Region Stockholm

BILAGA 1

Diarienummer
LS 2018-0696
FUT 2018-0469

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Verksamhetsplan 2019

Innehållsförteckning

1. Inledning 3

2. Verksamhet....5
2.1 Nämndens mål, indikatorer uppdrag och aktiviteter....13
2.1.1 Mål, indikatorer och målvärden....13
2.1.2 Uppdrag och aktiviteter.... 24
2.2 Avtal och överenskommelser.... 26
2.3 Internkontrollplan 2019....27
2.3.1 Möjligheter och risker 2019–2022.... 28
2.4 Regelefterlevnad.... 30

3. Ekonomi 36
3.1 Resultatbudget.... 38
3.1.1 Intäkter.... 38
3.1.2 Kostnader 39
3.2 Balansräkning.... 42
3.3 Investeringar 44
3.3.1 Fridhemsplan-Älvsjö 46
3.3.2 Avdelning Söder 46
3.3.3 Avdelning Norr 49

1. Inledning

Stockholmsregionen växer kraftigt vilket innebär såväl utmaningar som möjligheter för regionen. Region Stockholm har, med utgångspunkt i detta, tillsammans med stat och kommuner sedan tidigare beslutat om en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen. Under 2017 fattades ytterligare beslut inom ramen för Sverige-förhandlingen, som berör utbyggnad av tunnelbanan i form av station Södra Hagalund samt utbyggnad mellan Fridhemsplan och Älvsjö.

Verksamheten bygger huvudsakligen på överenskommelsen inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling och avser en samlad partfinansierad investering i utbyggnad av Stockholms tunnelbana vilket gör det till den största satsningen på tunnelbanan sedan 1970-talet. Förvaltning för utbyggd tunnelbana ansvarar för att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan som ger länet möjlighet att växa hållbart och ge människor förutsättningar att resa klimatsmart.

Förvaltningen bedömer att det är kostnadseffektivt att starta planeringen av den nya linjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö tidigt för att på bästa sätt använda upparbetade samverkanskanaler och kompetens inom förvaltningen. Under förutsättning att finansieringsmedlen kan tidigareläggas så kan dagens organisation och kompetenser på effektivast möjliga sätt användas.

Förvaltningens fokus är framdrift vilket uppnås genom en innovativ, lösningsorienterad och framåtsträvande kultur. Förvaltningen samutnyttjar resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm. Förvaltningen samverkar, delar resurser och eftersträvar att skapa effektivitet i såväl arbetssätt som i den slutliga anläggningen.

I arbetet med nya tunnelbanan väcks frågor och idéer om det befintliga kollektivtrafiksystemet, dessa överför och samverkar förvaltningen kontinuerligt till trafikförvaltningen för vidare hantering.

Förvaltningens bemanning består av anställd och inhyrd personal. Många av de inhyrda resurserna består av tekniska specialister eller andra resurser som är svåra att tillsätta genom anställning som en följd av hur branschen ser ut där den under många år utformats med många specialiserade företag som hyr ut specialister. Därutöver är tidsperioden för uppgifterna begränsade för många av kompetensområdena inom förvaltningen. Båda dessa faktorer är motiv till att använda inhyrd personal istället för att anställa eftersom förvaltningen har ett uppdrag som sträcker sig över en begränsad tid. Förvaltningen bedriver dock ett arbete för att öka andelen

anställda medarbetare. Förvaltningens mål är att personer i ledande befattningar samt personer där arbetsuppgiften kommer att behövas under lång tid i första hand ska bemannas genom anställning inom Region Stockholm. Ett krav är att samtliga chefer ska vara anställda.

Projekteringsuppdragen är utlagda på externa företag och betecknas därför inte som köp av konsulter utan som en köpt tjänst. Förvaltningen har under projekttiden enbart haft ett fåtal speciella utredningar som bör betecknas som konsultuppdrag.

En väsentlig omvärldsfaktor som påverkar förvaltningen är hur marknadsläget ser ut vid kommande entreprenadupphandlingar. Priset kan variera inom ett stort spann beroende på konkurrensen på marknaden vid den aktuella tidpunkten. För att skapa intresse för förvaltningens upphandlingar informeras marknaden fortlöpande om planerade upphandlingar. Det sker genom leverantörsdagar, nyhetsbrev, webbsida med svensk och engelsk information, samarbetete med Invest Sweden för att också skapa ett intresse på den internationella marknaden.

Angränsande anläggningar och projekt innebär ett stort behov av samordning med andra aktörer. Ett exempel är de korsningspunkter som finns med Trafikverkets anläggningar. Andra korsningspunkter finns även med andra infrastrukturägare. Konsekvensen av detta är att förvaltningen inte alltid har full rådighet över valda lösningar, varför ett nära samarbete med externa parter är av mycket stor vikt.

Arbetet med tunnelbaneutbyggnaden kan innebära tillkommande investeringar i angränsande anläggningar. Förvaltningen arbetar aktivt med att definiera påverkan bland annat på angränsande kollektivtrafikanläggningar som inte ingår i Stockholmsöverenskommelsen, men som behöver omformas eller byggas ut för att kollektivtrafiksystemet ska fungera på ett bra sätt. Inom Region Stockholm har trafikförvaltningen uppdraget att driva frågan om tillkommande investeringar. Förvaltningen lägger stor vikt vid att vid behov stötta samt samråda med trafikförvaltningen i deras utredningsarbete avseende tillkommande investeringar. Utredningsarbetet kring tillkommande investeringar är av stor vikt eftersom det kommer att påverka regionens långsiktiga investeringsplan.

En effekt av en förändrad fastighetsmarknad kan bli förändrade planeringsförutsättningar vilket både kan underlätta och försvåra planeringen och byggandet.

I tidplanerna finns inte marginaler upptagna för eventuella överklaganden vilket är i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen 2013. Överklaganden kan ske avseende järnvägsplan, detaljplaner, miljötillstånd, bygglov, lantmäteriprocesser och domstolsprocess för tomträtter vilket då riskerar att försena tunnelbaneutbyggnaden och kan även innebära ökade kostnader för resurser som finns på plats. Överklaganden kan även ske av förvaltningens upphandlingar av entreprenader och övriga konkurrensutsatta upphandlingar.

Förvaltningens fokus är framdrift i planeringen och genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden. Förvaltningen har inget driftsansvar utan fokuserar uteslutande på att genomföra beslutade infrastrukturinvesteringar. Detta medför att kulturen är innovativ, lösningsorienterad och framåtsträvande. Att uppdragen dessutom är partfinansierade genererar att förvaltningen får och ger mycket input från många olika parter vilket skapar en dynamisk verksamhet.

Förvaltningen eftersträvar mätbarhet i regionens mål där så är möjligt och har därför inarbetat förvaltningens mätetal som har bäring på regionens mål. För detaljerad information, se avsnitt 2.1 i förvaltningens verksamhetsplan.

2. Verksamhet

Utifrån 2013 års Stockholmsförhandling, som undertecknades av regeringens förhandlare, Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun ska Stockholms tunnelbana byggas ut.

Överenskommelsen innebär att Stockholms tunnelbana byggs ut till Arenastaden, Barkarby samt Nacka och Söderort. Utbyggnaden till Nacka och Söderort kopplas samman med Hagsätralinjen, vilket skapar ökad kapacitet för den befintliga tunnelbanan genom centrala Stockholm. Dessutom ska depå- och fordonskapaciteten utökas. Våren 2017 träffade Region Stockholm och Solna kommun ett avtal om ytterligare en station, Södra Hagalund. Stationen ingår som en del i Sverigeförhandlingen. Utbyggnaden innebär att elva nya stationer tillkommer i systemet och det ger en ökad tillgänglighet för boende och verksamma inom Stockholmsregionen. I ett separat avtal mellan regionen och Järfälla kommun regleras den finansiering som Järfälla kommun står för avseende uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation.

I tilläggsavtal om finansiering och medfinansiering av utbyggd tunnelbana återfinns de olika parternas finansiering och ansvar kring den utbyggda tunnelbanan. Åtagandena för Södra Hagalund återfinns i särskilt avtal, inom ramen för Sverigeförhandlingen, där det ingår ytterligare finansiering om 1,2 miljarder kronor. Förutom en medfinansiering av tunnelbanan, medverkar kommunerna genom att bygga 82 000 nya bostäder för att möta bostadsbehovet i den växande regionen.

Stockholmsöverenskommelsen ligger i linje med visionerna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen RUFS 2050 samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län. I dessa visioner ges strategier för hur regionen ska klara en stark befolkningsökning och samtidigt minska klimatpåverkan. Utbyggnaden av tunnelbanan är en viktig del i regionens vision att Stockholmsregionen ska ha världens bästa kollektivtrafik.

Den 21 april 2017 undertecknades avtal om storstadsåtgärder inom ramen för Sverigeförhandlingen. Överenskommelsen omfattar två satsningar på tunnelbanan; dels den ovan nämnda nya stationen i Hagalund, dels Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex nya stationer. Planen enligt avtalet är att arbetet påbörjas under 2022. En eventuell förskottering och tidigareläggning kan dock komma att förhandlas mellan berörda parter.

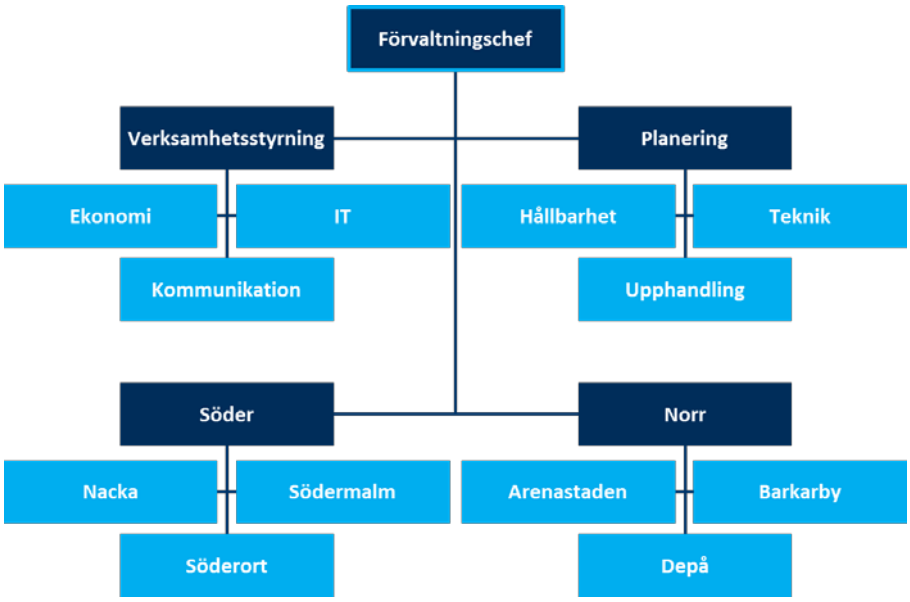
Organisation
Förvaltningen rapporterar till den partsammansatta *styrelsen*. En separat styrelse har inrättats för Sverigeförhandlingen vilket betyder att förvaltningen rapporterar till två styrelser. Inom Region Stockholm rapporterar förvaltningen till *trafiknämnden*.

En partsammansatt *styrgrupp* för genomförandet av tunnelbane-utbyggnaden har tillsatts som stöd för arbetet, vilket skedde i samband med att förvaltningen bildades. Regionen leder styrgruppen, kommunerna och staten ingår med tjänstemannarepresentanter.

Förvaltningen består av fyra avdelningar; verksamhetsstyrning, planering, söder och norr. Förvaltningschefen har regelbundna uppföljningsmöten med respektive av de fyra avdelningscheferna. Respektive avdelningschef har inför dessa möten kontinuerliga avstämningsmöten med projekt- och enhetschefer.

De sex projektcheferna under projektavdelningarna söder och norr ansvarar för att respektive projekt når sina mål inom ramen för avtalad tidplan och budget. Verksamhetsansvariga chefer under stabsavdelningarna verksamhetsstyrning och planering ansvarar för styrning samt att ge ett

kostnadseffektivt stöd till projekt- och förvaltningsledning samt förvaltningschef.



Förvaltningens avdelningar (mörkblå) och projekt/enheter (ljusblå).

Respektive utbyggnadsgren enligt överenskommelsen har en *delprojektstyrelse* som leds av förvaltningen med representanter från kommunerna. Delprojektstyrelserna har mandat att fatta verkställighets-beslut inom ramen för det som beslutats i 2013 års Stockholmsförhandling. Staten medverkar vid behov. Depå och fordon finansieras i sin helhet av regionen och har därmed ingen partsammansatt delprojektstyrelse.

För att genomföra uppdraget har förvaltningschefen en *ledningsgrupp* som stöd i de löpande besluten, verksamhetsutvecklingen och den strategiska styrningen. I ledningsgruppen ingår samtliga avdelningschefer. Chefen för avdelning planering är även biträdande förvaltningschef.

För att skapa en effektiv besluts- och mötesstruktur där beslut fattas på rätt nivå har förvaltningen tillskapat en *styrgrupp för projektering* och *produktion*. I denna grupp ingår projektchefer och enhetschefer. För de löpande operativa beslutet finns samordningsgrupper för frågor relaterade till projektering, produktion och överlämning. Här sitter representanter som kan bereda frågor som behöver lyftas på en projektövergripande nivå, till i första hand styrgrupp projektering och produktion.

Samverkan med trafikförvaltningen sker genom den *samordnande ledningsgruppen* där delar av ledningsgruppen från respektive förvaltning

träffas månadsvis för att fatta beslut om gemensamma frågor. För att förbereda besluten och i övrigt hantera samverkan finns en *beredningsgrupp* med deltagare från de båda förvaltningarna. I beredningsgruppen ingår bland annat avdelningschef för norr och söder samt teknisk chef.

Styrande dokument

Den övergripande styrningen av förvaltningen sker med utgångspunkt i beslutad överenskommelse inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling och genom avtal mellan parterna. 2013 års Stockholmsförhandling har detaljerats i tre genomförandeavtal samt ett tilläggsavtal. I avtalen mellan parterna styrs bland annat tidplan, omfattning och finansiering av utbyggnaden.

Regionens styrning av förvaltning för utbyggd tunnelbana sker genom styrdokument såsom mål, budget, värdegrund, direktiv, policyer och regionens investeringsstrategi (gäller enbart investeringsobjekten Depå och Fordon). Förvaltningen välkomnar regionens ansats att minska antalet policyer för att sammantaget skapa en bättre överblick, tydligare styrning, bättre följsamhet och minska otydlighet och onödig byråkrati.

Regionfullmäktige fastställer i budget, mål som på en övergripande nivå anger inriktningen för Region Stockholm. Målen i regionens budget är överordnade andra mål. För att mål i andra styrande dokument ska bli styrande och inte vägledande krävs att de prioriteras, finansieras och tydliggörs i budgeten. Måluppfyllelse mäts genom indikatorer. Fullmäktige kan ge nämnder och bolag särskilda uppdrag för att åstadkomma konkreta förändringar inom definierade områden.

Förvaltningen har tagit fram en upphandlingsstrategi som syftar till att i ett tidigt skede beskriva de grundläggande valen för hur förvaltningens upphandlingar av entreprenader ska genomföras. Respektive projekt har därutöver tagit fram specifika upphandlingsplaner. Förvaltningen kommer att genomföra flera upphandlingar under 2019. Arbetet med uppföljning av upphandlingsavtalen blir då viktigt. För att få en effektiv upphandling arbetar förvaltningen intensivt med att skapa förutsättningar för att få flera anbud på varje upphandling.

Regionens kommunikationspolicy är utgångspunkt för förvaltningens kommunikationsarbete. På förvaltningen finns en övergripande kommunikationsplan och varje år tas det fram kommunikationsplaner för respektive projekt och för större centrala aktiviteter som förvaltningen genomför.

Hållbarhetsarbete ska vara relevant och anpassat till förvaltningens påverkan på människor och miljö samt utformas för att uppfylla regionens övergripande mål och policys, mål och krav från andra intressenter samt kraven i ISO 14001. Under 2018 övergick förvaltningen till nya ISO 14001:2015 och en första revision genomfördes i enlighet med den och inga betydande anmärkningar framkom. Under 2019 kommer ledningssystemet ses över för att eventuellt ytterligare fokusera på själva projekten och produktionsskedet.

Styrande dokument fastställs för den projektgemensamma styrningen av hållbarhetsarbetet. Inom hållbarhetsområdet styrs projekten framförallt genom hållbarhetsstrategin, hållbarhetsanvisningar och verktyget Ceequal. I förvaltningens målkarta finns mätetal som styr mot detta mål.

Inom förvaltningen kommer arbetet att fortsätta med att se över strukturen för förvaltningens styrande dokumenten för att dessa ska överensstämma med regionens struktur. Den interna kommunikationen kring dessa kommer även att ses över som en del i en översyn av förvaltningens ledningssystem.

Inför 2019 har förvaltningen tagit fram en målkarta vilken ger förvaltningens medarbetare och chefer en samlad bild av förvaltningens arbete, fokus och prioriteringar under 2019 och framåt.

Medarbetarna är grunden för att förvaltningen på ett effektivt sätt ska kunna genomföra uppdraget med en utbyggd tunnelbana. Värdegrunds-arbetet är därför prioriterat i verksamheten och tillsammans har förvaltningen tagit fram en värdegrund för det dagliga arbetet.

Verksamhet 2019

Förvaltningens verksamhet tar sin utgångspunkt i beslutade genom-förandeavtal och tilläggsavtal inom ramen för 2013 års Stockholms-förhandling. Slutmålet för förvaltningen är färdigbyggda tunnelbane-anläggningar som lämnas över till trafikförvaltningen för drift. Innan det är möjligt att upphandla entreprenörer och påbörja byggnation krävs ett antal olika aktiviteter och beslut. Förvaltningen grupperar dessa i följande huvudsakliga områden/processer:

- Planläggning för detaljplaner och järnvägsplan.
- Miljöprövning.
- Markåtkomst genom lantmäteriförrättningar.
- Projektering av systemhandlingar och bygghandlingar.

Processen fram till en färdig järnvägsplan innebär bland annat att samråd ska genomföras med kommuner, länsstyrelsen, organisationer och enskilda som särskilt berörs. Efter samrådet sker en granskning av järnvägsplanen (tidigare kallat utställning). Järnvägsplanen lämnas slutligen in för fastställelse av Trafikverket. Innan dess ska dock länsstyrelsen godkänna den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen och tillstyrka planen som helhet.

Järnvägsplanen för Barkarby fastställdes i november 2018. Järnvägsplanen för Nacka och Söderort är inlämnad till Trafikverket och bedöms kunna fastställas under våren 2019. För Arenastaden bedöms järnvägsplanen kunna lämnas in under vintern 2019 och sedan fastställas kring sommaren 2019.

För samtliga projekt krävs miljöprövning i mark- och miljödomstolen. Ansökan till domstolen bygger på ett omfattande utredningsarbete kring påverkan av grundvattenförhållanden och omgivningspåverkan under byggtiden. För tunnelbana till Barkarby och till Arenastaden har huvudförhandlingar hållits i mark- och miljödomstolen och miljödom har erhållits. För Nacka och Söderort planeras huvudförhandlingen till februari 2019 och miljödomen väntas därmed under våren 2019. För depå planeras inlämning av ansökan om miljöprövning under 2019.

Markåtkomst är ytterligare en formell process som behöver genomföras före byggstart. Markåtkomsten görs genom lantmäteriförrättningar och de permanenta markanspråken upplåts med servitut enligt planritningar i järnvägsplanen. Även tillfälliga markanspråk anges i järnvägsplanen. De är huvudsakligen på kommunal mark och anspråkets omfattning ska under 2019 förtydligas i avtal med berörd kommun. Under 2019 planeras lantmäteriförrättningar inför samtliga planerade byggstarter av arbetstunnlar.

Projektering pågår för alla förvaltningens projekt. För Barkarby, Arenastaden samt Nacka och Söderort pågår bygghandlingsprojektering. För depå har en ny spåranslutning utretts under 2018 och system-handlingarna färdigställs under 2019.

Entreprenader handlas först upp för arbetstunnlar och därefter för huvudtunnlar och stationer. För Barkarby har entreprenörer för arbetstunnlarna handlats upp och för Arenastaden pågår motsvarande upphandling. För Nacka och Söderort sker upphandling av arbetstunnlar under 2019. Upphandling av huvudtunnlar påbörjas för samtliga utbyggnadsgrenar under 2019.

Byggstart kan ske när de formella processerna ovan är slutförda och kontrakt har tecknats med entreprenör. För Barkarby sker byggstart av arbetstunnlar under vintern 2019. Senare under året planeras byggstart av de första arbetstunnlarna för Arenastaden samt Nacka och Söderort. Under 2019 är målsättningen att samtliga arbetstunnlar för utbyggnadsgrenarna ska byggstartas.

Förvaltningen bygger en anläggning som i framtiden ska motsvara invånarnas behov av attraktiva resor men redan under byggtiden påverkar invånarnas behov förvaltningens planering och tillvägagångssätt. Förvaltningen arbetar med att i möjligaste mån minska störningarna under byggtiden så att invånarnas liv enkelt ska kunna fortgå. Förvaltningen arbetar intensivt med att till exempel skapa arbetsplatsområden som gör att invånarna i närområdet även under byggtiden ska uppleva sina kvarter som trygga och attraktiva miljöer. Under utbyggnaden av tunnelbanan kommer närmare två mil plank eller stängsel sättas upp runt de arbetsområden som krävs för utbyggnaden. På dessa plank kommer förvaltningen på sedvanligt sätt att informera om utbyggnaden.

Förvaltningen har initierat och tagit fram ett innovativt förslag där invånarna samtidigt som de erhåller bygginformation även ges en sammanhållen bild av regionen. Planken kan även bestå av konst. Konsten skulle kunna bidra till en ökad acceptans för byggets ingrepp i människors vardagsmiljö men även erbjuda en konstupplevelse som i sig har ett egenvärde. Sammantaget bedömer förvaltningen att detta kommer att bidra till ökad kännedom om den nya regionen och bidra till att stärka Region Stockholms varumärke och attraktionskraft.

Organisatoriskt ansvarar förvaltningens sex projektenheter inom avdelning norr och söder för framdriften av respektive projekt. Inom de övriga enheterna kommer verksamheten år 2019 att vara inriktad på att styra och stödja projekten inom ramen för de ovan beskrivna områdena samt övergripande arbeta med:

Ekonomi

- Implementering av planerings- och uppföljningssystem.
- Ökat fokus på frågor med ekonomiska konsekvenser, framförallt avseende redovisningsfrågor med koppling till den framtida överlämningen av anläggningen.

Kommunikation

- Implementera en ny kanalstrategi som är anpassad till byggtiden.
- Aktivt och samordnad kommunikation för att säkerställa att berörda i god tid har kännedom om förvaltningens arbeten så de kan planera sin vardag/verksamhet.

IT

- Effektiv projektering, genomförande och förvaltning med hjälp av modellbaserad projektering.
- Anpassa arbetet med säkerhet och krisberedskap inför övergång till byggskede.
- En säker informationshantering från projektering, genomförande till förvaltning.
- Uppföljning av diariehantering.
- Säker hantering av personuppgifter.

Teknik

- Bistå med teknisk sakkunskap vid granskningen och kvalitetssäkringen av projekteringen av nya tunnelbanan.
- Prioritera och optimera teknikstödet till projektverksamheten.
- Samordna centrala funktioner till projektens produktionsfaser.
- Fortsatt arbete med tillstånds- och godkännandefrågor mot Transportstyrelsen.

Hållbarhet

- Ytterligare aktualisera miljöledningssystemet till projektens olika skeden.
- Vidareutveckla övergripande arbetssätt kring hållbarhetsstyrning i produktionsskedet inklusive plan för uppföljning av hållbarhetskrav.
- Kontrollprogram för miljöfarlig verksamhet och grundvatten.
- Planering av syneförrättarorganisation och mätning av omgivningspåverkan.
- Upphandling och utveckling av mätdatabas för säker hantering av grundvattendata och grundvattenpåverkan.
- Fortsatt stödjande arbete till projekten avseende klimatåtgärder.

Upphandling

- Genomförande av planerade upphandlingar av ramavtal och projektspecifika entreprenader.
- Juridiskt stöd, främst i samband med genomförande av förvaltningens upphandlingar.
- Marknadsföra utbyggnaden och kommande upphandlingar.

Plan- och fastighetsfrågor

- Expertstöd i planläggnings- och markåtkomstprocessen.
- Kontakt med myndigheter för att säkra en effektiv prövning av projekten.

2.1 Nämndens mål, indikatorer uppdrag och aktiviteter

2.1.1 Mål, indikatorer och målvärden

Förvaltningens verksamhet har inte en löpande karaktär utan är en verksamhet som utgår från uppdraget att bygga tunnelbana. Det medför att verksamheten under de första åren är i ett planeringsskede. Under denna period skapas förutsättningar för att Region Stockholm i framtiden ska uppnå de nu beslutade övergripande målen såsom attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem och regional utvecklingsplanering för hållbar tillväxt. De övergripande målen och de nedbrutna målen på regionnivå är dock till stor del svåra att bryta ned till egna verksamhetsnära mätetal. Dessa kommer att kunna följas när anläggningen är tagen i drift. Förvaltningen beaktar dock dessa mål, när utredningar genomförs, alternativt diskuteras och beslut fattas, för att möjliggöra måluppfyllelsen vid framtida drift.

Region Stockholm har det övergripande målet attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. Under det övergripande målet finns fyra nedbrutna mål för kollektivtrafiken, attraktiva resor, trygga resor, effektiva resor och en tillgänglig och sammanhållen region.

Förvaltningen arbetar med det nedbrutna målet *attraktiva resor* genom att planera för att tunnelbanan ska vara en del av ett sammanhållet och samordnat kollektivtrafiksystem som uppfyller resenärernas behov. Detta görs genom att planeringen av stationernas lägen ska göras samordnat med bebyggelseplaneringen. Stationsmiljöerna ska vara attraktiva och utformade för enkla och effektiva byten. Tillgängligheten till stationerna och tillgängligheten till olika målpunkter med kollektivtrafiken ska vara god.

Den nya tunnelbanan bidrar till målet med *trygga resor* genom planering av anläggningen så att stationsmiljöerna kommer att bli trygga och säkra.

Utbyggnaden av tunnelbanan bidrar till regionens mål om *effektiva resor* genom att en ökad kollektivtrafik minskar påverkan på miljö och hälsa i jämförelse med biltrafik.

Förvaltningens arbete för att bidra till regionens nedbrutna mål kring en *tillgänglig och sammanhållen region* sker genom att utbyggnaden stödjer en ökad täthet och flera stadskärnor i regionen samt bidrar till en sammanhållen och utvidgning av arbetsmarknadsregionen. Det sker genom att pendlingen i länet underlättas. Den nya tunnelbanan ska ha tillräcklig kapacitet och konkurrenskraftiga restider till viktiga målpunkter. Den ska binda samman regionen och minska sårbarheten i trafiksystemet.

I samband med att förvaltningens verksamhet övergår i ett byggskede kommer fler av Region Stockholms övergripande mål och indikatorer att brytas ned till lokala mål och mätetal. Detta avser till exempel miljöfrågor såsom buller.

För att förvaltningen ska bidra till uppfyllande av Region Stockholms mål arbetar förvaltningen med lokala mål som återfinns i en målkarta.

Flera mätetal finns för varje mål för att kunna mäta graden av måluppfyllnad som är sorterade under sex olika perspektiv. Målen syftar sammantaget till att skapa förutsättningar för en region som svarar väl mot invånarnas krav på god service och bidra till att Region Stockholm är en attraktiv region.

I målkartan återfinns sex perspektiv med mål för respektive perspektiv som i tillämpliga fall stämmer överens med regionens nedbrutna mål.

- Ekonomi: Långsiktigt hållbar ekonomi.
- Tid: Leverans i tid.
- Produkt: Effektiv anläggning.
- Mottagare: Nöjda uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden.
- Process: Hållbar verksamhet.
- Medarbetare: Attraktiv arbetsgivare.

Flera mätetal finns för varje mål för att kunna mäta graden av måluppfyllnad. Respektive avdelning inom förvaltningen ansvarar för att aktiviteter under året ska ske för att mätetalet och målet ska uppnås. Målen syftar sammantaget till att skapa förutsättningar för en region som svarar

väl mot invånarnas krav på god service och bidra till att Stockholms region är attraktiv.

Region Stockholm har fastställt ett antal mål och indikatorer. Varje nämnd ska, utifrån fullmäktiges satta mål, i sin verksamhetsplan definiera egna målvärden utifrån sin verksamhet för att bidra till måluppfyllelsen. Nämnden kan bryta ner egna mål och aktiviteter som behöver genomföras för att uppnå målen.

Nedan redovisas de av fullmäktiges mål och indikatorer som är tillämpliga för förvaltningen. Förvaltningen tar årligen fram en målkarta med ett antal mätetal. Dessa mätetal styr mot fullmäktiges mål och är fördelade under respektive mål. Uppföljning av mål och mätetal sker i samband med tertial-, delårs- och årsbokslut i förhållande till de mål och målvärden som beslutats. Eftersom förvaltningens verksamhet till stor del består av en projektverksamhet finns det generellt inte någon historik för tidigare års budget- eller utfallsvärden.

		Mål 2019
RF	**Övergripande mål för kollektivtrafiken**	
RF	**ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK I ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM**	
RF	**Attraktiva resor**	
RF	**Trygga resor**	
RF	**Effektiva resor**	
RF	**Tillgänglig och sammanhållen region**	
FUT	100 procent av arbetstunnlarna på utbyggnadsgrenarna ska produktionsstartas.	100 %
FUT	Inlämnad miljödomsansökan för Depå.	Ja
FUT	100 procent av markåtkomsterna enligt järnvägsplan ska vara säkerställd senast en månad före tillträde till aktuell fastighet.	100 %
FUT	100 procent identifierade objekt i gränsområden mellan förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen ska ha hanterats.	100 %
FUT	100 procent av de definierade sakområdena ska ha en plan för överlämning.	100 %

Ovan redovisas de mätetal som förvaltningen tagit fram som kopplar till det övergripande målet för om en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.

		Mål 2019
RF	**LÅNGSIKTIGT HÅLLBAR EKONOMI**	
RF	**Ett resultat i balans**	
RF	Fastställt resultatkrav	0 mkr
FUT	Årsprognosen ska inte avvika mer än 5 procent jämfört med budget vid varje prognostillfälle.	5 %
FUT	Inga betydande revisionsanmärkningar.	0 st
RF	**Hållbar investeringsutveckling**	
FUT	Byggherrekostnaden ska vara högst 35 procent av totalkostnad.	35 %
FUT	Andelen anställda ska öka.	Ökning
FUT	Minst tre anbud per upphandling.	100 %

Förvaltningen uppvisar ett nollresultat eftersom kostnader täcks av inbetalningar från parterna i överenskommelsen. Detta medför att det årligen redovisas ett nollresultat. Förvaltningen erhåller från och med 2018 ett verksamhetsanslag som ska täcka de räntekostnader som kommer att belasta förvaltningen för upptagande av lån som täcker delar av Region Stockholms finansieringsdel i överenskommelsen. Detta medför att förvaltningen redovisar ett positivt eller negativt resultat beroende på om verksamhetsanslaget stämmer överens med årets räntekostnader.

Marknadsläget vid upphandling kan påverka priset vid upphandling av entreprenörer och kan variera inom ett stort spann beroende på utbud och efterfrågan vid den aktuella tidpunkten. För att öka kännedom, kunskap och intresse för förvaltningens förestående entreprenadupphandlingar görs en aktiv marknadsföring. Förvaltningen har till exempel tillsammans med trafikförvaltningen genomfört leverantörsdagar för att locka så många anbudsgivare som möjligt till förvaltningens upphandlingar. Förvaltningen visar på hemsidan en upphandlingstidplan för samtliga kommande upphandlingar och uppskattade tider för genomförande av dessa. Uppdatering av upphandlingstidplan görs varannan månad eller oftare om behov finns. Ytterligare ett sätt att marknadsföra kommande upphandlingar är genom kvartalsvisa nyhetsbrev till leverantörer som även är översatt till engelska. Utöver detta planeras texter i branschtidningar, information via LinkedIn samt dialog med entreprenörer.

Totalkostnaden för ett byggprojekt består till största delen av själva produktionskostnaden. Utöver detta finns byggherrekostnader som behövs för att bygget ska komma till stånd. Detta rör både köpta tjänster och den egna organisationen och innefattar exempelvis projektering, planläggning, miljötillstånd, styrning och uppföljning. I andra större infrastrukturprojekt i Stockholmsområdet är byggherrekostnadsandelen i storleksordningen såsom målet har satts. I dagens infrastrukturprojekt är det många krav som

ska samordnas mellan alla de inblandade parterna. Förvaltningen arbetar därför aktivt för att löpande effektivisera detta arbete för att på så sätt hålla byggherrekostnaderna så låga som möjligt.

Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Det pågår därför ett arbete med att genomföra en växling av bemanning där förvaltningen anställer personal istället för att nyttja inhyrd personal där det så är möjligt.

		Mål 2019
RF	**EN HÅLLBAR REGION STOCKHOLM**	
RF	**Social hållbarhet**	
RF	**Stockholmsregionen ska inom fem år vara en av Europas fem ledande forskningsregioner inom forskning som syftar till bättre hälsa**	
RF	Nämnden har infört metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt.	

Se vidare om förvaltningens arbete om Social hållbarhet under avsnitt 2.4 Regelefterlevnad.

Med utgångspunkt i att förvaltningen är relativt ung samt har ett koncentrerat genomföraruppdrag ges möjlighet till nytänkande avseende styrning, processer, samverkan, teknik etcetera. I arbetet sker kontinuerligt en avvägning mellan nytänkande och tillskapande av en kostnadseffektiv anläggning.

Kraven på en snabb framdrift samt en budget som enbart är avsedd för genomförandekostnader för utbyggnaden av tunnelbanan medför i viss mån begränsningar avseende möjligheten till att testa och pröva sig fram men framförallt att införa metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt.

Mot bakgrund av ovanstående är det uppdrag som tilldelats trafiknämnden avseende att utse innovationsansvarig samt att avsätta egna medel för att aktivt stödja utveckling, innovation och förnyelse som bidrar till en högkvalitativ ock kostnadseffektiv verksamhet samt en god arbetsmiljö ej applicerbart på förvaltning för utbyggd tunnelbana utan att ett specifikt verksamhetsanslag tilldelas förvaltningen.

Däremot kan förvaltningens erfarenheter och insikter genera ett nytänkande och innovationer kring infrastrukturinvesteringar och styrning

av en genomförandeorganisation. Det finns således sannolikt erfarenhetsvinster för regionen som kan öka kvalitén och effektiviteten i framtida infrastrukturprojekt.

Några av de områden där förvaltningen fortsatt kommer att proaktivt arbeta för att hitta nya eller mer effektiva arbetssätt är säkerhetsfrågor, byggnadsinformationsmodeller samt SMS-tjänster.

		Mål 2019
RF	**EN HÅLLBAR REGION STOCKHOLM**	
RF	**Region Stockholms påverkan på klimatet ska minska**	
RF	Verksamhets- och fastighetsenergi i fastigheter ägda av Region Stockholm, kWh/kvm (A-temp)	Ej aktuellt
RF	Andelen ägda och leasade fordon som drivs på förnybara drivmedel inom Region Stockholms nämnder och bolag	
RF	Klimatpåverkan från Region Stockholms tjänsteresor, ton koldioxidekvivalenter	Ej aktuellt
RF	Klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser, ton koldioxidekvivalenter	Ej aktuellt
FUT	Klimatbelastningen från utbyggnaden av tunnelbanan ska reduceras	Minskning
FUT	Hållbarhet i bygghandlingar och produktion ska motsvara nivån Very good i Ceequal	Uppnådd

Förvaltningen har utifrån Region Stockholms Miljöpolitiska program 2017-2021 samt utifrån den egna verksamhetens identifierade påverkan på människor och miljö tagit fram mätbara hållbarhetsmål, vilka följs upp löpande inom ramen för förvaltningens hållbarhetsstrategi och målkarta. Strategin omfattar aspekterna miljö och hälsa, energi och resursanvändning samt socialt ansvar och beskriver övergripande principer för arbetet med att utveckla tunnelbaneutbyggnaden på ett hållbart sätt. Identifierade fokusområden i arbetet är bland annat resursanvändning, klimatpåverkan och giftiga ämnen i material och produkter. Arbetet med att ta fram relevanta mätetal för resursbegränsning och minskad klimatbelastning fortskrider under 2019. Material och produkter som projekteras och byggs in i den färdiga anläggningen ska granskas utefter byggvarubedömningens kriterier. Under 2018 har de första produkterna och funktionerna projekterats och uppföljning pågår fram till byggstart där de slutliga produkterna väljs av entreprenörerna.

Ceequal är ett viktigt verktyg i förvaltningens styrning av hållbarhetsfrågor. Ceequal är ett klassificeringssystem och verktyg för att uppnå miljömässigt och socialt hållbara anläggningsprojekt. Genom Ceequal-arbetet vill

förvaltningen lyfta, tydliggöra och skapa goda förutsättningar för uppföljning och erfarenhetsåterföring i projektens hållbarhetsarbete. Ambitionen är att samtliga projekt ska hålla en nivå på sitt hållbarhetsarbete motsvarande bedömningen ”Very good” i Ceequal. Inför upphandling av entreprenader avgörs om certifiering kommer att genomföras och för vilka entreprenader.

Det är av stor vikt att förvaltningen i alla entreprenadupphandlingar ställer rätt krav vad gäller miljö, kvalitet, energieffektivitet, sociala krav med mera. Alla förvaltningens större leverantörer ska ha en uppförandekod. Regionens mål avseende energi i fastigheter mäts och rapporteras av annan enhet inom regionen.

Region Stockholm har ett mätetal kring andel förnybar energi för transporter. Förvaltningen kommer att använda vissa typer av bilar för transporter till och på byggarbetsplatser när arbetet alltmer går in i ett byggskede. Flertalet av dessa bilar kommer inte att kunna drivas av förnybar energi eftersom bilar som ska transporteras i tunnlar har höga säkerhetskrav som bara vissa typer av dieselbilar uppfyller. Förvaltningen kommer att använda sig av det ramavtal som Region Stockholm har tecknat och där miljöperspektivet har beaktats.

Klimatpåverkan från Region Stockholms tjänsteresor rapporteras av regionledningskontoret för respektive nämnd/bolag. Region Stockholms totala mätning av klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser kalkyleras och rapporteras av regionledningskontoret för koncernen som helhet.

		Mål 2019
RF	**EN HÅLLBAR REGION STOCKHOLM**	
RF	**Region Stockholm ska upprätthålla sina samhällsviktiga funktioner vid extraordinära händelser och klimatförändringar**	
FUT	Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor	0 st

Se vidare om förvaltningens arbete om säkerhet och krisberedskap under avsnitt 2.4 Regelefterlevnad.

Förvaltningen har arbetsmiljöhandläggare/specialister som bistår organisationen att uppnå mål genom att undersöka, genomföra och följa upp verksamheten på ett sådant sätt att ohälsa och olycksfall i arbetet förebyggs.

Inom bygg- och anläggningsbranschen sker många olyckor, ibland med dödlig utgång. Förvaltningens mål är att arbeta systematiskt, proaktivt och konkret med arbetsmiljöfrågorna genom hela projektets livslängd. Förvaltningen har en nollvision avseende allvarliga arbetsmiljöolyckor. Förvaltningen har en upprättad arbetsmiljöstrategi med tydliga krav för hur entreprenörerna ska arbeta systematiskt och proaktivt med arbetsmiljöfrågor under byggskedet. Arbetsmiljöstrategin tydliggör vikten av att bland annat ta fram rutiner för kontinuerliga förbättringar i arbetsmiljöarbetet samt följa upp vilken effekt olika åtgärder ger. En viktig del är att säkerställa att olyckor och tillbud utreds och rapporteras internt och till berörda myndigheter.

Under 2018 har förvaltningen reviderat arbetsmiljöstrategin med fokus på det proaktiva och systematiska arbetet kring arbetsmiljö i byggskede. Bland annat har ett nytt styrande dokument tagits fram för att mäta det proaktiva arbetsmiljöarbetet för att på så sätt i tidigt skede kunna utvärdera om åtgärder behöver sättas in för att stärka det proaktiva arbetet, innan olyckan är framme. Under 2019 kommer fokus vara på att implementera detta arbetssätt i projekten.

Förvaltningens ansvariga arbetsmiljöresurser följer projektörernas arbetsmiljöarbete. Under 2018 påbörjades upphandling av entreprenörer. Under 2019 kommer stort fokus ligga på att granska och kontrollera att entreprenörer upprättar och efterlever arbetsmiljöplanerna.

		Mål 2019
RF	**EN HÅLLBAR REGION STOCKHOLM**	
RF	**Skattepengar ska frigöras till kärnverksamheten**	

Förvaltningen arbetar aktivt med vara så effektiva som möjligt. Förvaltningen är en relativt ung förvaltning. En av fördelarna är att verksamheten redan från start kunnat arbeta med att hitta nya smarta och effektiva lösningar. Detta föranleddes från början av att antalet medarbetare var få vilket drev fram säkra och effektiva men alternativa lösningar. Förvaltningen var tidig med att samutnyttja resurser och processer som redan fanns inom Region Stockholm, förvaltningen köper delar av tjänster eller nyttjande av system inom följande områden; ekonomisystem, fakturahantering, PUL-ombud, registrator och arkivtjänster samt HR-tjänster. Detta har medfört att förvaltningen kunnat dra nytta av regionens breda kompetens samtidigt som kostnadsbilden kunnat hållas nere. Detta arbetssätt fortsätter förvaltningen att eftersträva där så är möjligt. Resultatet är ett effektivare arbetssätt men även en

möjlighet att fortplanta nytänk från en ung förvaltning direkt till regionens övriga verksamhet.

		Mål 2019
RF	**STOCKHOLMSREGIONEN SKA VARA EUROPAS MEST ATTRAKTIVA TILLVÄXTREGION**	
RF	**Skapa goda förutsättningar för en väl fungerande samhällsplanering**	
FUT	Andelen positiva/neutrala inslag i media minst 85 procent.	85 %
FUT	Minst 75 procent av de boende i närområdet ska anse sig vara informerade.	75 %
FUT	Trafikförvaltningens upplevelse av en god samverkan med förvaltning för utbyggd tunnelbana ska förbättras.	Förbättras
FUT	Parternas upplevelse av en god samverkan med förvaltning för utbyggd tunnelbana ska förbättras.	Förbättras

Förvaltningen är en aktör i regionens samhällsbyggande och samhällsplanering. Utbyggnaden av tunnelbanan kräver omfattande samordning med den utbyggnad av bostäder som har avtalats i Stockholmsöverenskommelsen. Ett tydligt exempel är så kallat samordnat planförfarande som har tillämpats mellan processerna för järnvägsplaner från förvaltningen och kommunernas detaljplaner. Det samordnade planförfarandet innebär att kommunerna kan tillgodogöra sig samråd inom järnvägsplan för tunnelbanan i den formella processen vid framtagande av detaljplaner.

För att regionen ska uttala sig som en samlad part i samhällsplaneringen samordnas formella yttranden gällande detaljplaner med trafikförvaltningen och tillväxt och regionplaneförvaltningen så att endast ett yttrande från regionen lämnas. Även yttranden till andra aktörer samordnas vid behov, exempelvis gällande närliggande projekt.

Det är genom media som de allra flesta får bilden av förvaltningens arbete. Då är det viktigt att det som syns i media är sakligt, korrekt och ger en rättvis bild – framför allt av händelser som skulle kunna vara negativa. För att nå målet jobbar förvaltningen aktivt med att bygga goda relationer till journalister. Inte minst viktiga är stadsdelstidningar som kommer direkt hem till förvaltningens målgrupper ett par gånger i veckan. Även branschtidningarna är viktiga, eftersom det är där förvaltningen kan nå framtida medarbetare och leverantörer.

Genom en hög servicenivå mot media under hela planeringstiden har förvaltningen byggt upp en positiv bild av verksamheten och av vad

förvaltningen ska bygga, vilket återspeglas i de mätningar som görs varje månad av mediabilden.

Utbyggnaden av tunnelbanan kommer att påverka flera hundratusen stockholmare. Den som vet vad som ska hända och varför känner sig tryggare och har en större förståelse för störningar. För att nå målet arbetar förvaltningen aktivt med att nå ut på många olika sätt. Kommunikationen anpassas efter olika målgrupper och förutsättningar. Olika kanaler når olika delmålgrupper och genom en mix av kanaler uppnår förvaltningen högre täckning. En planerad mix och ett koordinerat innehåll underlättar genomförandet under byggtiden och förvaltningen kan på ett effektivt sätt värna och stärka Region Stockholms varumärke.

		Mål 2019
RF	**REGION STOCKHOLM SKA VARA EN ATTRAKTIV ARBETSGIVARE**	
RF	**Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare**	
RF	Personalomsättning	≤ 10 %
RF	Andel av medarbetarna som uppger att de under året haft ett individuellt medarbetarsamtal med sin närmaste chef.	100 %
RF	Medarbetarindex	Förbättras
RF	Chefsindex	Bibehållas
RF	Andelen sjukfrånvaro i relation till ordinarie arbetstid.	
FUT	Andelen medarbetare som tycker att förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare/uppdragsgivare ska minst bibehållas.	Bibehållas
RF	**Systematisk kompetensförsörjning**	

Förvaltningen ska vara en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare som kan rekrytera, utveckla och behålla medarbetare. Under 2019 ska förvaltningen fortsätta arbetet med att bli en ännu attraktivare arbetsgivare för våra nuvarande och potentiella medarbetare genom att ha en god arbetsmiljö, gott ledarskap och ett gott medarbetarskap. Förvaltningen arbetar med ständiga förbättringar i vardagen.

HR-avdelningen inom regionledningskontoret utför strategiska, operativa och administrativa HR-tjänster åt förvaltningen. Det operativa och administrativa personalarbetet vid förvaltningen leds och styrs av personalchefen inom HR-avdelningen. Detta innebär att personalchefen vid regionledningskontoret också är formell personalchef för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Förvaltningen inledde i ett tidigt skede under år 2014 ett värdegrundsarbete för att skapa en medarbetargrupp med samma utgångspunkt och

värderingar. I dag är fem ledord; öppenhet, pålitlighet, kompetens, samverkan och driv en del i det vardagliga arbetet och genomsyrar bemötande, samverkan och processer såväl inom förvaltningen som gentemot externa parter. Värdegrundsarbetet är en ständigt pågående process inom förvaltningen.

Det är väsentligt att förvaltningen är en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare som kan rekrytera, utveckla och behålla medarbetare.

Om förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare mäts genom stolta och motiverade medarbetare i medarbetaruppföljningen. 2018 låg medarbetarindexet på förvaltningen på 81, en nivå som förvaltningen strävar efter att förbättra.

Att förvaltningen som arbetsgivare är attraktiv kan också speglas i att medarbetarna är friska och mår bra. Andelen sjukfrånvaro följs därför löpande för anställda och handlingsplaner tas fram vid behov.

Bra chefer och ledare skapar förutsättningar för ett bra arbetsklimat och en styrning som överensstämmer med regionens mål. En viktig del i att vara en attraktiv arbetsgivare i dag och för framtiden är att chefer inom förvaltningen har den kompetens som behövs för att driva och genomföra ett kontinuerligt förändrings- och förbättringsarbete. Förvaltningen prioriterar därför nedanstående områden.

- Förvaltningens chefer deltar i chefs- och ledarutvecklings-programmet som har sin utgångspunkt i regionens personalpolicy, ledarkriterier och rollbeskrivning för chefer.
- Förvaltningens chefer erbjuds vid behov individuella chefs-coachningsprogram.
- Förvaltningens chefer erbjuds att delta i mentor/adeptprogram.
- Förvaltningens chefer erbjuds att genomgå chefs-/ ledarskaps-utbildningar.
- Identifiera och utveckla kommande chefer genom att erbjuda utvalda ledare utan formellt personalansvar att delta i ledar-utvecklingsprogram.

Förvaltningen fortsätter satsa på det chefsprogram som idag består av fyra träffar per år. Fokusområdena är både chefs- och ledarskapsansvaret. Hitintills har träffarna handlat om ökad kunskap inom coachning, förändringsledning samt personlig utveckling men även om fortbildning inom de krav som regionen ställer på en chef. Region Stockholm arbetar med att förbättra kompetensförsörjningen, vilket sker med en modell för kompetensplanering, KOLL, vilken används tillsammans med IT-stödet

ProCompetence. Förvaltningen bedömer årligen möjligheten att implementera modellen och verktyget baserat på verksamhetens mål och uppdrag samt uppnådd nytta.

Stora infrastrukturprojekt lockar studenter. Förvaltningen deltar på olika studentmässor. Syftet är att kunna erbjuda både examensarbeten och praktikplatser. En målsättning är också att anställa nyutexaminerade ingenjörer, samhällsplanerare och lantmätare.

2.1.2 Uppdrag och aktiviteter

Beskriv uppdraget från fullmäktige	Till vilket mål kan uppdraget kopplas?	Ange om uppdraget baseras på en att-sats eller på löpande text i budget 2019
Nämnden ska under 2019 pröva förutsättningar för att tidigarelägga investeringarna i 2017 års Sverigeförhandling genom samtal med berörda kommuner om möjlighet till förskottering.	Tillgänglig och sammanhållen region	Löpande text

I uppdraget med att pröva tidigareläggning av projekten i Sverige-förhandlingen kommer förvaltningen att bistå med underlag som beskriver vilka möjligheter som finns till att bedriva arbetet effektivt vid en tidigare medelstilldelning för Fridhemsplan-Älvsjö. Arbetet omfattar bland annat att ta fram förslag till utredningar av viktiga strategiska val som behöver göras i ett tidigt skede.

I fullmäktiges budget uttrycks att Trafiknämnden ska säkerställa att den framtida tunnelbanan är robust, attraktiv och flexibel. Alla tåg bör kunna framföras på alla banor, underhållas i alla depåer, ledas av ett gemensamt trafikstyrningssystem och från en gemensam trafikledningscentral. Förvaltningen arbetar i nära samverkan med trafikförvaltningen i uppdraget om att säkerställa att framtida tunnelbanan är robust, attraktiv och flexibel. De utbyggnader som förvaltningen ansvarar för ansluter alla till den nuvarande tunnelbanan och utformas så att de kan kopplas på det befintliga nätet. Den planerade depåutbyggnaden ansluts till såväl blå som grön linje vilket ger en robust lösning där tåg från båda linjerna kan ställas upp och underhållas.

Fullmäktiges budget beskrivs att trafikstyrningssystemet på sikt ska tillåta helautomatisk drift. I Stockholmsöverenskommelsen och Sverige-förhandlingen var utgångspunkten befintligt kollektivtrafiksystem varför helautomatisk drift inte ingår. Dock där så är möjligt tas det höjd för helautomatisk drift. Utbyggnaderna är som nämndes ovan en förlängning av nuvarande system och behöver kunna anslutas till detta. Ett exempel på

förberedelser om det på sikt beslutas om helautomatisk drift är att alla nya stationer förbereds för att möjliggöra plattformsbarriärer. Det innebär att merkostnaderna vid ett framtida beslut om plattformsbarriärer minimeras. Att det ska finnas bättre möjligheter att integrera cykeln i kollektivtrafiken är något som förvaltningen tar med i samverkan med kommunerna.

I fullmäktiges budget står det att Trafiknämnden under 2019 ska utreda förbättrade möjligheter att integrera cykeln i kollektivtrafiken och främjad möjlighet till cykelförvaring i kollektivtrafiken. Även cykelparkering i anslutning till kollektivtrafiken ska främjas i samarbete med Stockholmsregionens kommuner. Det anslutande cykelvägnätet är enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse ett ansvar för kommunerna, men förvaltningen samverkar för att möjliggöra bra lösningar för god tillgänglighet med cykel vid de planerade stationerna.

Förvaltningen har ett uppdrag som är tillämpligt för förvaltningen sedan tidigare.

- *att uppdra åt trafiknämnden återkomma till fullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City.*

Beslut har fattats av regionstyrelsen om finansiering och utbyggnad av en tunnelbanestation i Hagalund på gula linjen. Gällande ny tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö har förvaltningen i sitt planeringsunderlag inarbetat objektet i investeringsplan. Projektstart enligt Sverigeöverenskommelsen är 2022, men det finns möjlighet till tidigareläggning om någon eller några av parterna förskotterar. Vid en eventuell tidigareläggning har förvaltningen bättre möjligheter att nyttja erfarenhet från tidigare projekt. Under 2019 avser förvaltningen sammanställa ett underlag för diskussioner med Stockholms stad om förskottering. Underlaget kommer att innehålla en bedömning av resursåtgång och finansieringsbehov för en eventuell förskottering.

I regionens styrningsrapport för 2017 återfinns tre anmodan som är tillämpliga för förvaltningen. Dessa pågår enligt plan.

- *att anmoda nämnder och bolag att ytterligare intensifiera sitt arbete med informations- och IT-säkerhet och att ha ett tydligt fokus på att åtgärda identifierade avvikelser beträffande styrning, ledning och regelefterlevnaden inom området.*

Implementering av ledningssystem för informationssäkerhet pågår.

Informationsägare är utsedda. Hantering av informationstillgångar och informationsklassificering är ett kontinuerligt pågående arbete i projektet men en översyn kommer att göras i samband med införande av VIR. Cirka 30 procent av medarbetarna hade genomfört DISA-utbildningen vid årsskiftet 2017/18. Cirka 60 procent har genomfört utbildningen per november 2018.

- *att anmoda samtliga nämnder och bolag att säkerställa att de nödvändiga interna kontrollerna är på plats för ett effektivt och ändamålsenligt nyttjande av externt verksamhetsstöd.*

Alla beställningar av inhyrd personal och konsulter som sker via konsultmäklarens beställningsportal godkänns av förvaltningschef. För resurser som tas in på annat sätt skrivs verkställighetsbeslut som ansvarig chef enligt förvaltningens beslutsordning godkänner. Kontroll sker av tidrapportering och ansvarig chef attesterar alla fakturor.

- *Utifrån att konsultkostnader är fortsatt höga anmodas samtliga nämnder och bolag att säkerställa att de nödvändiga interna kontrollerna är på plats för ett effektivt och ändamålsenligt nyttjande av konsulter.*

Den övergripande behovsanalysen för förvaltningens bemanning ligger till grund för konsultavropen inom förvaltningen. Den analysen görs inom den årliga verksamhetsplaneringen inom varje avdelning och bemanningsplaner finns redovisade för varje projekt och enhet. Förvaltningschef godkänner alla bemanningsplaner. Förvaltningen arbetar med att införa en ny rutin för beslut avseende särskild prövning av konsulttillsättningar (inhyrd personal).

Till de mätetal som förvaltningen tagit fram och kopplat till regionens mål finns särskilda aktiviteter framtagna. Dessa aktiviteter följs kontinuerligt inom förvaltningen.

2.2 Avtal och överenskommelser

Under 2018 har förvaltningen genomfört ett antal upphandlingar. Arbete pågår med både pågående och kommande upphandlingar.

Exempel på upphandlingar:

- Konsultmäklaravtal har upphandlats tillsammans med trafikförvaltningen, nytt avtal gäller från 5 december 2018.
- Bland förvaltningens nya upphandlade avtal kan nämnas:
  - Tre stycken arbetstunnlar till projekt Barkarby har upphandlats 2018.

- Avtal mottagningsstationer för förorenade massor.
- Syneförättarorganisation. En upphandling är genomförd och en pågår.

- Pågående och kommande entreprenadupphandlingar enligt förvaltningens upphandlingstidplan.
- Pågående och kommande upphandlingar av olika ramavtal.

2.3 Internkontrollplan 2019

Intern kontroll
Förvaltningens arbete inom intern kontroll utgår från regionens Policy för intern kontroll. Det innebär att förvaltningen ska arbeta systematiskt med att förutse, proaktivt hantera och kommunicera risker, möjligheter, åtgärder och kontrollmoment. Den interna kontrollen omfattar en struktur av policyer, processer, rutiner och organisation och bygger på en helhetssyn avseende regionens verksamhet och mål. Syftet är att säkerställa att verksamheten bedrivs säkert, effektivt, ändamålsenligt och inom fastställda ekonomiska förutsättningar, samt att rapporteringen är tillförlitlig och att lagar, förordningar och interna regler följs.

Förvaltningen utför ett löpande riskarbete utifrån en framtagen process för övergripande riskhantering. Processen syftar till att tydliggöra ansvar och säkra att det övergripande kontinuerliga riskarbetet hanteras korrekt inom såväl förvaltningen som inom Region Stockholm och till parterna.

Internkontrollplanen 2019
Praktiskt arbete med riskhantering sker i respektive projekt och riskarbetet är kopplat till förvaltningens övergripande internkontrollplan.

I förvaltningens internkontrollplan finns övergripande riskområden för 2019 samlade. Riskerna behandlas regelbundet vid ledningsgruppsmöten samt uppföljningsmöten med projekten. Förvaltningen har 21 stycken identifierade riskområden. De som har bäring på trafiknämndens samlade verksamhet avser samverkan med trafikförvaltningen gällande driftsättning och överlämning, säkerhetskrav från trafikförvaltningen på anläggningen samt samverkan med trafikförvaltningen. För samtliga identifierade riskområden har åtgärder tagits fram och förvaltningen kommer att arbeta med dessa kontinuerligt. Se vidare bilaga Internkontrollplan 2019.

2.3.1 Möjligheter och risker 2019–2022

I stora infrastrukturprojekt finns alltid risker. Förvaltningen arbetar kontinuerligt för att minimera dessa.

De viktigaste riskområdena framgår i listan nedan. De tekniska riskerna, *Teknik*, är bedömda utifrån osäkerhet i varje anläggningsdel. De övriga riskerna i listan är generella risker som påverkar hela genomförandet av utbyggnaden av tunnelbana.

- *Teknik* – innebär bland annat osäkerheter beroende på mängder, à-priser och markförhållanden.
- *Projekthantering* – innebär bland annat osäkerheter kring effektivitet och hur projektledningen lyckas hitta kompetenta resurserna för projektering och byggledning.
- *Projektering* – de stora organisationerna med projektörer som upphandlas av beställaren behöver i likhet med beställarorganisationen drivas på ett effektivt sätt och bemannas med rätt kompetens.
- *Överklaganden* – gäller järnvägsplan, detaljplaner, miljötillstånd, bygglov, lantmäteriprocesser och domstolsprocess tomträtter.
- *Myndighetsresurser* i de formella processerna.
- *Marknadsläget vid upphandling* – priset vid upphandlingen av entreprenörer kan variera inom ett stort spann beroende konkurrensen på marknaden vid den aktuella tidpunkten.
- *Överprövning av tilldelningsbeslut vid upphandling*-kan medföra förseningar och ökade kostnader.
- *Påverkan från andra projekt* – angränsande projekt kan påverka utformning och produktion för tunnelbanans anläggning.
- *Störningar och skador* – risken speglar osäkerheter i kostnader för tillfällig vistelse för boende och verksamheter.
- *Ersättningstrafik* – risken speglar osäkerheter i omfattningen för den ersättningstrafik som krävs vid tillfälliga avstängningar av den befintliga tunnelbanan under byggtiden.

En av de största riskerna är *Marknadsläget vid upphandling*. Inför byggstart bedrivs ett viktigt arbete med att skapa intresse för förvaltningens upphandlingar. Marknaden informeras fortlöpande om planerade upphandlingar genom exempelvis leverantörsdagar, nyhetsbrev, webbsida med svensk och engelsk information samt samarbetete med Invest Sweden för att skapa ett intresse på den internationella marknaden.

Kopplat till riskområdet *Påverkan från andra projekt* har berörings-punkter med Trafikverkets anläggningar utvecklats till tydlig tids- och kostnadsrisk. Under 2018 har förvaltningen haft ett intensivt samarbete med Trafikverket för att komma överens om utformning och övrig hantering vid beröringspunkterna. Trafikverket har tillsatt en person som samordnar deras roll som anläggningsägare med utbygganden av tunnelbanan. Samma person ingår även i delprojektstyrelser och i styrgruppen för tunnelbanans utbyggnad. Genom aktivt samarbete under 2018 har risken därmed minimerats, men kvarstår fortfarande för vissa punkter.

Förändringar avseende utredningar, omfattning samt anpassning till omvärld såsom strukturplaner och detaljplaner för ny bebyggelse kan få konsekvenser på kommande kostnadsbedömningar.

Vidare finns risk att alla planerade optimeringar inte ger den kostnads-reducerande effekt som tidigare bedömts. Förvaltningen kommer dock om möjligt tillse att ytterligare optimeringar inarbetas i bygghandlingar.

Förvaltningen arbetar med att genomlysa byggherrekostnaderna, stärka styrningen av projektörerna samt kontinuerligt göra en avvägning mellan kvalitet och ekonomi.

Det finns därutöver risk för tillkommande investeringar i angränsande anläggningar. Projekten arbetar aktivt med att definiera påverkan bland annat på angränsande kollektivtrafikanläggningar som inte ingår i Stockholmsöverenskommelsen, men som behöver omformas eller byggas ut för att kollektivtrafiksystemet ska kunna utvecklas. Att fortsätta stödja och samråda med trafikförvaltningen kring tillkommande investeringar, inom ramen för trafikförvaltningens uppdrag, är av stor vikt.

Förvaltningen påverkas även av indexutvecklingen. Överenskommelsen regleras i KPI, medan marknaden styrs av byggindex. Historiskt ligger KPI-utvecklingen lägre än den indexutveckling som skett inom anläggnings-sektorn. Konsekvensen av en liknande trend i framtiden kan bli kostnads-ökningar.

2.4 Regelefterlevnad

Informationssäkerhet
Under 2018 har roller, ansvar samt struktur för förvaltningens informationstillgångar fastställts i enlighet med regionens riktlinjer för informationssäkerhet, LS 2016-0646. Ett tydligt informationsägarskap och uttalat ansvar säkerställer att informationen i verksamheten hanteras i enlighet med kraven på åtkomst, riktighet och tillgänglighet. Fortsatt arbete kommer att ske under 2019 med att klassificera vitala informationstillgångar i verksamheten. En förnyad genomgång ur ett systemtekniskt perspektiv ska genomföras av förvaltningens dokumenthanteringssystem utifrån fastställda informationssäkerhetskrav.

Säkerhetskoordinatorer har utsetts i delar av förvaltningen för att få en tydligare och närmare kommunikation generellt i säkerhetsfrågor med verksamheten. Fortsatt arbete med att etablera koordinatorrollens ansvar och befogenheter behövs för att skapa effektiva informationskanaler och ett väl fungerande arbetssätt för säkerhetsfrågor i projekten och förvaltningen i sin helhet.

Det pågår ett arbete med att införa ett ledningssystem, LIS, för att säkerställa ett systematiskt informationssäkerhetsarbete i enlighet med övergripande riktlinjer. Införandet av nya dataskyddsförordningen, GDPR, är genomförd och instruktioner finns tillgängliga för förvaltningens medarbetare. Dataskyddsombud kommer fortlöpande säkerställa efterlevnad av dataskyddsförordningen.

Den samlade redovisningen av regelefterlevnad avseende förvaltningens informationssäkerhetsarbete samt implementeringen och dataskyddsförordningen görs i Compliance-portalen enligt regionens direktiv och riktlinjer.

Säkerhet
Fortsatt arbete pågår med att utveckla kravställningen för säkerhetsområdet i sin helhet inom ramen för förvaltningens allmänna föreskrifter och övergripande styrande dokument, Region Stockholms säkerhetsriktlinjer, LS 1407-0877.

Säkerhetsskyddsverksamheten är etablerad i förvaltningen. Roller och ansvar är tydliggjorda. Justeringar av formalia är genomförda. Ytterligare justeringar kan bli nödvändiga mot bakgrund av nya säkerhetsskyddslagstiftningens ikraftträdande under april 2019. Kontinuerligt behov finns av att teckna säkerhetskyddsavtal då samtliga projekts fortsatta verksamhet berörs av lagstiftning i olika grad. Utvecklingen i projekten, från planering

till produktionssättning, innebär förnyade behov av ytterligare avtalstecknande för att kunna ta del av säkerhetsklassad information eller fysiska besök i klassade anläggningar.

Krisberedskap
Förvaltningen har en etablerad krisledningsfunktion med processer och rutiner implementerade utifrån tidigare projektfaser och organisation. Krisledningsfunktionen ses över och styrande dokument, processer och rutiner uppdateras för att harmonisera fullt ut med regionens riktlinjer för krisberedskap.

Fortsatt arbete kommer att ske under 2019 med att resurssäkra krisorganisationen utifrån projektens utveckling och övergång från planering till produktion samt lokalisering av medarbetare i produktionsnära projektkontor.

Krisledningen kommer att övas, dels utifrån beslutade roller, processer och rutiner, dels utifrån ett tänkbart scenario tillsammans med projektens olika externa intressenter. Arbetet anpassas utifrån etablering av produktionsnära projektkontor och tänkta produktionsstarter.

Antikorruption
Förvaltningen har riktlinjer avseende mutor och jäv som ansluter till Sveriges kommuner och landstings vägledning ”om mutor och jäv”, reviderad 2012-09-01. Denna skrivelse riktar sig främst till egen personal och anlitade konsulter. Förutom framtagna riktlinjer sker även utbildning och information som förutom muta och korruption även innefattar jäv. En översyn av riktlinjerna kommer att göras under 2019.

Förebyggande arbete avseende antikorruption och mutor riktas både till den egna beställande organisationen och till förvaltningens leverantörer. Gentemot leverantörsmarknaden ingår antikorruption som en del i hållbarhetsarbetet, till exempel ingår FN:s deklaration mot korruption i regionens Uppförandekod för leverantörer.

Ny rutin har införts för konsulter som anlitas via konsultmäklare, i samband med kontrakt ska konsult bland annat signera ett de har erhållit information kring förvaltningens riktlinjer avseende mutor och jäv.

Upphandling och Inköp
Under 2018 har Region Stockholm fastställt en ny inköpspolicy. Arbete pågår med nya riktlinjer. Så snart som regionen har fastställt nya riktlinjer för upphandling kommer översyn att göras av förvaltningens styrande

dokument så att dessa styr mot regionens övergripande policy och riktlinjer där så är tillämpligt.

Uppförandekod för leverantörer
Det är av stor vikt att förvaltningen i alla upphandlingar ställer rätt krav vad gäller miljö, kvalitet, energieffektivitet, sociala krav med mera. Förvaltningen kommer i upphandlingar att tillämpa Region Stockholms uppförandekod för leverantörer ”Socialt Ansvarstagande i Offentlig Upphandling”.

Genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden kräver stora mängder material, varav en stor del är tillverkade utanför Sveriges gränser. Vid framställningen av dessa produkter och material kan det finns risker i leverantörskedjan avseende kränkning av principer och normer för de mänskliga rättigheterna, arbetsrätt, miljö och anti-korruption. Under 2018 har kravställningen i bygghandlingarna utvecklats för att tydliggöra vad som förväntas av kommande entreprenörer avseende kontroll, uppföljning och åtgärder vid identifierade risker i leverantörskedjan.

Under 2019 fortsätter arbetet med att planera uppföljningen av riskerna i leverantörskedjan.

Förvaltningen har metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med social hållbarhet samt att uppförandekoden för leverantörer arbetas in i relevanta upphandlingar. Förvaltningens mål rörande klimatbegränsande åtgärder fokuserar idag på byggprocessen, där den största påverkan kommer att finnas från förvaltningen. Målstatus för förvaltningens klimatmål omfattas således inte av uppföljningen av Region Stockholms hållbarhetsindikator för klimat.

Social hållbarhet

Den nya tunnelbanan är en förlängning av befintlig tunnelbana som förbättrar arbetspendlingen både lokalt och regionalt. På så vis ges flera pendlare och resenärer nya möjligheter att resa kollektivt.

Attraktionskraften i tunnelbanan påverkas i hög utsträckning av var i staden som nya stationer och entréer placeras. Men även resandemiljön är viktig. För att människor ska vilja resa med den nya tunnelbanan måste den vara både tillgänglig, trygg och säker. Genom att utgå från resenärens perspektiv beaktas sociala aspekter såsom tillgänglighet, säkerhet, trygghet, jämlikhet och jämställdhet.

Utbyggnaden av tunnelbanan är ett omfattande projekt. Genomförandet av utbyggnaden kommer att innebära en påverkan på människor som bor eller vistas i närheten av de platser där byggarbeten bedrivs. Det är därför viktigt att frågor som tillgänglighet, säkerhet och trygghet beaktas även under byggtiden.

För att belysa hur olika grupper i samhället påverkas av den nya tunnelbanans utbyggnad genomförs sociala konsekvensbeskrivningar (SKB) för respektive utbyggnadsprojekt. SKB-arbetet handlar om att belysa utbyggnaden utifrån olika gruppers förutsättningar och behov. Syftet är att säkerställa trygga och tillgängliga stationsmiljöer för samtliga resenärsgrupper, samt att minska negativ påverkan under byggskedet. Under 2019 fortsätter arbetet med att projektera in relevanta aspekter från SKB-arbetet i bygghandlingarna.

En viktig del i förvaltningens arbete är ansvaret för att regionens invånare behandlas likvärdigt och individuellt, att ingen diskrimineras på grund av kön, ålder, sexuell läggning, könsidentitet, religion, etnisk eller kulturell bakgrund, eventuell funktionsnedsättning eller andra individuella egenskaper. Frågor kring socialt ansvarstagande är en naturlig del i projekteringen av den nya tunnelbanan där stationer anpassas för en god tillgänglighet och för ett jämlikt och jämställt perspektiv och till barns behov. Samråd och kommunikation anpassas efter målgruppernas behov och analyseras ur ett jämlikhetsperspektiv.

Delaktighet för personer med funktionsnedsättning

Region Stockholms verksamhet, information och offentliga lokaler ska vara tillgängliga för alla oavsett fysiska, psykiska eller kognitiva funktionsnedsättningar. Förvaltningen har riktlinjer för kommunikativ tillgänglighet som tillämpas i kommunikationsarbetet. Syftet är att säkerställa en god tillgänglighet för så många som möjligt. Förvaltningen kan även erbjuda lättläst information både på webben och i en trycksak.

Utformningen av stationer och biljetthallar blir den viktigaste frågan avseende delaktighet för grupper med funktionsnedsättning. Utformningen av typstation har stämts av med tillgänglighetssakkunniga och kravlista kring tillgänglighet är fastställd för att stationerna ska bli tillgänglighetsanpassade. Utrymningsvägar på stationerna kommer generellt att utformas enligt Boverkets byggregler vilket innebär att utrymningsvägar görs tillgängliga för alla eller så skapas utrymningsplatser. Utrymningsplatser är en plats på stationen där man är säker från branden till dess att man kan få assistans från annan personal.

Även planering för framkomlighet under byggtiden är en viktig fråga. I detta ingår såväl fysisk tillgänglighet, det vill säga möjligheten för alla att ta sig fram på lika villkor, som kommunikativ tillgänglighet, vilket handlar om allas möjlighet att ta del av information och delta i dialog.

I processen sker kommunikation/samråd med representanter för berörda grupper för att säkerställa en så stor delaktighet som möjligt. Förvaltningen deltar tillsammans med trafikförvaltningen i samverkansrådet med länets intresseorganisationer för tillgänglighetsfrågor. Därutöver genomför förvaltningen även dialoger med handikapporganisationer i mindre resursgruppsformat cirka fyra gånger per år.

Jämställdhet och jämlikhet

Jämlikhet i kollektivtrafiken handlar om risken för att diskrimineras utifrån exempelvis etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, kön, könsidentitet eller uttryck, sexuell läggning eller ålder. Diskriminering i kollektivtrafiken kan handla om dåligt bemötande och service, svårigheter att ta till sig information, otillförlitlighet, osäkerhet, otrygghet, känsla av att inte vara välkommen respektive fysiska hinder.

Ett jämställt transportsystem ser till könens behov och säkerställer att både kvinnor och män samt flickor och pojkar kan vara trygga när de reser. Otrygghet är den faktor som mest begränsar kvinnors möjlighet att röra sig i stadsmiljön, vilket i sin tur även begränsar kvinnors valmöjligheter i fråga om arbete, nöjen, bostäder och transportmedel. Om resan till och från arbetet upplevs trygg innebär det bättre förutsättningar för rörlighet.

För förvaltningen är det viktigt att planering och utformning av den nya tunnelbanan har resenären i fokus så att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv och trygg för alla. Jämlikhet och jämställdhet är två av de aspekter som belyses i de sociala konsekvensbeskrivningar som genomförs för respektive utbyggnadsprojekt. De sociala konsekvensbeskrivningarna utgör underlag för utformning av stationsmiljöer och påverkar till exempel utformning av stationernas huvuddelar, biljetthallar och plattformsrum, samt hur förbindelsegångar med rulltrappor och hissar mellan dessa huvuddelar ska utformas för att skapa en trygg resandemiljö.

På förvaltningen är det obligatoriskt för alla medarbetare att gå Region Stockholms webbutbildning kring HBT-frågor. Förvaltningen följer även kontinuerligt upp frågor kring särbehandling på grund av bland annat sexuell läggning via medarbetarenkäter.

Folkhälsa
Kollektivtrafiken bör utformas med hänsyn till folkhälsan. Det finns en potential till ökad folkhälsa genom kollektivtrafiksatsningar, inte minst genom den ökade vardagsmotionen av att människor går och cyklar i samband med kollektivtrafikresan.

Genom att skapa ett attraktivt och tillgängligt resealternativ skapas incitament för människor att resa kollektivt framför till exempel bil. Förvaltningens arbete att skapa en säker, trygg, tillgänglig och attraktiv tunnelbana för alla resenärsgrupper är på så sätt ett bidrag i arbetet att främja folkhälsan.

Förvaltningen arbetar med att skapa trygga stationsmiljöer för alla. Förvaltningen arbetar med att minimera farliga ämnen i produkter och material. Byggtiden är lång vilket gör att det är viktigt med en god utformning av våra arbetsplatser. Förvaltningen främjar delaktighet och inflytande genom dialog med allmänhet och intressenter genom bland annat de samråd som sker.

Nationella minoriteter
Under 2019 kommer förvaltningen fortsätta att tillhandahålla en övergripande informationsbroschyr om tunnelbanans utbyggnad på finska.

Förvaltningen tillhandahåller även kortfattad information om tunnelbanans utbyggnad på samtliga minoritetsspråk på www.nyatunnelbanan.sll.se.

I samband med de informationsinsatser som genomförs under 2019 kommer förvaltningen, att när så efterfrågas, erbjuda information på minoritetsspråken.

Barns rättigheter
I utbyggnaden av tunnelbanan lyfts barnens perspektiv dels i frågor kopplade till utformningen av stationsmiljöer och påverkan under byggskedet och dels gällande arbetsvillkor vid tillverkning av de material och varor som krävs för utbyggnaden.

I samband med planeringen av utbyggnaden genomförs så kallade barnkonsekvensanalyser. Syftet är bland annat att kartlägga barns skolvägar och hur området närmast stationerna används och upplevs av barn och unga. Även de sociala konsekvensanalyserna innehåller ett barnperspektiv.

Skolorna är en viktig målgrupp i förvaltningens arbete. Avsikten är att planera byggtiden på ett så skonsamt sätt som möjligt för berörda skolor. I

det arbetet tas direktkontakt med berörda skolor för att kartlägga förutsättningar och behov.

Under 2018 har förvaltningen tilldelats medel från Region Stockholm avseende stöd till implementering av folkhälsopolicyn. Arbetet som ska slutföras under 2019 innebär framtagandet av en checklista som ska vara ett stöd i byggskedet för att belysa barnperspektivet.

Förvaltningen tillämpar ”Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer”. I koden ingår bland annat att ingen förekomst av barnarbete får förekomma (ILO 138 och 182, FN:s barnkonvention artikel 32). Riskanalyser tas fram för produkter och material som används i utbyggnaden där bland annat risken för barnarbete beaktas.

3. Ekonomi

Verksamheten bygger på överenskommelsen inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling och avser en samlad partfinansierad investering i utbyggnad av Stockholms tunnelbana på 28,6 miljarder kronor inklusive kostnadstak om 2,9 miljarder kronor (enligt 2013 års prisnivå) vilket gör det till den största satsningen på tunnelbanan sedan 1970-talet. Till detta tillkommer 1,2 miljarder kronor för station Södra Hagalund i enlighet med beslut i LS 2017-0389 samt Järfälla kommuns finansiering med 91 miljoner kronor avseende uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation, FUT 2017-0232.

Enligt Sverigeförhandlingen ska arbetet med tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö påbörjas under 2022 vilket också är inarbetat i investeringsbudgeten. En eventuell förskottering och tidigareläggning kan komma att förhandlas fram mellan berörda parter. Om beslut om tidigareläggning sker kan detta innebära en justering av investeringsplanen.

I betalningsplanen återfinns de olika parternas finansiering. Avtalet anger att uppräkning ska ske med KPI. Investeringsbudgeten har från år 2019 och framåt räknats upp med 2 procent i enlighet med Region Stockholms centrala anvisningar.

Från och med 2018 har förvaltningen interna räntekostnader som förvaltningen belastas med för de lån som regionen tar upp för att finansiera delar av regionens åtagande i Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen. För att hanteringen ska bli kostnadsneutral för förvaltningen i relation till övriga finansierande parter erhåller förvaltningen ett anslag från regionen. För perioden är 4 miljoner kronor

budgeterade årligen i anslag för att täcka räntekostnaderna. Inför 2020 behöver anslaget ses över för att matcha de kommande ökade räntekostnaderna eftersom förvaltningens lån kommer att öka.

Ekonomisk styrning och kontroll är en prioriterad fråga inom förvaltningen dels med utgångspunkt i regionens ekonomiska situation och programmet Effektivare landsting men då förvaltningen är partfinansierad är det av stor vikt att förvaltningen förhåller sig till de ekonomiska ramarna som angivits i överenskommelsen med parterna.

Budgeten bygger på antaganden om en uppbyggnadstakt av förvaltningen genom rekryteringar och inhyrd personal. Inom förvaltningen har bedömningar gjorts av vilken personal som kommer att behövas under kommande år. Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Förvaltningen arbetar med att genomföra en växling av bemanning för att öka andelen anställda där det så är möjligt. Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom regionen för att uppnå en hög grad av kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är köp av redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri, IT-service.

Med anledning av att den centrala staben (del av byggherrekostnad) redovisningsmässigt inte bedömts vara en del av investeringarna ingår inte dessa kostnader i den samlade investeringsbudgeten som redovisas i budgeten. Kostnader som inte är direkt hänförliga till respektive investeringsobjekt ingår också i resultaträkningen. Dessa kostnader inryms dock i den totala finansieringen från parterna.

Resultatet för samtliga år, 2019-2022 är i linje med regionens beslutade resultatkrav. Förvaltningens kostnader matchas med motsvarande intäkt för perioden. Detta sker genom en ombokning av de bidrag som förvaltningen erhåller från parterna och som redovisas i sin helhet i balansräkningen. I kostnaderna ingår kostnader för förvaltningens stab samt de kostnader som uppkommer inom respektive projekt och som kostnadsförs av redovisningsmässiga skäl. I dessa kostnader ingår kostnader i samband med att Trafikverket tar över ansvaret för Mälarbanans biljetthall och noden vid Barkarby bytespunkt. Det innebär att ansvaret för att projektera och bygga anläggningen är Trafikverkets då Trafikverket kommer att äga och förvalta anläggningen. Projekt Barkarby delfinansierar anläggningen i enlighet med beslut i fullmäktige, LS 2018-0278.

Förvaltningens huvudsakliga verksamhet består av de projekt som bildats för tunnelbaneutbyggnaden. Dessa projekt har bemannats inom

förvaltningen genom såväl anställningar som inhyrd personal. Förvaltningen genomför avrop via konsultmäklare som mynnar ut i kontrakt med leverantörerna avseende köpt tjänst för att utreda och projektera tunnelbanesträckningarna. Utgifter för dessa projekterings-uppdrag är de som hittills haft störst inverkan på förvaltningens upparbetning. Under 2018 har Barkarbys arbetstunnlar upphandlats och Arenastadens har påbörjats och kommer att slutföras under 2019.

3.1 Resultatbudget

Förvaltningen budgeterar ett nollresultat vilket är i enlighet med regionfullmäktiges resultatkrav. Förvaltningens kostnader matchas med motsvarande intäkt för perioden. Detta sker genom en justering av de bidrag som förvaltningen erhåller från parterna i Stockholmsförhandlingen. Bidragen redovisas i sin helhet i balansräkningen. Nedan visas resultat-räkningen för förvaltningen.

Resultat*	Utfall 2017	Budget 2018	Budget 2019	Förändring BU19/BU18	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022
Anslag	0	4	4	0%	4	4	4
Övriga bidrag	90	115	129	12%	107	139	148
Övriga intäkter	0	0	0		0	0	0
Verksamhetens intäkter	**90**	**119**	**133**	**11%**	**111**	**143**	**152**
Bemanningskostnader	-70	-83	-84	1%	-72	-67	-64
Lämnade bidrag	0	0	0		0	0	0
Lokal- och fastighetskostnader	-6	-7	-9	41%	-8	-7	-7
IT- och telekostnader	-5	-10	-8	-21%	-9	-9	-10
Övriga kostnader	-10	-16	-28	76%	-18	-55	-67
Verksamhetens kostnader	**-90**	**-115**	**-129**	**12%**	**-107**	**-139**	**-148**
Avskrivningar	0	0	0		0	0	0
Finansnetto	0	-4	-4	0	-4	-4	-4
Resultat	**0**	**0**	**0**		**0**	**0**	**0**

* mkr

3.1.1 Intäkter

Förvaltningens verksamhet bekostas genom en partsgemensam finansiering. Parternas bidrag redovisas i sin helhet via balansräkningen och bokas upp månadsvis för att täcka förvaltningens kostnader. Intäkts-utvecklingen följer därmed kostnadsutvecklingen.

Förvaltningen har interna räntekostnader som uppstår som en konsekvens av de av regionen upptagna lånen för att finansiera regionens del av

utbyggnaden av tunnelbanan. För att hanteringen ska bli kostnadsneutral för förvaltningen i relation till övriga finansierande parter erhåller förvaltningen ett anslag på 4 miljoner kronor från Region Stockholm.

3.1.2 Kostnader

Den största delen av förvaltningens verksamhet redovisas som investeringsutgifter. Investeringsutgifterna redovisas i sin helhet i balansräkningen på raden pågående arbeten inom anläggningstillgångarna.

I resultaträkningen redovisas enbart kostnader som uppkommer inom förvaltningens stabsenheter eller kostnader som inte är direkt hänförliga till respektive investeringsobjekt.

Övriga kostnadsslag, avskrivningar och finansnetto

Bemanningskostnaderna uppgår till 84 miljoner för år 2019, vilket är i linje med budgeten för 2018. I bemanningskostnaderna ingår både personalkostnader samt kostnader för inhyrd personal. Förvaltningens bemanningskostnader beräknas efter perioden 2019 att minska vilket bland annat beror på att bemanningen av tekniskspecialister och samordnare inom staben minskar från och med 2020 beroende på att förvaltningen går in i en ny fas med byggande och dessa resurser inte behövs längre. I det fall en tidigareläggning av arbetet med Fridhemsplan-Älvsjö beslutas kommer bemanningen dock att ändras. Förvaltningens arbete med växling av bemanning från inhyrd personal till anställd i den mån det är möjligt påverkar även bemanningskostnaderna i de fall detta lyckas.

Lokal- och fastighetskostnaderna avser förvaltningens kontor på Norra stationsgatan 69, samt konferenslokaler på Hälsingegatan och uppgår för 2019 till 9 miljoner kronor. Lokalkostnaderna beräknas att bli något högre än för både 2017 och 2018 vilket beror på att förvaltningen från och med början av 2018 nyttjar en större kontorsyta jämfört med tidigare. För närvarande ryms hela förvaltningen på detta kontor men i framtiden kommer projekten att flytta ut till egna kontor närmare byggplatserna. Från och med 2020 minskar lokalkostnaderna eftersom delar av lokalerna kommer att nyttjas som projektkontor och kommer därför redovisas som en del av investeringsutgifterna.

IT- och telekostnaderna budgeteras till 8 miljoner kronor för 2019. I dessa ingår interna supportkostnader för IT-utrustning och standardprogramvaror som hyrs internt inom Region Stockholm. Resterande IT-kostnader avser främst kostnader för dokumenthanteringssystemet

Webforum, redovisningssystemet Agresso samt kostnader för regionens webbsida.

I posten för övriga kostnader ingår konsultkostnader, diverse övriga kostnader samt informations- och kommunikationskostnader. För 2019 uppgår övriga kostnader till 28 miljoner kronor vilket är högre än 2018. En av anledningarna till avvikelsen är att konsultkostnaderna ökar då förvaltningen under 2019 kommer att utveckla en mätdatabas för vattenverksamhet samt utföra ett implementeringsarbete avseende prognos- och budgetsystem. Vidare planeras kommunikationsinsatser som var budgeterade under 2018 istället har flyttats fram till 2019. Från 2020 beräknas övriga kostnader återigen minska för att sedan öka från 2021 då förvaltningen beräknas ha kostnader för bytespunkt Barkarby där Trafikverket utför arbetet och äger anläggningen varför detta redovisas som en kostnad och inte som en investering inom förvaltningen.

Investeringsutgifterna redovisas som pågående arbeten och börjar skrivas av då tunnelbanan tas i drift av trafikförvaltningen. Förvaltningen har därför inga avskrivningskostnader.

Förvaltningens finansiella kostnader i budgeten består av räntor på de lån som motsvarar regionens del av finansieringen. Övriga räntekostnader som kan vara aktuella är dröjsmålsräntor hänförliga till leverantörsfakturor. Målet är att dessa ska vara noll.

Bemanning

Förvaltningen kategoriserar förvaltningens bemanning i fem kategorier; anställd personal, inhyrd personal, konsulter, köpta tjänster för projekteringsuppdrag och övriga köpta tjänster.

Inhyrd personal avser bemanning som utför löpande arbete inom förvaltningen. Inom förvaltningen är exempel på inhyrd personal en person med kompetens inom projektledning. En tunnelbaneutbyggnad kräver många särskilda/tekniska kompetenser som är svåra att anställa. För många av kompetensområdena är dessutom tidsperioden för uppgifterna begränsade till olika skeden. Att bemanna den här typen av infrastruktur-projekt genom att hyra in bemanning är ett vanligt förfaringssätt i branschen. Dessa faktorer är förklaringar till nyttjandet av inhyrd personal istället för att anställa. Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att öka andelen anställda.

Bemanning som utför speciella konsultationer och utredningar eller experthjälp där egen kompetens saknas och tillfällig insats med ett tydligt definierat uppdrag kategoriseras som konsulter. Konsultkostnader inom

förvaltningen består bland annat av juridiska tjänster och avser allmänjuridisk rådgivning, juridik i samband med upphandling, inklusive entreprenadjuridik, samt tjänster kopplade till de tillståndsprövningar i miljödomstol som kommer att krävas samt IT-konsulter. Andra konsulttjänster är stöd vid implementering av nytt prognos- och budgetsystem samt uppgradering av ekonomisystemet.

Tjänster för att genomföra projekteringsuppdrag från konsultföretag betecknas varken som inhyrd personal eller konsulter utan som en köpt tjänst som är direkt kopplad till ett investeringsobjekt och redovisas som utgifter i balansräkningen.

Övriga köpta tjänster avser tjänster som köps från exempelvis trafikförvaltningen, Locum och regionledningskontoret.

I tabellen nedan ingår enbart volymen för anställd personal. I bemanningsvolymerna ingår både de volymer (antal helårsarbeten) som återfinns i förvaltningens stab och som kostnadsförs samt de volymer som återfinns i investeringsprojekten. De lönekostnader som avser direkt arbete i investeringsobjekten förs om till investeringsutgifter i ekonomisystemet och ingår därför inte i resultaträkningen.

FÖRÄNDRING AV ANTAL HELÅRSARBETEN (närvaro- och frånvarotid exkl extratid)	BU 2018	BU 2019	BU 2020	BU 2021	BU 2022
Totalt antal helårsarbeten	35	66	68	68	69

Ökningen mellan budgetåren 2018 och 2019 avser bland annat förändring i definitionen. I budget 2018 ingick enbart personalvolymer för personal som inte är direkt hänförlig till respektive investeringsobjekt, det vill säga förvaltningsstaben. Detta var för att skapa en jämförbarhet mellan volymerna och de kostnader som ingår i resultaträkningen. Uppföljningen som sker i rapporteringssystemet Stödet tar dock inte hänsyn till detta och en ändring av definitionen har därför skett. Under 2019 är samtliga anställda på förvaltningen med i budgeten, inklusive de som jobbar inom investeringsprojekten.

Antalet helårsarbeten är högre i budget 2019 än under 2018 vilket beror på att förvaltningen fortsätter växa. Som en naturlig följd av en växande organisation har antalet helårsarbeten och kostnader relaterat till dessa ökat i budget 2019 jämfört med prognosen för 2018, 55 helårsarbetare.

Förvaltningens mål är att personer i ledande befattningar samt personer där arbetsuppgiften kommer att behövas under lång tid i möjligaste mån

ska bemannas genom anställning inom Region Stockholm. Samtliga chefstjänster består av anställd personal.

För tjänster där det inte går att rekrytera så används inhyrd personal. Ibland som en övergångslösning eller under delar av perioden. Exempel på inhyrd personal är tekniska specialister, produktionsplanering samt plan- och fastighetsfrågor. Dessa avropas via konsultmäklare. Inhyrd personal ingår inte i volymerna ovan.

3.2 Balansräkning

Ingående balans i balansräkningen består av utfall för 2017 och prognostiserade anläggningstillgångar för 2018 är baserade på senast rapporterad prognos per oktober. Därefter följer anläggningstillgångarna den rapporterade budgeterade investeringsplanen.

Anläggningstillgångarna består hittills främst av pågående arbeten i form av investeringar i projektering, utredning, förberedande arbeten för tunnelbaneträckningar och arbetstunnlar. Tillgångarna ökar i takt med att utbyggnaden av tunnelbanan fortskrider. De kommande åren går förvaltningen in i en intensivare fas med alltfler produktionsstarter, varför anläggningstillgångarna ökar i motsvarande takt.

Prognosen för anläggningstillgångarna för 2018 är lägre än budgeterat. I och med att investeringsplanen är fastställd sen tidigare ger detta effekten att skillnaden mellan budget 2018 och prognos 2018 inte justeras och därför inte tydliggörs i den budgeterade balansräkning som spänner över flera år.

Inbetalningarna till förvaltningen styrs via betalningsplanen som är utformad utifrån de bedömningar om upparbetning som skedde i samband med tilläggsavtalet till Stockholmsförhandlingen. Till detta tillkommer betalningsplanen för Sverigeförhandlingen.

De budgeterade omsättningstillgångarna består främst av kassa och bank samt en mindre del kortfristiga fordringar som exempelvis momsfordran. Kassa och bank utgår i grunden från betalningsplanen och där återfinns den likviditet som uppkommer hos förvaltningen då parternas bidrag under en period är högre än upparbetning. Kassa och bank för 2018 utgår från saldo på bankkontot per 2018-12-31. Desto närmare nästa faktureringstillfälle, desto lägre blir likviditeten. Fakturering har hittills skett två gånger per år och så kommer även ske under 2019. Kassa och bank för 2019 är därför budgeterad att öka med skillnaden mellan betalningsplan och upparbetning enligt budget.

För de därefter följande åren pågår diskussion med parterna om eventuell tätare faktureringsfrekvens för att förvaltningen inte ska ha för hög likviditet. I den budgeterade balansräkningen beräknas kassa och bank uppgå till en miljard i slutet av de budgeterade åren.

Balansräkning Mkr	Utfall 1712	Prognos 1812	Budget 1912	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR						
Immateriella anläggningstillgångar						
Materiella anläggningstillgångar	2 031	3 139	5 135	8 441	12 097	18 282
Finansiella anläggningstillgångar						
Summa anläggningstillgångar	**2 031**	**3 139**	**5 135**	**8 441**	**12 097**	**18 282**
Omsättningstillgångar	533	1 041	1 990	1 050	1 050	1 050
- varav kassa och bank	485	991	1 940	1 000	1 000	1 000
TILLGÅNGAR	**2 564**	**4 180**	**7 125**	**9 491**	**13 147**	**19 332**
EGET KAPITAL						
Eget kapital						
- varav årets resultat						
Avsättningar						
SKULDER						
Långfristiga skulder	2 357	3 980	6 925	9 191	12 847	19 032
- varav lån- och leasingskuld						
- varav OPS-skuld						
- varav medfinansiering/investeringsbidrag	1 955	3 302	4 932	7 299	11 038	14 235
Kortfristiga skulder	207	200	200	300	300	300
Summa skulder	**2 564**	**4 180**	**7 125**	**9 491**	**13 147**	**19 332**
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER	**2 564**	**4 180**	**7 125**	**9 491**	**13 147**	**19 332**

De långfristiga skulderna består av de investeringsbidrag i form av medfinansiering som finansierar tunnelbaneutbyggnaden i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen. Den del av medfinansieringen som kommer från stat och kommuner bokförs som extern skuld och den del av medfinansieringen som sker via Region Stockholm bokförs som intern skuld. Regionens andel som tas upp via lån redovisas som räntebärande skulder medan den del av finansieringen som inte tas upp via lån redovisas som icke räntebärande skulder. Regionens andel av finansieringen är skillnaden mellan ”långfristiga skulder” och ”varav medfinansiering/investeringsbidrag” i balansräkningen. Balansräkningen är budgeterad så att medfinansieringen följer betalplan över åren.

3.3 Investeringar

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har av regionstyrelsen fått i uppdrag att genomföra de trafikinvesteringsuppdrag som getts inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Dessa uppdrag utgörs av följande investeringsobjekt:

- Tunnelbana till Nacka och Söderort.
- Tunnelbana till Arenastaden.
- Tunnelbana till Barkarby.
- Depå Högdalen.
- Depå Tillkommande.
- Fordon.

I samband med beslut om Stockholmsförhandlingen beslöt fullmäktige även att avsteg från Region Stockholms investeringsstrategi ska gälla för samtliga investeringsobjekt förutom depå och fordon.

Inom ramen för Sverigeförhandlingen ansvarar förvaltning för utbyggd tunnelbana dessutom för ytterligare två investeringsobjekt:

- Ny tunnelbanestation i Hagalund, station Södra Hagalund.
- Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex nya stationer.

I Investeringsbudgeten för 2019 samt planår ingår Järfälla kommuns finansiering med 91 miljoner kronor avseende uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation, FUT 2017-0232. Dessutom har justering skett för bytespunkt Barkarby station, FUT 2018-0104, där cirka 200 miljoner kronor i 2016 års prisnivå beräknas att betalas ut till Trafikverket och därmed kostnadsförs.

I fullmäktige har genomförandebeslut fattats gällande teknisk anpassning av C30-fordonen för att kunna trafikera befintliga linjer inklusive utbyggnadssträckorna. Anpassningarna genomförs inom ramen för trafikförvaltningens uppdrag varför 500 miljoner kronor i prisnivå 2013 omfördelades från förvaltning för utbyggd tunnelbana till trafikförvaltningen inom ramen för budget 2018.

I nedanstående tabell framgår budgeterade investeringsutgifter för 2019 samt kommande fyra planår med hänsyn tagen till ovanstående punkter.

Investeringar Mkr	BU 2018	BU 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Tunnelbana till Nacka och Söderort	786	1 119	1 276	1 293	1 839	2 933
Tunnelbana till Arenastaden	235	299	659	595	772	924
Station Södra Hagalund	62	97	195	241	320	265
Tunnelbana till Barkarby	251	283	397	480	608	851
Depå Högdalen	269	196	326	337	357	132
Depå tillkommande	0	0	449	423	487	507
Fordon	3	3	4	288	1 603	480
Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö	0	0	0	0	198	403
Totalt investeringar	**1 605**	**1 996**	**3 306**	**3 656**	**6 185**	**6 494**

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budget-arbetet vilket generellt sker cirka ett år innan budgetåret. Rådande investeringsplan ligger jämfört med nuvarande bedömningar något högt och upparbetningsgraden förväntas därför bli lägre än beslutad investeringsplan.

Stockholmsförhandlingen gällande utbyggd tunnelbana är avtalad i 2013 års prisnivå med tilläggsavtal i 2016 års prisnivå. Avtalet anger att uppräkning av medfinansiering sker med KPI. Siffror avseende budgeterade värden för investeringar har dock i förvaltningens verksamhetsplan från år 2019 och framåt räknats upp med 2 procent per år i enlighet med regionens anvisningar.

Den del av finansieringen som Region Stockholm förskotterar för statens del påverkar regionens likviditet och ses därmed inte som medfinansiering utifrån ett regionperspektiv förrän vid återbetalningstillfället. Därför ingår inte dessa belopp i medfinansieringen.

Investeringsutgifterna fram till byggstart består till största delen av utgifter för projektering och markundersökningar. Dessa utförs av projekterande konsulter. Även resurser inom förvaltningens beställarorganisation är i viss mån bemannade med inhyrd personal, där det ansetts som effektivt. Projekterings- och planläggningsarbetet har fortgått under 2018 och stora delar av tunnelbaneutbyggnaden går in i byggnationsfas under 2019.

Förvaltningen planerar för flera byggstarter under planperioden. Eventuella förskjutningar eller justeringar som skulle kunna uppstå i tidplanen på grund av förseningar och/eller överklaganden gör den ekonomiska bedömningen över tid osäker då denna kan komma att påverkas och investeringsplanen därför behöva justeras.

3.3.1 Fridhemsplan-Älvsjö

Tunnelbaneutbyggnaden mellan Fridhemsplan och Älvsjö med sex stycken nya stationer har inarbetats i investeringsplanen från år 2022. Förvaltningen ser det som fördelaktigt att kunna starta planeringen av den nya linjen Fridhemsplan-Älvsjö så tidigt som möjligt för att på bästa sätt använda redan upparbetade samverkanskanaler och kompetens.

Samråd med organisationer och allmänhet för den nya linjen innebär dock en arbetsinsats av en sådan omfattning att medel för detta behöver tidigareläggas. Att se över möjligheterna att förskottera medel för att på effektivast möjliga sätt använda dagens uppbyggda organisation anser förvaltningen vara en effektiv lösning både ur kostnadsmässigt som tidsmässigt hänseende.

Region Stockholm kommer under 2019 pröva förutsättningarna för att tidigarelägga investeringarna i Sverigeförhandlingen genom samtal med berörda kommuner om möjlighet till förskottering.

3.3.2 Avdelning Söder

Tunnelbana till Nacka och Söderort är organisatoriskt uppdelad i tre stycken geografiska projekt, BEST (Bana, El, Tele och Signal) samt en projektgemensam stabsfunktion. De geografiska projekten är uppdelade enligt nedan:

- Södermalm: Kungsträdgården-Hammarby kanal.
- Nacka: Sickla-Nacka Centrum.
- Söderort: Gullmarsplan-ny anslutning vid Sockenplan.

Avdelningen leds av avdelningschefen med stöd av projektchefer. Avdelningschefen har en stabsfunktion bemannad med medarbetare som stödjer projekten inom följande områden; ekonomi, fastighet/markåtkomst, tillstånd, hållbarhet, tidsplanering, datasamordning, arbetsmiljö samt omgivningspåverkan. I projekten finns resurser som även ska verka som samordnare för hela avdelningen inom utsedda sakområden.

Tunnelbana till Nacka och Söderort

Projekt Tunnelbana till Nacka och Söderort innebär en förlängning av Blå linje söderut från Kungsträdgården till Nacka centrum med fyra mellanliggande stationer. I projektet ingår också en avgrening via Gullmarsplan mot befintlig Grön linje mot Hagsätra.

Projektering
Under 2018 har projekteringsarbetet fortgått. Arbetet med underlag för bygghandling har slutförts vilket har inneburit att bygghandlings-projekteringen för berg och anläggning har kunnat starta. Stort fokus har också legat på att få fram förfrågningsunderlag för de arbetstunnlar som ingår i projektet. BEST (Bana, El, Signal, Tele) har under 2018 arbetat med sin systemhandling och har startat med projekteringsarbetet för att ta fram en bygghandling för den framtida anläggningen.

Under 2018 har projektören arbetat med att ta fram en uppdaterad produktionskalkyl med hänseende till det optimeringsarbete av anläggningen som gjordes under 2017. Kalkylen beräknas färdigställas under våren 2019.

Projekteringen kommer att fortsätta under 2019 med fokus på bygghandlingsprojekteringen för berg- och anläggningsarbeten för förfrågningsunderlag till de upphandlingar av huvudtunnlar som skall göras under 2019. För bygg och installationer diskuteras vilken upphandlingsstrategi som gynnar projektet på bästa sätt. Ett beslut kommer att tas under första halvåret av 2019. Entreprenadformen för bygg och installationer kommer att påverka omfattningen av projekteringsarbetet.

Planläggning och prövning
I mars 2017 skickades ansökan om miljötillstånd in till mark- och miljödomstolen och verkställighet för vattenverksamhet (miljöprövning). Under 2018 har domstolen begärt in en del kompletteringar angående bland annat buller, vilket har tagits fram samt skickats in till domstolen. Inför domstolsförhandlingen i februari 2019 har projektet kontinuerligt utfört buller- och grundvattenmätningar som underlag till förhandlingen.

Projektets järnvägsplan färdigställdes under våren 2018 och skickades in till länsstyrelsen i juni. I oktober skickades planen vidare till Trafikverket för fastställelse som beräknas komma under våren 2019. En lagakraft-vunnen järnvägsplan samt miljödom är förutsättningar för byggstart av arbetstunnelproduktionen som projektet planerar att starta under 2019. En annan förutsättning för att kunna starta produktionen är tillgången till etableringsytor, förutsättningarna för detta har förtydligats under 2018 då genom tilläggsavtal med de berörda kommunerna.

Samverkansmöten sker löpande med bland annat Stockholms stad, Nacka kommun, trafikförvaltningen, Trafikverket samt andra myndigheter och ledningsägare. Eftersom tunnelbanebygget inom vissa delsträckor kommer att ske i närheten av kulturbyggnader så arbetar projektet med att ta fram

ett åtgärdsprogram för att kunna skydda dessa under byggtiden. Åtgärdsprogrammet planeras godkännas av länsstyrelsen under 2019.

Upphandling och byggande
Arbete med produktionsplaneringen och framtagning av upphandlingsstrategi pågår sedan tidigare vilket innebär uppdelning av arbetet i olika entreprenader, val av affärsform, paketering och planering av upphandlingar.

Under 2018 har flera upphandlingar genomförts, främst av typen förberedande arbeten som startats. Förberedelser för upphandlingarna av arbetstunnelentreprenader har startat under 2018. De första förfrågningsunderlagen gällande arbetstunnlarna skickades ut i slutet av 2018 och resterande under första halvan av 2019. Förfrågningsunderlagen för de större byggentreprenaderna kommer att skickas ut tidigast när järnvägsplan och miljödom vunnit laga kraft, vilket hoppas ske under första halvan av 2019. Upphandling av övriga entreprenader planeras fortgå till cirka 2022. Som en förberedelse inför produktionsstart av huvudtunnelentreprenaderna så har en upphandling av masshantering under byggtiden påbörjats under slutet av 2018. Tilldelning beräknas kunna ske första kvartalet 2019.

Under 2018 har även andra förberedande arbeten pågått. I Mårtensdal byggs en råstomme för en tunnelbaneuppgång samt biljetthall i ett av de hus som byggs på platsen. Detta arbete beräknas vara klart under 2019.

Vid Gullmarsplan pågår förberedande arbeten för att möjliggöra de kommande större arbetena med att bygga samman den befintliga stationen med den nya delen som ska byggas. Under sommaren 2018 uppfördes en skyddsportal över ett av spåren för att tunnelbanetrafik ska kunna pågå under framtida entreprenader. Under hösten 2018 upphandlades och påbörjades en förstärkning av det befintliga bussdäcket samt viss rivning av butikslokaler i biljetthallen för att göra plats för ett nytt hisschakt till den nya stationsdelen som skall byggas. Dessa förberedande arbeten kommer att slutföras under 2019. Under 2019 kommer ytterligare förberedande arbeten upphandlas. Dessa kommer att pågå fram till slutet av 2021.

Under andra halvåret 2019 beräknas byggstart för arbetstunnlarna vid Londonviadukten samt Nacka att ske och under året planeras även för byggstart av arbeten vid Sundstabacken, Sickla, Kungsträdgården, Järla, Sockenplan och Hammarby kanal. Alla arbetstunnlar planeras vara klara under slutet av 2020/början av 2021 då entreprenaderna för huvudtunnlarna förväntas starta.

Ekonomi
De totala projektmedlen för Tunnelbana till Nacka och Söderort uppgår till 13,2 miljarder kronor (prisnivå januari 2016). För 2019 har 1 119 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgift.

3.3.3 Avdelning Norr

Avdelning Norr består av projekten Tunnelbana till Arenastaden, Tunnelbana till Barkarby, Depå och fordon. Avdelningen leds av avdelningschefen med stöd av projektchefer och projektledare fordon. Avdelningschefen har en stabsfunktion bemannad med medarbetare som stödjer projekten; projektcontroller, fastighetssamordnare, kvalitets-samordnare, samordnare omgivningspåverkan, samordnare hållbarhet, BIM-samordnare samt en planerare för tidplanen.

Tunnelbana till Arenastaden
Tunnelbana till Arenastaden innebär en ny tunnelbanelinje från Odenplan till Arenastaden. Under våren 2017 beslutades om en ytterligare station, Södra Hagalund, vilken ingår i ett separat avtal mellan Region Stockholm, Solna stad och staten. Det innebär att tre stationer byggs utmed sträckan, Hagastaden, Södra Hagalund och Arenastaden.

Då byggskedet startar planeras organisationen göras om och projektet delas då in i tre delprojekt. Delprojekt Stockholm, delprojekt Solna och delprojekt BEST. Dessutom kommer en stabsfunktion finnas med projektchef och gemensamma funktioner för de tre delprojekten.

Projektering
Sensommaren 2017 påbörjades bygghandlingsprojekteringen efter att systemhandlingsprojekteringen levererats från generalkonsulten. Bygg-handlingsprojekteringen berör i första skedet arbetstunnlar samt berg- och anläggningsdelarna. Projektören levererade förfrågningsunderlag för arbetstunnlarna under sommaren 2018 och i november skickades förfrågningsunderlagen för arbetstunnlarna för Hagalund och Hagastaden ut.

Förfrågningsunderlagen för berg- och anläggningsentreprenaderna i Solna samt förfrågningsunderlagen för Hagastaden planeras vara färdigställda under våren 2019. Arbetet med att ta fram förfrågningsunderlagen för bygg- och installationsentreprenaderna kommer att pågå under hela 2019.

Planläggning och prövning
I januari 2018 slöts ett tredjepartsavtal med Trafikverket gällande övertagande samt nyttjanderätt av arbetstunneln i Hagastaden. Projektet har köpt befintlig tunnelmynning istället för att bygga en ny då det ansågs vara ekonomiskt mer fördelaktigt. Tunnelbana till Arenastaden erhöll den 25 maj en dom från mark- och miljödomstolen. Domen var i huvudsak i linje med vad som förväntats. Det var glädjande att domstolen beslutat om tillåtlighet och verkställighet. Verkställighet medger att projektet kan ta domen i bruk, på egen risk, innan den vunnit laga kraft även i samband med eventuella överklaganden till högre instans. Det beslutades efter möte med regionens jurister att projektet inte avser att överklaga domen. Det har däremot inkommit tre överklaganden av miljödomen. Ärendet ligger hos mark- och miljööverdomstolen för beslut om prövningstillstånd. Efter att domen erhölls pågår ett arbete med framtagning av kontrollprogram för grundvatten samt för miljöfarlig verksamhet.

Den 30 maj skickades miljökonsekvensbeskrivningen till länsstyrelsen för nytt godkännande. Järnvägsplanen för Tunnelbana till Arenastaden ställdes ut igen 9 juli–31 augusti 2018 efter att ett torn tagits bort, en utrymningsväg justerats samt några ändringar under jord gjorts. Trafikverket har haft synpunkter på järnvägsplanen gällande korsningspunkter med deras anläggningar. Kommunikation pågår med Trafikverket och en PM har skrivits där projektet har bemött Trafikverkets synpunkter. Detaljplanen i Stockholm beräknas bli antagen i början av 2019 och detaljplanen i Solna bedöms antas i maj 2019. Järnvägsplanen lämnas till länsstyrelsen och därefter vidare för planprövning hos Trafikverket under början av 2019.

Upphandling och byggande
Under våren 2019 kommer arbetstunnlarna i Hagastaden respektive Södra Hagalund handlas upp medan arbetstunneln i Arenastaden handlas upp under hösten 2019. Byggstart bedöms bli under 2019 för samtliga tre arbetstunnlar. En del förberedande ledningsomläggningar planeras under vintern/våren 2019 i anslutning till arbetstunnlarna i Södra Hagalund och i Arenastaden.

Ekonomi
De totala projektmedlen för Tunnelbana till Arenastaden uppgår till 4,15 miljarder kronor (prisnivå januari 2016). Till detta tillkommer station Södra Hagalund som finansieras via separat avtal och omfattar 1,2 miljarder kronor i prisnivå januari 2016. I budget för 2019 är Södra Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden. För 2019 har 299 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgifter för Tunnelbana till Arenastaden och 97 miljoner kronor för station Södra Hagalund.

Tunnelbana till Barkarby

Tunnelbana till Barkarby innebär en förlängning av Blå linje från den befintliga stationen Akalla till Barkarby pendeltågsstation via Barkarby-staden. I ett separat avtal mellan Region Stockholm och Järfälla kommun regleras den finansiering som Järfälla kommun står för avseende uppgång och biljetthall i Veddesta vid Barkarby tunnelbanestation.

Projektering

Under hösten 2018 har projekteringen gått in i en fas med granskning inför leverans av förfrågningsunderlaget för den stora berg- och anläggnings-entreprenaden kallad Järfällatunneln. I november 2018 tilldelades kontrakten för de två arbetstunnlarna och kontraktsskrivning skedde under november och december 2018. I december 2018 levererades även den stora bygg- och installationsentreprenaden för granskning.

Det mesta projekteringsarbetet är färdigställt och under 2019 kommer projekteringen minska. Återstående projektering består i huvudsak av att färdigställa förfrågningsunderlagen för bygg- och installation samt BEST. Förfrågningsunderlagen för berg- och anläggningsarbetena blir klara under kvartal 1 2019. Där kommer kompletterande förfrågningsunderlag att projekteras och skickas ut under 2019.

I övrigt kan visst arbete krävas för eventuella reviderings-PM samt stöd med att tolka handlingarna under produktionen samt framtagande av relationshandlingar.

Planläggning och prövning

Under våren 2018 tecknades två avtal med Trafikverket. Det ena avtalet innebär att Trafikverket tar över ansvaret för Mälarbanans biljetthall samt för noden vid Barkarby bytespunkt. Det innebär att ansvaret för att projektera och bygga anläggningen är Trafikverkets då de kommer äga samt förvalta anläggningen. Projekt Barkarby delfinansierar anläggningen i enlighet med beslut i fullmäktige, LS 2018-0278. Det andra avtalet reglerar ansvar och kostnader vid korsningspunkten med Förbifart Stockholm. Projektet har erhållit miljödom och kommunernas detaljplaner är justerade. Järnvägsplanen fastställdes under slutet av 2018 och under 2019 kommer projektet söka de nödvändiga bygglov som krävs för anläggningen. Projektet kommer även bevaka att kommunens nya detaljplaner i området tar nödvändig hänsyn till tunnelbaneanläggningen.

Upphandling och byggande

Flera förberedande arbeten handlades upp under våren och hösten 2018. De utfördes under sommaren alternativt är under utförande. Det gäller bland annat elnätstationer till byggarbetsplatserna, avskiljande betongvägg

i bergrum, förberedande ledningsarbeten samt förstärkningsåtgärder i bergrum.

Det symboliska första spadtaget togs tillsammans med politiker och press i slutet av augusti 2018 för att manifestera byggstarten för Tunnelbana till Barkarby. För arbetstunnel Veddesta tecknades kontrakt med entreprenör i november 2018. Arbetena påbörjades med stöd av detaljplan och avtal med kommunen.

Arbetstunnlarna är upphandlade och produktionen av de tre tunnlarna kommer att pågå under 2019. I början av 2019 skickas också förfrågan ut för den stora berg- och anläggningsentreprenaden Järfällatunneln som avser spår- och servicetunnlar, stationsrum samt schakt. Tilldelning av kontrakt avses ske i slutet av 2019. Under hösten 2019 beräknas kvalificeringen för anbudslämning för Järfällatunnelns bygg- och installationsentreprenad att påbörjas. Tilldelning och kontrakt tecknas i slutet av 2020.

Under 2019 flyttar projektets projektorganisation ut på plats i Barkarby.

Ekonomi
De totala projektmedlen för Tunnelbana till Barkarby uppgår till 3,3 miljarder kronor (prisnivå januari 2016). För 2019 har 283 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgifter. Uppgång Veddesta vid Barkarby station finansieras via separat avtal med Järfälla kommun.

Depå och fordon
I samband med att regionfullmäktige beslöt att godkänna avtalet om utbyggd tunnelbana uppdrogs det åt förvaltningen att även genomföra investering i depå och fordon för motsvarande 6,2 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Denna summa har justerats med 500 miljoner kronor (prisnivå 2013) avseende fordon som har flyttats till trafikförvaltningen inom ramen för regionens budget för 2017 och 2018. Projektens uppdrag är att säkerställa att det finns fordon och depåkapacitet inför de olika trafikstarterna för nya tunnelbanan.

Depå Högdalen

Projekt Depå har sedan tidigare delats upp i två objekt, Depå Högdalen och Depå tillkommande.

Projektering

Under hösten 2017 konstaterades att utbyggnaden av depån i Högdalen behöver förändras med fler uppställningsplatser, förbigångsspår samt verkstadsplatser. Leverans av utredningsmaterial från generalkonsulten avseende alternativa lösningar i området skedde i juni 2018.

I juli 2018 tecknades en överenskommelse om inriktning av teknisk utformning av passagen av området vid Kvicksundsvägen. Detta innebär att projektet följer den redan framtagna systemhandlingen beskrivande den tekniska utformningen för kopplingen mellan depån och den underjordiska uppställningshallen. I september 2018 togs beslut om en alternativ utformning av anslutningen mellan uppställningshallen under jord och Farstagrenen. Istället för två enkelspårstunnlar blir det istället en dubbelspårstunnel som kommer upp söder om Hökarängens station.

Under 2019 befinner sig Depå i projekterings- och tillståndsstadiet, under vilket de förfrågningsunderlag som kommer att utgöra basen för kommande upphandlingar börjar ta form.

Planläggning och prövning

Projektet planerar nu för tolv uppställningsplatser ovan jord och elva under jord i Högdalen, samt förbifartsspår både på norra och södra sidan. Projektet planerar även för två verkstadsplatser, en för C30-fordon samt en för C30/C20-fordon.

I början av 2019 kommer samråd att hållas för färdigställande av handlingar till järnvägsplan. I juli 2019 planeras det för att lämna handlingar till mark- och miljödomstolen. Miljökonsekvensbeskrivning planeras att skickas till länsstyrelsen i augusti 2019 och meddelande om godkänd miljökonsekvensbeskrivning förväntas inkomma i september 2019. Fastställelsehandling för tillstyrkan av järnvägsplanen hos länsstyrelsen planeras vara klar i mitten av november 2019.

Upphandling och byggande

Ingen upphandling av entreprenader eller byggande har ännu gjorts. Inför upphandling kommer ett genomförandebeslut i linje med Stockholms-förhandlingen att tas fram för politisk beredning och beslut i region-fullmäktige.

Ekonomi
Den totala projektmedlen för Depå uppgår totalt till 3,4 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). För 2019 har 196 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgifter.

Fordon
Utbyggnaderna av tunnelbanan kommer att generera ett behov av fler tåg i trafik. Projektmedlen för investeringsobjekt Fordon uppgick initialt till 2,8 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Justering har skett med 500 miljoner kronor (prisnivå januari 2013) genom beslut i regionfullmäktige, LS 2017-1258, att omfördela medel från investeringsobjekt Fordon till objektet Teknisk anpassning av C30-fordon på trafikförvaltningen. Upphandling av fordon till nya tunnelbanan sker inom ramen för trafikförvaltningens upphandling avseende fordon för hela kollektivtrafik-systemet. Nya tunnelbanans behov kommer avropas som en option till pågående C30-projekt.

Det är trafikförvaltningen som utför design- och testning av C30-fordonen. Förvaltningen har kontinuerliga avstämningar med trafikförvaltningen för att säkerställa att den tekniska anpassningen genomförs så att C30-fordonen kan trafikera utbyggnadssträckorna. Under 2018 har de första fordonen levererats till trafikförvaltningen.

Ekonomi
De totala projektmedlen för Fordon uppgår till 2,8 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Justering har skett med 500 miljoner kronor (prisnivå januari 2013) genom beslut i regionfullmäktige att omfördela medel från investeringsobjekt Fordon till objektet Teknisk anpassning av C30-fordon på trafikförvaltningen. För 2019 har 3 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgifter.

Denna verksamhetsplan för 2019 nämndbehandlas 2019-01-29.

Stockholm 17 januari 2019

Mårten Frumerie
Förvaltningschef

Johanna Munther
Chef Verksamhetsstyrning

Bilagor:
Målkarta 2019
Internkontrollplan 2019
Läsanvisningar internkontrollplan