Region Stockholm

FUT 2019-0164
RS 2019-0237

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Delårsrapport

Augusti 2019

Innehållsförteckning

1 Inledning 4
1.1 Väsentliga händelser 5

2 Styrning och ledning 7
2.1 Mål 7
2.1.1 Långsiktigt hållbar ekonomi 7
2.1.2 En hållbar region Stockholm 9
2.1.3 Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva tillväxtregion 12
2.1.4 Region Stockholm ska vara en attraktiv arbetsgivare 13
2.1.5 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem 14
2.2 Intern kontroll 16
2.2.1 Arbetet med intern kontroll 16
2.2.2 Resultat och analys från riskbedömningen 16
2.2.3 Försäkran 17
2.3 Anmodan 17

3 Verksamhet 19
3.1 Verksamhetsförändringar 20

4 Ekonomi 21
4.1 Resultat 21
4.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal 23
4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans 24
4.3 Investeringar 25
4.3.1 Investeringsobjekt 27
4.3.2 Ny- och ersättningsinvesteringar 34

5 Personal och kompetensförsörjning 35
5.1 Bemanning 36
5.2 Sjukfrånvaro 37

6 Risker och möjligheter 38

7 Ledningens åtgärder 40

8 Nämnd-/styrelsebehandling 42

Bilagor

Bilaga 1: Bilaga C Investeringar

Bilaga 2: Bilaga E1 Övriga avsättningar, ansvarsförbindelser och tvister

Bilaga 3: Bilaga G1 Uttalande från förvaltningsledning

1 Inledning

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 tunnelbanan 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.

Stockholmsförhandingen som beslutades 2014 ligger i linje med visionerna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 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 av regionens vision om att Stockholmsregionen ska ha världens bästa kollektivtrafik.

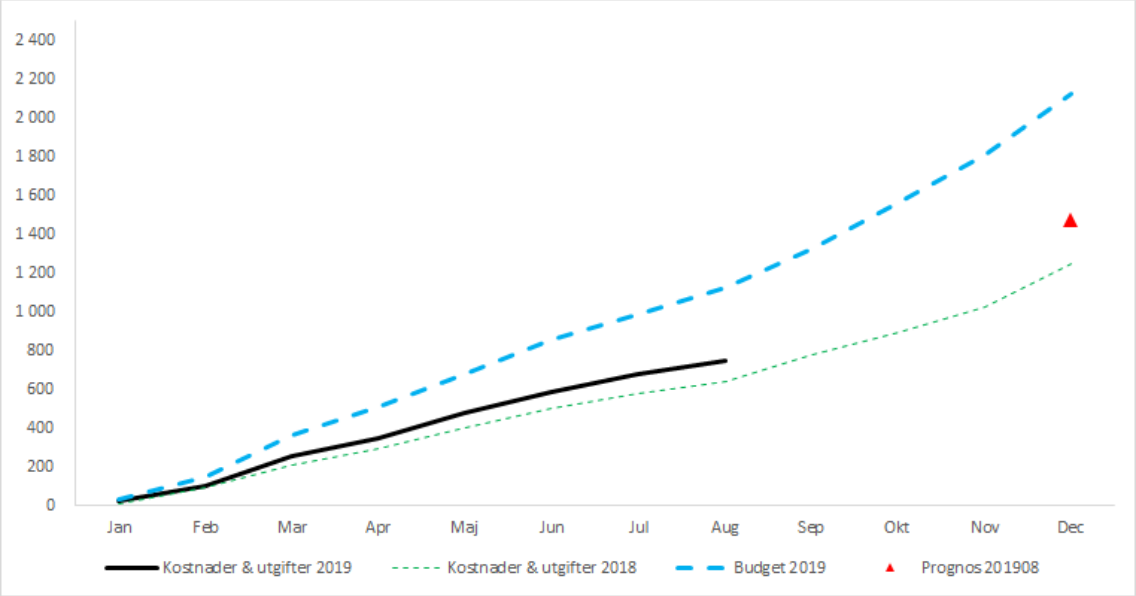
Den 21 april 2017 undertecknades avtal om storstadsåtgärder inom ramen för Sverigeförhandlingen. Överenskommelsen omfattar två satsningar på tunnelbanan; dels den ovan nämnda nya stationen Södra Hagalund, dels tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex stationer. Planen enligt avtalet är att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

Förvaltningens arbete har under inledningen av året fokuserats på byggstart av tunnelbanan till Barkarby, tillståndsansökningar samt förberedelser för kommande upphandlingar och ytterligare byggstarter. I dagsläget pågår upphandling av flertalet av utbyggnadens arbetstunnlar. Förberedelser pågår för upphandling av spårtunnlar, färdigställande av stationer inklusive installationer samt övriga entreprenader. Förvaltningen går nu från ett projekteringsläge till ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras men främst behövs betydligt fler medarbetare. Förvaltningen arbetar aktivt med att samutnyttja resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm och har ett stort fokus på samverkan.

Det samlade utfallet för totala investeringar och kostnader för perioden januari-augusti 2019 uppgår till 741 miljoner kronor (varav 70 miljoner kronor inom verksamhetens kostnader). Budgeten för helåret är 2 126 miljoner kronor (varav 129 miljoner kronor i kostnader). Prognosen för helåret uppgår till 1 472 miljoner kronor (varav 118 miljoner kronor i kostnader). Utöver nämnda siffror erhåller förvaltningen ett anslag från Region Stockholm som ska täcka förvaltningens räntekostnader med en budget om

4 miljoner kronor. Avvikelsen mellan prognos och budget för 2019 beror bland annat på förskjutning i detaljplaneprocess och tillståndsprocess, byggstart samt omtag i projektering på grund av ändrade förutsättningar för depås lokalisering och omfattning.

Nedan visas ackumulerat utfall (utgifter och kostnader) för år 2019 jämfört med prognos och budget för samma period samt jämförelse med utfall (utgifter och kostnader) för år 2018. Diagrammet visar både kostnader som belastar resultaträkningen och investeringar som aktiveras i balansräkningen. Upparbetningen jämfört med helårsprognosen är relativt låg då förvaltningen har som princip att inte reservera för investeringsutgifter och investeringsutfallet blir därför lågt i januari och högt i december i och med att reskontran håller öppet längre vid årsbokslut. Under 2019 förväntas även utfallet bli högre under andra halvåret då större entreprenader startar.



1.1 Väsentliga händelser

För tunnelbana till Barkarby är utbyggnaden av arbetstunnlar igång sedan årsskiftet.

Byggstarten manifesterades den 4 mars genom en första symbolisk sprängning. På plats från regionen fanns regionens trafikregionråd finansregionråd. Kommunerna representerades av kommunstyrelsens ordförande i Järfälla, Stockholm, Nacka och Solna.

Tunnelbanans två detaljplaner inom Stockholms kommun godkändes av kommunfullmäktige i Stockholm i februari – en för tunnelbana till Nacka och Söderort samt en för tunnelbana till Arenastaden. Två inkomna överklaganden avslogs av mark- och miljödomstolen i juli. En sakägare har därefter överklagat till mark- och miljööverdomstolen som nu ska besluta om eventuellt prövningstillstånd. Gällande Arenastaden är två överklaganden under hantering av mark- och miljödomstolen.

Järnvägsplan för tunnelbana till Arenastaden skickades i augusti till Trafikverkets avdelning för planprövning för fastställelse. En förutsättning för att sända för fastställelse var att Trafikverket som anläggningsägare inte hade kvarstående synpunkter kring hanteringen av korsningspunkter mellan tunnelbanan och anläggningar som exempelvis Citybanan och Ostkustbanan. Under tiden för fastställelsen kvarstår dock att teckna genomförandeavtal kring korsningspunkterna, ett arbete som nu bedrivs med tillsammans med Trafikverket.

Den 19 juni meddelade mark- och miljödomstolen att tunnelbana till Nacka och Söderort fått miljötillstånd. Domen kom med så kallad verkställighet, vilket innebär att den gäller direkt och att det går att börja bygga även om den överklagas. Förutom miljötillstånd krävs även en fastställd järnvägsplan innan de stora arbetena kan börja. Den väntas från Trafikverket under hösten.

Ansökan om miljödom för depåutbyggnaden i Högdalen skickades i början av juli in till mark- och miljödomstolen. Förhandlingarna i domstolen planeras bli under första halvåret 2020.

Förvaltningen genomförde under våren en omfattande rekryteringskampanj med målet att rekrytera drygt 20 tjänster. Kampanjen innebar exempelvis en aktiv spridning på LinkedIn från medarbetare och chefer samt annonsering i Stockholms kollektivtrafik. Antalet ansökningar blev stort och cirka hälften av de utannonserade tjänsterna har kunnat tillsättas genom anställning.

Ny förvaltningschef sedan den 1 september är Niklas Bergman. Mårten Frumerie slutade som förvaltningschef den 16 augusti. Tiden däremellan fanns en lösning med en tillförordnad chef.

2 Styrning och ledning

2.1 Mål

För att förvaltningen ska bidra till uppfyllande av Region Stockholms mål arbetar förvaltningen med lokala mål som återfinns i en målkarta. Uppföljning av de mätetal i förvaltningens målkarta som går att följa upp per augusti återfinns som indikatorer under målen nedan. Sammantaget är måluppfyllelsen relativt god och för prognosuppfyllelseindikatorerna är majoriteten gröna. Förvaltningen arbetar aktivt för att ha en god måluppfyllelse.

Flera mätetal finns för varje mål i förvaltningens målkarta 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.

Respektive avdelning inom förvaltningen ansvarar för att aktiviteter under året ska ske för att mätetalet och målet ska uppnås.

2.1.1 Långsiktigt hållbar ekonomi

Ett resultat i balans

Förvaltningen ska visa ett nollresultat eftersom kostnader täcks av inbetalningar från parterna i överenskommelserna. Detta medför att det årligen redovisas ett nollresultat vilket är i enlighet med det av fullmäktige beslutade resultatkravet.

Förvaltningen har dock interna räntekostnader som uppstår som en konsekvens av de av Region Stockholm upptagna lån för att finansiera regionens del av utbyggnaden av tunnelbanan. Räntekostnaderna kan skilja något jämfört med det anslag som förvaltningen erhåller från Region Stockholm som ska täcka förvaltningens räntekostnader. Bortsett från detta redovisas ett nollresultat vilket är i enlighet med det av fullmäktige beslutade resultatkravet.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos -upp- fyllelse indikator	Mål- värde nämnd/ bolag	Mål- värde full- mäktige
Årsprognosen ska inte avvika mer än 5 procent jämfört med budget vid varje prognostillfälle *(Nämnd)*	19%	7,8%	◆	5%	

Kommentar

Mätetalet mäts mot förvaltningens interna arbetsbudget som görs årligen. Avvikelsen förklaras för Nacka-Söderort att det är förskjuten byggstart jämfört med budgeten till största delen beroende överklagan av detaljplan. För avdelningen Norr ligger prognos i linje med budget.

Inga betydande revisionsanmärkningar *(Nämnd)*	0st	0st	●	0st	

Kommentar

Förvaltningen är certifierade enligt den uppdaterade standarden ISO 14001:2015. Under tertial 1 2019 genomfördes extern revision och inga betydande anmärkningar uppdagades. Under tertial 2 har arbetet pågått med att styra uppföljningen närmare projekten och förberedelse för bland annat lagefterlevnadskontroller.

Förvaltningen har inte erhållit några betydande revisionsanmärkningar från intern eller extern revision.

Hållbar investeringsutveckling

Region Stockholms investeringar medför ett finansiellt och ekonomiskt åtagande under lång tid framöver. Alla nämnder och styrelser måste ta ansvar för att endast nödvändiga investeringar genomförs samt att de som genomförs styrs effektivt. En del av Region Stockholms investeringar medfinansieras av stat och kommuner. Kapitalkostnader som finansieras på detta sätt blir neutrala för Region Stockholm då de täcks av motsvarande intäkter. Förvaltningens investeringar sker i enlighet med Stockholms- och Sverigeförhandlingen där huvuddelen av investeringarna finansieras via medfinansiering av stat och kommuner.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos -upp- fyllelse indikator	Mål- värde nämnd/ bolag	Mål- värde full- mäktige
Byggherrekostnaden ska vara högst 35 procent av totalkostnad *(Nämnd)*	32%		●	35%	

Kommentar

Förvaltningens utgifter och kostnader består av byggherrekostnader och kostnader för byggande. Målet är att byggherrekostnaden ska vara högst 35 procent av totalkostnaden vilket förvaltningen i delårsbokslutet 2019 lever upp till.

Andelen anställda ska öka *(Nämnd)*	35%	34%	●		

Kommentar

Antalet anställda har ökat. Förvaltningen har under april-maj genomfört en rekryteringskampanj med ett tjugotal tjänster och målet är att öka andelen anställda vilket förvaltningen arbetar aktivt med.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos -upp- fyllelse indikator	Mål- värde nämnd/ bolag	Mål- värde full- mäktige
Minst tre anbud per upphandling *(Nämnd)*	88%			100%	

Kommentar

Av åtta upphandlingar har sju haft tre eller fler anbud. En upphandling har haft två anbud.

För att uppnå förvaltningens mål med minst tre anbud per upphandling arbetar förvaltningen aktivt med information om kommande upphandlingar. En viktig del är att den upphandlingstidplan som visas på hemsida uppdateras löpande varannan månad.

2.1.2 En hållbar region Stockholm

Region Stockholms påverkan på klimatet ska minska

Region Stockholms miljöpolitiska program 2017-2021 anger i sitt 13:e mål att klimatpåverkan från byggprocesser ska beaktas och begränsas under programperioden. Under tertial 1 2019 har planen för klimatreduktion i bygg- och anläggningsprojekt inom regionen färdigställts och under tertial 3 väntar en formell fastställelse. Förvaltning för utbyggd tunnelbana har varit en aktiv del i framtagandet av planen.

Arbetet med att minska klimatpåverkan pågår ständigt inom förvaltningens verksamhet. Under tertial 2 fortsätter sammanställning av projekteringens åtgärder för att minska påverkan på klimatet under produktionen. Kvalitetssäkring av data från tidiga skeden är fokus under 2019 och kommer att redovisas i årsrapporten. Sedan byggstart i de första större entreprenaderna har arbetet med att säkerställa förbättringar inom dessa intensifierats. Efter inledande workshops med entreprenörer har nu de första klimatkalkylerna tagits fram av entreprenörerna.

Förvaltningen använder även ett hållbarhetscertifieringssystem vid namn Ceequal i arbetet med utbyggnaden som även detta driver på klimatarbetet inom förvaltningen. Ceequal är ett viktigt verktyg i förvaltningens styrning av hållbarhetsfrågor.

I takt med att detaljprojekteringen färdigställs beslutas även hur byggnationen ska handlas upp. Upphandlingsstrategier och indelning av entreprenader har stor påverkan på hållbarhetsarbetets utformning och kravställning. Under tertial 2 har arbete med att avgränsa och konkretisera vilka krav som ska ställas på vilken entreprenad genomförts. Inom både klimatarbetet och Ceequal-arbetet har frågeställningar som inte är relevanta tagits bort vid kravställning. Detta är ett viktigt arbete för att säkerställa ett ekonomiskt och miljömässigt hållbart hanterande av finanser och miljö.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos -upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Klimatbelastningen från utbyggnaden av tunnelbanan ska reduceras *(Nämnd)*	17%	4,5%			

Kommentar

Förvaltningen mäter reducering av klimatbelastningen genom att summera samtliga reduceringsåtgärders koldioxidekvivalenter och jämföra storleken av dessa mot den klimatbelastningen om man inte hade implementerat reduceringsåtgärderna. Målet är att reduceringsåtgärderna när projekten är utbyggda ska summeras till 25 procent av den totala belastningen.

Under tertial 2 2019 fortsätter uträkningar och sammanställning av de olika entreprenadernas belastning och åtgärder utefter bygghandlingsprojektering på flera projekt. Redovisning görs i detta tertial endast för systemhandlingsskedet. Projekten befinner sig i lite olika skeden men siffrorna visar det senaste värdet vilket är den mest korrekta uppskattningen av den slutliga belastningen.

Stort fokus under tertial 2 är att säkerställa åtgärder i tidiga skeden som har stor påverkan på klimatbelastningen, sammanställning kommer tidigast till årsrapport 2019. De första klimatkalkylerna från entreprenörerna börjar komma in till förvaltningen, dessa kompletterar projekteringens antaganden med faktiskt utfall.

Hållbarhet i bygghandlingar och produktion ska motsvara nivån Very good i Ceequal *(Nämnd)*	71%	70%			

Kommentar

För bedömningsnivån Very good krävs 60 procent. För nästa bedömningsnivå Excellent krävs 75 procent. Under 2019 sker övergång från sammanställning för systemhandling till bygghandlingar vilket även medför att hur förvaltningen redovisar status kommer att förändras. Arbetet med detta pågår fortfarande och därför har inte siffrorna uppdaterats mellan tertial 1 och 2. Mest rättvisande är att ange prognosen för de poäng som kan uppnås (när alla åtgärder är genomförda och alla bevis är insamlade): Nacka-Söderort: 71 procent, Arenastaden 66 procent, Barkarby 78 procent och Depå 69 procent. Samtliga projekt ligger högt och det finns till och med möjlighet att nå nästa bedömningsnivå Excellent. I snitt ligger förvaltningen på 71 procent som prognos till dess att projektet är klart.

Region Stockholm ska upprätthålla sina samhällsviktiga funktioner vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Informationssäkerhet

Den samlade redovisningen av regelefterlevnad avseende förvaltningens informationssäkerhetsarbete görs i Compliance-portalen enligt regionens direktiv och riktlinjer. Ett kontinuerligt arbete pågår med att klassificera vitala informationstillgångar i verksamheten. Säkerheten för förvaltningens dokumenthanteringssystem har förbättrats genom införande av inloggning med BankID och engångskod.

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.

Informationssäkerhet på strategisk nivå

Ett ledningssystem för informationssäkerhet, LIS, är implementerat i enlighet med övergripande riktlinjer. Dataskyddsombud kommer fortlöpande säkerställa efterlevnad av dataskyddsförordningen.

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.

Det finns ett kontinuerligt behov 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. En övning i krisledning har genomförts och ytterligare övningar kommer att genomföras kontinuerligt. Arbetet anpassas utifrån etablering av produktionsnära projektkontor och tänkta produktionsstarter.

Arbetsmiljö

Förvaltningen har en nollvision avseende allvarliga arbetsmiljöolyckor.

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.

Under tertial 2 för 2019 fortgår regelbundna skyddsronder på arbetsplatserna av förvaltningens entreprenörer. Förvaltningens byggledning medverkar vid dessa ronder. Under tertialet har förvaltningen anställt en arbetsmiljöstrateg som kommer att arbeta övergripande inom förvaltningen med arbetsmiljö och stötta utbyggnadsprojekten. Internt på förvaltningen har en informationskampanj inom arbetsmiljö startats upp och erfarenhetsåterföring har genomförts med projekt Roslagsbanan vilka blivit prisade för sitt arbetsmiljöarbete.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos -upp- fyllelse indikator	Mål- värde nämnd/ bolag	Mål- värde full- mäktige
Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor *(Nämnd)*	0st	0st		0st	

Kommentar

Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor har skett. Under andra tertialet 2019 har två mindre allvarliga olyckor och två tillbud. En person slant med kniv och skar sig i handen och en person blev träffad av en sten i knävecket.

2.1.3 Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva tillväxtregion

Skapa goda förutsättningar för en väl fungerande samhällsplanering

Förvaltningen är en aktör i regionens samhällsbyggande och samhällsplanering. Utbyggnaden av tunnelbanan kräver omfattande samordning med den utbyggnad av bostäder som har avtalats i Stockholmsförhandlingen. Ett tydligt exempel är så kallat samordnat planförfarande som har tillämpats i 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.

För att få acceptans för den planerade utbyggnaden av tunnelbanan är kommunikation med allmänheten en viktig aktivitet. Det sker genom ett planerat nyhetsarbete i förvaltningens egna externa kommunikationskanaler och genom ett aktivt mediearbete.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos -upp- fyllelse indikator	Mål- värde nämnd/ bolag	Mål- värde full- mäktige
Andelen positiva/neutrala inslag i media minst 85 procent *(Nämnd)*	98%	96%		85%	

Kommentar

Mediebilden är fortsatt mycket positiv för förvaltningen. Under början av 2019 har förvaltningen både visat nya stationsbilder och haft ett startskott, vilket resulterade i många positiva artiklar.

Den enskilt största källan är stadsdelstidningarna, som står för en klar majoritet av alla artiklar. Tidningarna är viktiga för att nå direkt ut till förvaltningens målgrupper det vill säga de som bor och vistas i närheten av där förvaltningen ska bygga. De goda kontakter som förvaltningen byggt upp med redaktionerna är en framgångsfaktor, inte minst nu när förvaltningen börjat bygga och kommer att påverka allt fler människor allt mer.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos -upp- fyllelse indikator	Mål- värde nämnd/ bolag	Mål- värde full- mäktige
Trafikförvaltningens upplevelse av en god samverkan med förvaltning för utbyggd tunnelbana ska förbättras *(Nämnd)*	40%		◆		

Kommentar

Förvaltningen har genom en nollmätning konstaterat att 40 procent av trafikförvaltningens personal som arbetar med förvaltning för utbyggd tunnelbana anser att samarbetet fungerar bra, det vill säga svarar 4-5 på en femgradig skala. Genom ett strukturerat arbete under året är målet att förbättra resultatet. Se vidare under avsnitt 3 Verksamhet. En uppföljande mätning görs i december.

Parternas upplevelse av en god samverkan med förvaltning för utbyggd tunnelbana ska förbättras *(Nämnd)*	70%		●		

Kommentar

Förvaltningen har genom en nollmätning konstaterat att 70 procent av de personer hos förvaltningens parter (kommunerna) har förtroende för förvaltningens arbete, det vill säga svarar 4-5 på en femgradig skala. Genom ett strukturerat arbete är målet att förbättra resultatet. En uppföljande mätning görs i december.

2.1.4 Region Stockholm ska vara en attraktiv arbetsgivare

Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare

Förvaltningen arbetar med kontinuerliga chefs- och ledarskapsträffar för att stärka förvaltningens chefer i både chef- och ledarskap. Utöver detta arbetar förvaltningen med grupputveckling i medarbetarledet. Förvaltningen lägger stor vikt vid att årligen arbeta igenom värdegrunden. För att ständigt förbättra förvaltningen i dess roll som attraktiv arbetsgivare genomförs tertialvis en medarbetarbarometer som ett komplement till Region Stockholms samlade medarbetarenkät. Resultatet bereds på enhetsnivå och behandlas sedan i ledningsgruppen. Vid behov vidtas förbättringsåtgärder.

För att marknadsföra Region Stockholm och förvaltningen som arbetsgivare deltar förvaltningen på flera arbetsmarknadsmässor på högskolor.

I maj 2018 startade förvaltningen ett LinkedIn-konto för att profilera förvaltningen som arbetsgivare. Ett aktivt planerat nyhetsflöde med chefer och medarbetare som ambassadörer sprids bilden av förvaltningen och Region Stockholm som en attraktiv arbetsgivare. Under 2019/2020 kommer förvaltningen att arbeta med att synliggöra förvaltningens arbete på andra social kanaler, Facebook och Instagram. Kanalerna kommer både att användas för att informera om Nya tunnelbanan men kommer även att användas för att stärka bilden av att nya tunnelbanan och Region Stockholm är en attraktiv arbetsgivare. Under 2019 genomförde förvaltningen en samlad rekryteringskampanj där medarbetare deltog i filmer med mera för att ge mottagaren en stärkt och positiv bild av förvaltningen och regionen som arbetsgivare.

Om förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare mäts genom stolta och motiverade medarbetare i medarbetaruppföljningen.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos -upp- fyllelse indikator	Mål- värde nämnd/ bolag	Mål- värde full- mäktige
Andelen medarbetare som tycker att förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare/uppdragsgivare ska minst bibehållas *(Nämnd)*	60%		◆		

Kommentar

För att följa medarbetarsituationen genomför förvaltningen två mätningar mellan Region Stockholms medarbetarenkät. Vid den senaste mätningen framkom att 60 procent anser att förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare/uppdragsgivare. Det är en försämring sedan medarbetarenkäten från december 2018 då resultatet var 74 procent. Detta kan förklaras av att förvaltningen har många medarbetare och lokalerna kan upplevas trånga. Denna känsla kommer att förändras inom kort då delar av projekten flyttar ut till projektkontor. Resultatet är en förbättring sedan år 2017 då resultatet var 53 procent. Förvaltningen arbetar med att ta fram handlingsplaner för att förbättra resultatet.

2.1.5 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Tillgänglig och sammanhållen region

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.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos -upp- fyllelse indikator	Mål- värde nämnd/ bolag	Mål- värde full- mäktige
100 procent av arbetstunnlarna på utbyggnadsgrenarna ska produktionsstartas *(Nämnd)*	25%		◆	100%	

Kommentar

Bedömningen är att för 11 av 12 arbetstunnlar på utbyggnadsgrenarna kommer kontrakt att tecknas under 2019. Barkarby har tecknat entreprenadkontrakt för samtliga tre arbetstunnlar. För Nacka och Söderort bedöms kontrakt kunna tecknas för samtliga arbetstunnlar. För Arenastaden bedöms kontrakt för 2 av 3 arbetstunnlar kunna tecknas under 2019.

Inlämnad miljödomsansökan för Depå *(Nämnd)*	Ja		●	Ja	

Kommentar

Miljödomsansökan för Depå lämnades in i juli 2019.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos -upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
100 procent av markåtkomsterna enligt järnvägsplan ska vara säkerställd senast en månad före tillträde till aktuell fastighet *(Nämnd)*	100%		●	100%	

Kommentar

Hittills genomförda lantmäteriförrättningar inom tunnelbana till Barkarby har uppfyllt målet. Förvaltningen genomför aktivt arbete för att 100 procent av markåtkomsterna enligt järnvägsplan ska vara säkerställd senast en månad före tillträde till aktuell fastighet.

100 procent identifierade objekt i gränsområden mellan förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen ska ha hanterats *(Nämnd)*	75%		●	100%	

Kommentar

De objekt i gränsområdena mellan förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen som identifieras hanteras eller så pågår diskussioner om hur de ska hanteras. En överenskommelse har tecknats mellan förvaltningarna. Ett administrativt hjälpmedel för att dokumentera beslut i väsentliga gränsdragningsfrågor har skapats och testats. Utvärdering av dessa tester pågår

100 procent av de definierade sakområdena ska ha en plan för överlämning *(Nämnd)*	70%		◆	100%	

Kommentar

En överenskommelse om samverkan mellan förvaltningen för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen tecknades i augusti 2019. I fem bilagor till överenskommelsen ska arbetssätten mellan förvaltningarna klarläggas. En av bilagorna blir en överenskommelse om överlämning med översiktliga planer för överlämning för olika sakområden. Arbetet med bilagan påbörjas nu under hösten, men bedöms inte slutföras förrän under våren 2020.

Uppdrag från Regionfullmäktige

▶ Pågående enligt plan	**Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City**

LS 2017-0621 Löpande

Kommentar

Beslut har fattats av landstingsstyrelsen om finansiering och utbyggnad av en tunnelbanestation i Hagalund på gula linjen. Gällande ny tunnelbana mellan Fridhemsplan och 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.

▶ Pågående enligt plan	**Tidigarelägga investeringarna i 2017 års Sverigeförhandling**

LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag

Kommentar

Region Stockholm diskuterar möjligheter till förskottering med kommunerna inom 2017 års Sverigeförhandling. Förvaltningen har bistått med underlag, bland annat erfarenhetsåterföring från de projekt som nu genomförs.

2.2 Intern kontroll

2.2.1 Arbetet med 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.

2.2.2 Resultat och analys från riskbedömningen

Status för 12 av punkterna i internkontrollplanen bedöms vara gröna och åtta bedöms som gula. En punkt bedöms ha status röd och det är punkten avseende försenad markåtkomst. En grön punkt bedöms ha gul trend (efterlevnad administrativa rutiner) och övriga gröna punkter bedöms ha grön trend.

Gällande de gula punkterna bedöms trenden för tre av dessa vara gul medan trenden för två gula punkter bedöms vara grön. Två gula punkter bedöms ha trenden röd och det är punkterna avseende konsultförsörjningsprocessen samt punkten avseende överklaganden.

För de punkter med röd eller gul status pågår aktivt arbete för att hantera dessa vilket beskrivs nedan.

Både avdelning Norr och Söder samt förvaltningsstaben jobbar kontinuerligt för att minska risken för bristande kostnadsstyrning.

Gällande konsultförsörjningsprocessen krävs ytterligare implementeringsåtgärder av ny rutin för konsultbeställningar under hösten.

Gällande informationssäkerhet kommer vitala informationstillgångar att klassificeras under hösten.

Gällande krishantering planeras för kommande krisövningar.

Risken för överklaganden bevakas kontinuerligt av både avdelning Söder och Norr, samt förvaltningsstaben. Diskussioner samt avtalsskrivande sker med berörda parter.

För att minska risk för förseningar hålls möten med kommuner och löpande kontakt sker med Trafikverket. Avtalsfrågor, samarbetsfrågor och plan- och tillståndsfrågor avhandlas strukturerat.

Risken för försenad markåtkomst hanteras genom kontinuerlig dialog och planering med berörda lantmäterimyndigheter och större fastighetsägare.

Risken för bristande tidplanering hanteras genom kontinuerlig granskning av produktions- och projekteringstidplaner.

Gällande samverkan med trafikförvaltningen avseende driftsättning och överlämning finns ny överenskommelse beslutad i samordnad ledningsgrupp. Processer kommer att förtydligas.

2.2.3 Försäkran

Nämnden har försäkrat sig om att man genom förvaltningschefen vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom verksamheten, i enlighet med Policy för intern kontroll LS 1303-0431.

2.3 Anmodan

Anmodan

Pågående enligt plan

Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att fortsatt säkerställa åtgärder för att minska konsultkostnader och att intensifiera arbetet med att skifta ut konsulter.

RS 2018-1077

Delår 2019

Förvaltningen kategoriserar förvaltningens bemanning i fem kategorier; anställd personal, inhyrd personal, konsulter, köpta tjänster för projekteringsuppdrag och övriga köpta tjänster (se mer under avsnitt 5. Personal och kompetensförsörjning). Förvaltningen arbetar aktivt med att minska konsultkostnader och anställa personal i möjligaste mån. Som exempel på detta kan nämnas gemensamma och koncentrerade rekryteringskampanjer inom förvaltningen. Antalet inhyrd personal och konsulter i 100 procent tjänster har minskat med 11,6 stycken och antalet anställda har ökat med 6,6 stycken sedan första tertialen.

Pågående enligt plan

Regionstyrelsen anmodar de nämnder och bolag där arbete fortfarande pågår med att säkerställa att de nödvändiga interna kontrollerna är på plats för ett effektivt och ändamålsenligt nyttjande av konsulter att intensifiera detta arbete.

RS 2018-1077

Delår 2019

Den övergripande behovsanalysen för förvaltningens bemanning ligger till grund för konsultavropen inom förvaltningen. Den analysen görs inom den årliga verksamhetsplaneringen inom varje avdelning då bemanningsplaner redovisas för varje projekt och enhet. Förvaltningschef godkänner alla bemanningsplaner.

Förvaltningen har från och med 2019 utarbetat en rutin vid inhyrning av personal och konsultbeställningar med en blankett för särskild prövning.

Alla beställningar av inhyrd personal och konsulter som sker via avtalad konsultmäklares beställningsportal godkänns av förvaltningschef. I samband med kontraktstecknande informeras resursen om förvaltningens villkor avseende jäv och sekretess. För resurser som tas in på annat sätt, till exempel via regionens befintliga ramavtal, skrivs verkställighetsbeslut som ansvarig chef godkänner.

Kontroll sker av tidrapportering och ansvarig chef attesterar alla fakturor.

Pågående enligt plan

Regionstyrelsen anmodar de nämnder och bolag med en investeringsverksamhet att intensifiera arbetet med styrning och uppföljning av investeringar genom att proaktivt och löpande arbeta med kvalitetssäkring av investeringarnas prognoser. Status, avvikelser och risker följs upp i landstingets tertial-, delårs- och årsrapportering.

RS 2018-1077

Delår 2019

Förvaltningen arbetar aktivt med prognosarbete och har löpande avstämningar gällande investeringarna. Prognoser ska göras minst fyra gånger per år; i februari, april, augusti och oktober. Däremellan görs ekonomiavstämningar och ändringar av prognosen under övriga månader om något inträffar. Uppföljning sker månadsvis för varje investeringsprojekt och även kvalitetssäkring. Förvaltningen närmar sig entreprenadskedet vilket gör att marknadens kostnadspåverkan på prognosen lättare kan uppskattas i samband med upphandling.

Anmodan

Pågående enligt plan

Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att ytterligare intensifiera sitt arbete med att integrera informations- och it-säkerhet i sina verksamhetsprocesser och att ha ett tydligt fokus på att åtgärda identifierade avvikelser beträffande styrning, ledning och regelefterlevnad inom området.

RS 2018-1077

Delår 2019

Ett ledningssystem för informationssäkerhet, LIS, är implementerat i enlighet med övergripande riktlinjer. Förvaltningens dataskyddsombud kommer fortlöpande säkerställa efterlevnad av dataskyddsförordningen. Implementeringen av ett ledningssystem för informationssäkerhet samt dataskyddsombudets roll och ansvar säkerställer att ett systematiskt arbete sker inom området. Informationsägare är utsedda. Hantering av informationstillgångar och informationsklassificering av vitala informationstillgångar är ett kontinuerligt pågående arbete i verksamheten. En ny koordinatorsroll med tydligt ansvar och mandat behövs för att skapa effektiva informationskanaler och ett väl fungerande arbetssätt för säkerhetsfrågor i projekten och förvaltningen i sin helhet.

Pågående enligt plan

Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att ytterligare intensifiera sitt arbete med säkerhet och krisberedskap.

RS 2018-1077

Delår 2019

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. Det finns ett kontinuerligt behov 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. En övning i krisledningen har genomförts och ytterligare övningar kommer att genomföras kontinuerligt, dels utifrån beslutade roller. Arbetet anpassas utifrån etablering av produktionsnära projektkontor och tänkta produktionsstarter.

3 Verksamhet

Förvaltningens utbyggnadsprojekt är i ett skede med intensiva förberedelser för byggstart. De legala processerna med järnvägsplan, detaljplan, miljöprövning och markåtkomst håller på att avslutas.

För tunnelbana till Barkarby har både processerna för järnvägsplan och miljötillstånd färdigställts i och med att järnvägsplanen vann laga kraft i december 2018. Den första lantmäteriförrättningen gällande markåtkomst med servitut har genomförts. Byggstart av arbetstunnlar skedde vid årsskiftet 2018/2019.

För Nacka och Söderort genomfördes huvudförhandling i mark- och miljödomstolen i februari. Fastställd och lagakraftvunnen järnvägsplan väntas i september. Den 19 juni meddelade mark- och miljödomstolen att tunnelbana till Nacka och Söderort fått miljötillstånd. Domen kom med så kallad verkställighet, vilket innebär att den gäller direkt och att det går att börja bygga även om den överklagas. Förutom miljötillstånd krävs även en fastställd järnvägsplan innan de stora arbetena kan börja. Den väntas från Trafikverket under hösten. Tunnelbanans detaljplan för Nacka är godkändes tidigare under året och har nu vunnit laga kraft. Stockholms detaljplan godkändes av kommunfullmäktige i Stockholm i februari. Två inkomna överklaganden avslogs av mark- och miljödomstolen i juli. En sakägare har därefter överklagat till mark- och miljööverdomstolen som nu ska besluta om eventuellt prövningstillstånd.

För tunnelbana till Arenastaden har miljödomen vunnit laga kraft. Järnvägsplan skickades i maj till länsstyrelsen som tillstyrkte planen i augusti. Omedelbart efter det sändes planen till Trafikverkets avdelning för planprövning för fastställelse. En förutsättning för att sända för fastställelse var att Trafikverket som anläggningsägare inte hade kvarstående synpunkter kring hanteringen av korsningspunkter mellan tunnelbanan och anläggningar som exempelvis Citybanan och Ostkustbanan. Under tiden för fastställelsen kvarstår dock att teckna genomförandeavtal kring korsningspunkterna, ett arbete som nu bedrivs med Trafikverket.

För depå fattade regionstyrelsen i september beslut om genomförande till ett belopp på 4,5 miljarder kronor. Arbete med järnvägsplan och detaljplaner pågår. I början av juli skickades ansökan om miljödom för depåutbyggnaden i Högdalen till mark- och miljödomstolen. Förhandlingarna i domstolen planeras äga rum under första halvåret 2020.

Samarbetet med trafikförvaltningen bedrivs i arbetsgrupper för olika sakområden och styrs genom en samordnande ledningsgrupp och en beredningsgrupp. En överenskommelse om samverkan mellan förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen tecknades i augusti 2019 då en PM beslutades i den samordnande ledningsgruppen. Intentionen med överenskommelsen är att förvaltningarna utifrån sina respektive uppdrag ska uppnå en effektiv samverkan som baseras på gemensamma värderingar. I överenskommelsen beskrivs samverkan på en övergripande nivå och arbetssättet i samverkan kommer att konkretiseras i bilagor. Dessa ska beskriva samverkansforum, beskedstidplan, gränssnittsprocess, åtaganden, hantering avseende

driftpåverkan och markåtkomst samt överenskommelse för överlämning och mottagning.

Med anledning av trafiknämndens beslut, TN 2019-0526, om att uppdatera anläggningen nya tunnelbanan, inom ramen för AB SL, har ett arbete inletts med trafikförvaltningen för genomförande av beslut.

3.1 Verksamhetsförändringar

Inga verksamhetsförändringar har skett under perioden men planering pågår inför utflyttning till projektkontor för hela Avdelning söder samt projekt Barkarby. Utflyttningen kommer att ske under hösten. I planeringen inför utflytten har förvaltningen bland annat haft en förvaltningsövergripande workshop där gemensamma samarbetsformer diskuterades. Ett exempel på åtgärd efter workshopen var en förvaltningsgemensam mötesplan för att skapa struktur och tydlighet.

4 Ekonomi

4.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Anslag	3	3	0	0,1 %	4	4	0
Övriga bidrag	70	85	-15	5,3 %	117	129	-12
Övriga intäkter	0	0	0		0	0	0
Verksamhetens intäkter	**73**	**88**	**-15**	**5,1 %**	**121**	**133**	**-12**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-52	-55	3	3,1 %	-81	-84	3
Lämnade bidrag	0	0	0		0	0	0
Lokal- och fastighetskostnader	-5	-6	1	-22,2 %	-7	-9	2
IT- och telekostnader	-4	-5	1	37,7 %	-7	-8	1
Övriga kostnader	-10	-19	9	26,7 %	-22	-28	6
Verksamhetens kostnader	**-70**	**-85**	**15**	**5,2 %**	**-118**	**-129**	**11**
Avskrivningar	0	0	0		0	0	0
Finansnetto	-2	-3	1	69,8 %	-4	-4	0
Resultat**	**0,7**	**0**	**0,7**		**0**	**0**	**0**

* mkr
** Avser resultat före bokslutsdispositioner

Utfall i jämförelse med budget

- Totala avvikelsen för personalkostnader inklusive inhyrd personal är 3 miljoner kronor lägre än budget vilket beror på en förskjutning av planerade anställningar samt en förskjutning av planerat nyttjande av inhyrd personal.
- Lokalkostnaderna är 1 miljon kronor lägre än budget beroende på en rättning som skett under 2019 för felaktigt fakturerade lokalkostnader under 2018.
- Utfallet för IT- och telekostnader är 1 miljon kronor lägre än budget. Anledningen till avvikelsen är bland annat lägre kostnader för PC-licenser än budgeterat vilket relateras till att insatser för inhyrd samt fast personal har förskjutits och då även de IT-kostnader som relateras till dessa personer. Implementering av IT-system har även förskjutits något och därmed även licenskostnaderna.
- I kategorin för övriga kostnader ingår bland annat konsultkostnader, kommunikationskostnader samt övriga kostnader. Utfallet för övriga kostnader är 9 miljoner kronor lägre än budget vilket bland annat beror på utfallet för kommunikationskostnader, som är 2 miljoner kronor lägre än budget, där kostnaden för planerade insatser kommer senare än planerat. När det gäller

konsultkostnaderna är avvikelsen 3 miljoner kronor lägre än budget och beror på en förskjutning av planerade konsultinsatser för bland annat systemimplementering och förvaltningens mätdatabas. Resterande avvikelse består av övriga kostnader som bland annat beror på en förskjutning av planerade interna kostnader inom Region Stockholm.

- Övriga bidrag (internt och externt) avser en upplösning av finansieringen från parterna vilket sker månadsvis i takt med förvaltningens kostnader. Utfallet för bidragen följer förvaltningens kostnader och är därmed lägre än budget.
- Förvaltningen har inte haft några avskrivningskostnader. Först när tunnelbanan tas i drift kommer avskrivningskostnader för denna att redovisas vilka kommer att hanteras inom ramen för trafikförvaltningens verksamhet.
- Förvaltningen har interna räntekostnader som uppstår som en konsekvens av de av Region Stockholms upptagna lån för att finansiera regionens del av utbyggnaden av tunnelbanan. I takt med att lånen ökar kommer dessa kostnader att öka.
- Förvaltningen erhåller ett anslag från Region Stockholm som ska täcka förvaltningens räntekostnader. Anslaget är periodiserat över tolv månader. Det innebär att anslaget är högre än de interna räntekostnaderna under inledningen av året, vilket utgör resultatet. Förvaltningen kommer att ta fler lån under året och prognosen är att nettot av de interna räntekostnaderna och anslaget blir noll för helåret.

Prognos i jämförelse med budget

- Prognosen för förvaltningen uppgår till 118 miljoner kronor, vilket är 11 miljoner lägre än budgeten som är 129 miljoner kronor. Insatser som till exempel systemimplementering, mätdatabas och kommunikationsinsatser förskjutits något framåt i tiden samt de lägre lokalkostnader beroende på en korrigering av lokalkostnaderna hänförliga till 2018. Även konsultkostnader och inhyrd personal som var tänkt att arbeta med dessa insatser har flyttats fram. Slutligen har förvaltningen inte tillsatt tjänster i den utsträckning som var tänkt.

4.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Summa personalkostnader	**-20,3**	**-24,9**	**4,6**	**18,3 %**	**-33,7**	**-38,6**	**4,9**
förändring sem- och löneskuld	1	0	1	17,6 %	0	0	0
lönekostnad	-14	-15,7	1,7	24,2 %	-21,2	-24,2	3
- varav övertid	*0*	*0*	*0*		*0*	*0*	*0*
- varav sjuklönekostnad	*-0,3*	*0*	*-0,3*	*3,3 %*	*0*	*0*	*0*
PO-pålägg	-6,3	-7,5	1,2	9 %	-10,2	-11,6	1
Övriga personalkostnader	**-1**	**-2**	**1**	**5 %**	**-2**	**-3**	**1**
Inhyrd personal	**-31,3**	**-29,7**	**-1,6**	**-4,8 %**	**-47,2**	**-44,9**	**-2,3**
Personalkostnad inkl inhyrd personal	**-51,5**	**-54,7**	**3,2**	**3,1 %**	**-80,9**	**-83,5**	**3**

* mkr

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 infrastrukturprojekt genom att hyra in bemanning är vanligt i branschen. Dessa faktorer är förklaringar till nyttjandet av inhyrd personal istället för att anställa. Förvaltningen arbetar kontinuerligt med målet 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 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. Kostnaderna för bemanning i tabellen ovan härrör till förvaltningens stab.

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 används inhyrd personal. Ibland som en övergångslösning eller under delar av perioden. Exempel på inhyrd personal är tekniska specialister, produktionsplanering, byggledning samt plan- och fastighetsfrågor. Dessa avropas via konsultmäklare.

Utfall i jämförelse med budget

Utfallet för personalkostnader inklusive inhyrd personal uppgår till 51,5 miljoner kronor jämfört med den periodiserade budgeten som uppgår till 54,7 miljoner kronor. Anledningen till avvikelsen på 3,2 miljoner kronor är att förvaltningen har förskjutit planerade anställningar om 4,6 miljoner kronor, vilket resulterat i ett högre nyttjande av inhyrd personal, -1,6 miljoner kronor. Differensen om 1 miljon kronor består av lägre övriga personalkostnader än budgeterat.

Prognos i jämförelse med budget

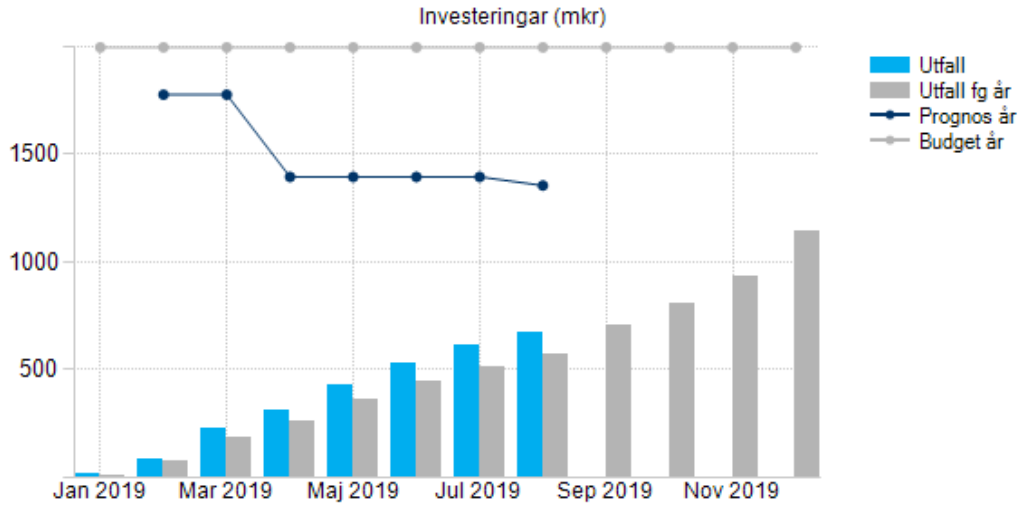
Prognosen för personalkostnader inklusive inhyrd personal uppgår till 80,9 miljoner kronor, vilket är cirka 3 miljoner lägre än budget som är 83,5 miljoner kronor. Avvikelsen beror till stor del på förskjutning av insatser framåt i tid vilket då även påverkar den personalkostnad om 4,9 miljoner kronor och övriga personalkostnader om 1 miljon kronor som budgeterats. Den totala effekten av högre kostnader för inhyrd personal, -2,3 miljoner kronor, kan härledas till att förvaltningen inte har tillsatt tjänster i den utsträckning som var tänkt i budgeten.

4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

Åtgärd (mkr)	Kommentar	Utfall	Prognos 2019	Budget 2019	Budget 2020
Summa					

Förvaltningen genomför löpande ett åtgärds- och optimeringsarbete för att försöka hålla verksamheten inom beslutade ramar.

4.3 Investeringar



Utgift i jämförelse med budget

Det ackumulerade utfallet för investeringsobjekten per augusti 2019 uppgår till 671 miljoner kronor vilket är cirka 103 miljoner kronor högre än motsvarande period föregående år vilket beror på att framdriften av utbyggnaden är på väg in i ett intensivare skede.

Årets utgifter motsvarar en upparbetningsgrad om 34 procent av budget. Att upparbetningsgraden är relativt låg beror till viss del på utdragna tillstånds- och detaljplaneprocesser samt vissa förskjutningar i byggstarter.

Utfallet för 2019 ökar ju längre året går då större entreprenader startar under senare delen av året.

Totala utgifter och kostnader

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till augusti 2019 uppgår till 4 339 miljoner kronor. I dessa ingår 3 678 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 661 miljoner kronor för entreprenader (främst förberedande arbeten). I beloppet ingår knappt 17 miljoner kronor i utbetalda förskott till entreprenörer, vilket är avstämt med Internfinans och giltig bankgaranti finns för respektive förskott.

Prognos i jämförelse med budget

Prognosen för årets investeringar uppgår till 1 354 miljoner kronor, jämfört med budget om 1 997 miljoner kronor. Detta utgör en avvikelse på 643 miljoner kronor, vilket förklaras nedan per investeringsobjekt.

(Observera att siffrorna är avrundade till miljontal, vilket gör att det kan uppstå avrundningsdifferenser på totalen).

- **Tunnelbana till Nacka och Söderort:**

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Nacka och Söderort prognostiseras till 652 miljoner kronor jämfört med årets budget på 1 119 miljoner kronor, en avvikelse med 467 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att byggproduktionen har senarelagts bland annat på grund av överklagad detaljplan. Detta medför även senarelagda utgifter för ersättningar och planläggningar, exempelvis ersättningar för markåtkomst.

- **Tunnelbana till Arenastaden:**

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Arenastaden (inklusive station Södra Hagalund) prognostiseras till 268 miljoner kronor jämfört med årets budget på 396 miljoner kronor, en avvikelse med 127 miljoner kronor. I budget för 2019 är Södra Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden. I det totala beloppet för Arenastaden ovan ingår prognosen för Södra Hagalund med 49 miljoner kronor jämfört med årets budget för Södra Hagalund på 97 miljoner kronor, en avvikelse om 48 miljoner kronor. Avvikelserna beror på att både detaljplaneprocessen samt tillståndsprocessen dragit ut på tiden.

- **Tunnelbana till Barkarby:**

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Barkarby prognostiseras till 290 miljoner kronor jämfört med årets budget på 283 miljoner kronor, en avvikelse om 7 miljoner kronor.

- **Depå Högdalen:**

Investeringsutgifterna för Depå Högdalen prognostiseras till 142 miljoner kronor jämfört med årets budget om 196 miljoner kronor, en avvikelse med 53 miljoner kronor. Avvikelsen beror på ett omtag i projekteringsarbetet som skedde under 2018 på grund av ändrade förutsättningar i depåutbyggnadens lokalisering och omfattning vilket lett till viss förskjutning i prognosen för 2019.

- **Fordon:**

Investeringsutgifterna för Fordon prognostiseras till 2 miljoner kronor jämfört med årets budget på 3 miljoner kronor, en avvikelse med 1 miljon kronor. Avvikelsen beror på omfördelningen av budgetmedel till trafikförvaltningen för design och testning av C30-fordon vilket innebär lägre utgifter än budgeterat för förvaltningen under 2019.

4.3.1 Investeringsobjekt

Investeringsobjekt

Investeringsobjekt > 100 mkr (Mkr)	Utgift 2019	Prognos 2019	Budget 2019	Budget avvik.	Total ack utgift	Total prognos	Total budget
Tunnelbana till Nacka och Söderort	353	652	1 119	467	1912	13 654	13 654
Tunnelbana till Arenastaden	100	219	299	80	803	4 214	4 214
Station Södra Hagalund	27	49	97	48	120	1 282	1 282
Tunnelbana till Barkarby	124	290	283	-7	688	3 249	3 249
Depå	66	142	196	54	311	3 481	3 481
Fordon	1	2	3	1	6	2 389	2 389
Totalt investeringsobjekt > 100 mkr	**671**	**1 354**	**1 997**	**643**	**3 840**	**28 269**	**28 269**

Tunnelbana till Nacka och Söderort

Projekt Tunnelbana till Nacka och Söderort innebär en förlängning av Blå linje söderut från Kungsträdgården till Nacka med fyra mellanliggande stationer. I projektet ingår också en avgrening via Gullmarsplan mot befintlig Grön linje mot Hagsätra. Utbyggnadssträckan är indelad i fyra projekt som benämns Nacka, Södermalm, Söderort samt projektet Installationer och BEST.

Projektering

Projekteringsarbetet har pågått sedan 2015 och under 2017 färdigställdes projekteringens första fas, systemhandlingen, för hela utbyggnaden till Nacka och Söderort. Därefter påbörjades bygghandlingsprojekteringen för projektets arbetstunnlar och arbetet med att ta fram bygghandlingar för huvudtunnlarna samt för projektets BEST-anläggning (bana, el, signal, tele) kommer fortsätta under 2019. Under våren 2019 startade även projekteringen av de rulltrappor och hissar som tunnelbaneutbyggnaden behöver.

En osäkerhet i projekteringsarbetet är generalkonsultens tillgång till resurser med erforderlig kompetens inom de olika tekniksla gen. Även projektets möjlighet att knyta till sig resurser påverkar projekteringen, eftersom projektets förmåga att styra projektören delvis beror på antalet resurser inom projektet. Både projektets och projektörens bemanning är frågor som löpande analyseras och diskuteras.

Planläggning och prövning

I februari 2019 hölls miljödomsförhandlingen för tunnelbaneutbyggnaden till Nacka och Söderort och dom förkunnades den 19:e juni. Domen erhölls med verkställighet

vilket innebär att ett överklagande inte påverkar tidpunkten för byggstart. Domen innehöll stränga villkor för inläckage i bygg- och driftskede. En arbetsgrupp arbetar nu med att närmare beskriva vårt arbetssätt för att uppfylla dessa villkor.

Under 2018 tillstyrktes projektets järnvägsplan av länsstyrelsen och lämnades vidare till Trafikverket i oktober för fastställelse. I början av juni gjordes på uppmaning av Trafikverket en extra kommunikation av järnvägsplanen för att klargöra vissa ställningstaganden kring markåtkomst i befintliga byggnader samt kring planerade arbetstunnlar. Järnvägsplanen förväntas fastställas under tidig höst. Risk finns att den överklagas.

Detaljplanen för Stockholms stad antogs i kommunfullmäktige i februari 2019, men har överklagats av boende nära den framtida stationen vid Sofia samt av boenden vid Sockenplan. Överklagandena har avslagits av mark- och miljödomstolen. Boende vid station Sofia har överklagat domstolens beslut till mark- och miljööverdomstolen. Beslut om prövningstillstånd förväntas under hösten.

Osäkerheten kring hur lång tid överklagandeprocessen kommer att ta är en av de största riskerna inom projektet just nu då byggstart av arbetstunnlarna kräver både detaljplan och järnvägsplan. Med en av Trafikverket fastställd järnvägsplan så skulle dock byggandet av de två arbetstunnlar som finns inom Nacka kommun kunna påbörjas eftersom Nacka kommuns detaljplan antogs samt vann laga kraft i slutet av 2018.

Innan arbetena kan starta behöver även markåtkomsten säkras.

I Stadshagen ska en likriktarstation byggas för att säkerställa kraftförsörjningen till den nya tunnelbaneanläggningen. För detta krävs att en ny detaljplan antas och ärendet förmodas behandlas i nämnd i slutet av 2019.

Arbetet med att teckna områdesvisa nyttjanderättsavtal kommer fortsätta under 2019 för att säkerställa att projektet har markåtkomst när produktionen startar. Under 2018 tecknades sidoavtal med kommunerna för att reglera frågor kring hur åtkomst till deras mark ska ske. Projektet har även tecknat ett samverkansavtal med Trafikverket om hur arbetet med bland annat korsningspunkter ska ske under projektets olika skeden.

Upphandling och byggande

Sedan tidigare har en del arbeten med syfte att förbereda för byggstart pågått. Bland annat har ledningsomläggningar utförts vid några av de framtida etableringsplatserna för projektets arbetstunnlar. Vid trafikplats Skvaltan i Nacka kommer konstruktionen av en provisorisk gång- och cykelbro att starta under hösten 2019 för att trafiken ska fungera när arbetstunneln vid Värmdövägen börjar byggas. I söderort har det sedan 2018 byggts en råstomme till biljetthall vid Mårtensdal i Gullmarsplan. Den beräknas vara klar i slutet av 2019 och kommer att bli en del i den tillbyggda station Gullmarsplan.

Vid Gullmarsplans befintliga station har förberedande arbeten genomförts sedan 2018 och beräknas pågå till och med hösten 2021. Arbeten som utförts under 2019 är bland

annat förstärkning av det befintliga bussdäcket, nya installationsutrymmen, rivning samt förberedelser i spårmiljö och biljetthall, samt ombyggnad i bussterminalen. Under sommaren 2019 utfördes framför allt arbeten i spårnivå som rivning av väggar och teknikhus, grundförstärkning av bärande vägg (bland annat schakt och pålning), omdragning av elservis till stationen, arbeten med strömskeneanläggningen och kanalisationsarbeten.

I augusti 2019 påbörjades ytterligare ett förberedande arbete där de befintliga spåren vid station Kungsträdgården kommer att kortas av och en tillfällig barriärvägg sättas upp.

Under 2019 var det planerat att samtliga arbetstunnelentreprenader och spårtunneln från Kungsträdgården samt Sockenplan etapp 1 skulle starta. Dock har den överklagade detaljplanen i Stockholm och att järnvägsplanen ännu inte vunnit laga kraft inneburit att produktionsstarten för dessa arbeten nu är oviss eftersom det är svårt att förutspå hur lång tid detta tar. Samtliga förfrågningar har dock skickats ut och tilldelning hoppas kunna ske under hösten och vintern 2019.

I slutet av 2019 är det planerat att de första upphandlingarna för huvudtunnlarnas berg- och anläggningsentreprenader ska starta.

Upphandlingar av likriktarstationer och nätstationer gemensamt för hela förvaltningen pågår. Upphandling av byggledningsorganisationer för Södermalm, Nacka och Söderort kommer att påbörjas under hösten.

Ekonomi

I juli 2019 påbörjades en genomlysning av projektets tidplan och ekonomi.

Investeringsutgifter för tunnelbana till Nacka och Söderort för perioden januari-augusti uppgår till 353 miljoner kronor. Helårsprognosen för 2019 uppgår till 652 miljoner kronor jämfört med årets budget på 1 119 miljoner kronor, en avvikelse med 467 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att byggproduktionen har senarelagts bland annat på grund av den överklagade detaljplanen. Av årsbudgeten har projektet upparbetat 32 procent, vilket till stor del förklaras av att byggstarten (och därmed stora utgifter) planerades till det andra halvåret av 2019.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till augusti 2019 uppgår till 2 157 miljoner kronor. I dessa ingår 1 820 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 337 miljoner kronor för entreprenader (främst förberedande). I beloppet ingår knappt 1 miljon kronor i utbetalt förskott, vilket är avstämt med Internfinans och giltig bankgaranti finns.

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.

Nu när byggskedet startar kommer organisationen att delas in i tre delprojekt. Delprojekt Stockholm, delprojekt Solna och delprojekt BEST. Det kommer också finnas en stab med projektchef och gemensamma funktioner för de tre delprojekten.

Projektering

Bygghandlingsprojektering av arbetstunnlarna är klart och förfrågningsunderlag för arbetstunnlarna i Hagastaden och Hagalund är utskickade på anbudsräkning. Arbetstunnel Arenastaden beräknas skickas ut under hösten.

Bygghandlingsprojektering av berg- och anläggning börjar bli klar och bygg- och installation har påbörjats. Projektering av BEST samt vändspåret i Åkeshov pågår för fullt.

Planläggning och prövning

Den 18 februari antogs Stockholms detaljplan men den överklagades av två parter. Detaljplanen i Solna antogs i kommunfullmäktige i Solna 26 augusti.

Trafikverket har tidigare haft synpunkter på järnvägsplanen gällande korsningspunkter med deras anläggningar. Kommunikation har pågått med Trafikverket och en PM har tidigare skrivits där projektet bemött Trafikverkets synpunkter. Projektet har nu på nytt bemött de synpunkter Trafikverket tidigare haft gällande järnvägsplanen samt korsningspunkter. Bemötandena innebär att projektet gjort justeringar i plankartor samt gjort tillägg i PM korsningspunkter i syfte att förtydliga. Projektet har nu fått klartecken från Trafikverket och därefter fått tillstyrkan från länsstyrelsen. Den 22 augusti skickades järnvägsplanen vidare till planprövning på Trafikverket.

Upphandling och byggande

Upphandling har påbörjats för två av arbetstunnlarna. Utskicket av förfrågningsunderlaget för arbetstunnlarna i Hagastaden och i Hagalund gjordes under november 2018. Då tillståndsprocessen samt detaljplaneprocessen dragit ut på tiden har anbudstiderna förlängts till oktober för arbetstunnel Hagastaden respektive september för arbetstunnel Hagalund. Kontraktsskrivning och byggstart av arbetstunnlarna i Hagastaden och i Hagalund var beräknad till första halvan av år 2019 men projektet beräknar nu istället ha kontrakterat entreprenörer under senare delen av 2019.

Ekonomi

I juli 2019 påbörjades en genomlysning av projektets tidplan och ekonomi.

Investeringsutgifter för tunnelbana till Arenastaden (inklusive station Södra Hagalund) för perioden januari-augusti uppgår till 127 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 32 procent av årets budget. Av detta uppgår utfallet för Södra Hagalund till 27 miljoner kronor. I budget för 2019 är Södra Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden. Prognosen för helåret uppgår till 268 miljoner kronor jämfört med årets budget på 396 miljoner kronor, en avvikelse med 127 miljoner kronor. I det totala beloppet för

Arenastaden ovan ingår prognosen för Södra Hagalund med 49 miljoner kronor jämfört med årets budget för Södra Hagalund på 97 miljoner kronor, en avvikelse om 48 miljoner kronor. Avvikelserna beror på att både detaljplaneprocessen samt tillståndsprocessen dragit ut på tiden.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till augusti 2019 för Arenastaden inklusive Södra Hagalund uppgår till 1 039 miljoner kronor. I dessa ingår 801 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 238 miljoner kronor för förberedande entreprenader. I detta ingår även utbetalt förskott om cirka 8 miljoner, vilket är avstämt med Internfinans och giltig bankgaranti finns.

Tunnelbana till Barkarby

Tunnelbana till Barkarby innebär en förlängning av Blå linje från den befintliga stationen Akalla till Barkarby pendeltågsstation via Barkarbystaden. 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 våren och sommaren har ett intensivt arbete pågått med att skicka ut kompletterande förfrågningsunderlagför den stora berg- och anläggningsentreprenaden kallad Järfällatunneln. I första hand handlar det om åtgärder i tunnlarna genom episyenitzonen, ett parti med sämre berg som ska passeras. Även beröringspunkterna där tunnelbana och kommande byggande anpassas till varandra har skickats ut i kompletterade förfrågningsunderlag.

Dessutom pågår ett arbete med att färdigställa handlingar till förfrågningsunderlag för den stora bygg- och installationsentreprenaden samt upphandlingen av rulltrappor.

Planläggning och prövning

Projektet har erhållit miljödom och kommunernas gamla detaljplaner är justerade. Järnvägsplanen fastställdes under november 2018. Under 2019 söker projektet de nödvändiga mark- och bygglov som krävs för anläggningen. För att få dessa lov kräver kommunen att deras pågående detaljplaner blir antagna. Om detaljplanerna blir försenade eller överklagade kan det innebära att byggloven försenas och påverkar produktionen.

Arbete pågår med att ta fram avtal med Järfälla kommun för de platser där tunnelbeneanläggningen och stadsplaneringen behöver samordnas, så kallade beröringspunktsavtal.

Upphandling och byggande

Under december 2018 kontrakterades två entreprenörer att utföra arbetena med projektets arbetstunnlar. Båda entreprenaderna är i full produktion och arbete pågår med att spränga ut tunnlarna.

Upphandlingen av den stora berg- och anläggningsentreprenaden, Järfällatunneln,

pågår. Anbud förväntas in i slutet av september med kontrakt klart till årsskiftet.

Till vintern planeras utskick av förfrågningsunderlag för bygg och installationer. Under hösten kommer projektet även att upphandla rulltrappor, detta kontrakt ska sedan ingå i förfrågningsunderlaget för bygg och installation.

Ekonomi

I juli 2019 påbörjades en genomlysning av projektets tidplan och ekonomi.

Investeringsutgifter för tunnelbana till Barkarby för perioden januari-augusti uppgår till 124 miljoner kronor motsvarande 44 procent av årets budget. Prognosen för helåret uppgår till 290 miljoner kronor jämfört med årets budget på 283 miljoner kronor, en avvikelse med 7 miljoner kronor.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till augusti 2019 uppgår till 782 miljoner kronor. I dessa ingår 695 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 86 miljoner kronor för entreprenader. I beloppet ingår även ett utbetalt förskott om cirka 9 miljoner kronor, vilket är avstämt med Internfinans och giltig bankgaranti finns.

Depå och fordon

I samband med att fullmäktige 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. Depå respektive fordon är två separata investeringsobjekt. Projektens uppdrag är att säkerställa att det finns fordon och depåkapacitet inför de olika trafikstarterna för nya tunnelbanan.

Depå Högdalen

Projektering

Under de två första tertialen har ett intensivt arbete gjorts med att arbeta fram och fastställa lösningar inom depåområdet. Arbetet har till stor del handlat om hur tvätt- samt saneringshall, uppställningsspår och förbifartsspår ska dras samt placeringen av de nya byggnaderna. Dessa lösningar har arbetats fram för att inte omöjliggöra framtida utökning av kapaciteten inom depån och kommer nu att läggas till som nya förutsättningar i projekteringen.

En plan för upphandling har presenterats för projektören så att fortsatt projektering kan prioriteras mot att få fram förfrågningshandlingar till efter årsskiftet.

Planläggning och prövning

Samråd gällande den nya anslutningen till Farstagrenen avslutades i mitten av januari 2019. Inkomna synpunkter från allmänhet och myndigheter har sammanställts och besvarats i en samrådsredogörelse som publicerades i april.

I april träffades förvaltningen och trafikförvaltningen tillsammans med tillsynsmyndigheten, Miljöförvaltningen på Stockholms stad, och beslöt att en eventuell komplettering till den befintliga anmälan avseende miljöfarlig verksamhet görs efter att förvaltningens arbeten inom depån är avslutade.

Installationer av nya grundvattenrör samt provtagningar för markundersökningar har utförts under perioden. Dessa undersökningar ligger till grund för tillståndsansökan för miljödom som lämnades in 5 juli till mark- och miljödomstolen. Samma dag skickades miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen till länsstyrelsen för godkännande.

Upphandling och byggande

Inför upphandlingarna har ett genomförandebeslut i linje med Stockholmsförhandlingen tagits fram för politisk beredning och beslut i regionfullmäktige. Genomförandebeslutet godkändes i Trafiknämnden i maj, i regionstyrelsen i augusti och kommer att tas upp i regionfullmäktige under hösten.

Ekonomi

Investeringsutgifter för Depå Högdalen för perioden januari-augusti uppgår till 66 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om 34 procent av årets budget. För helåret prognostiseras investeringsutgifterna till 142 miljoner kronor jämfört med årets budget på 196 miljoner kronor, en avvikelse med 53 miljoner kronor. Avvikelsen beror på ett omtag i projekteringsarbetet som skedde under 2018 på grund av ändrade förutsättningar i depåutbyggnadens lokalisering och omfattning vilket lett till viss förskjutning i prognosen för 2019.

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 fullmäktige, LS 2017-1258, att omfördela medel från investeringsobjekt fordon till objektet Teknisk anpassning av C30-fordon inom trafikförvaltningen. Upphandling av fordon till nya tunnelbanan sker inom ramen för trafikförvaltningens upphandling avseende fordon för hela kollektivtrafiksystemet. 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.

Ekonomi

Investeringsutgifter för fordon för perioden januari-augusti uppgår till drygt 1 miljon kronor, motsvarande en upparbetningsgrad om 42 procent av årets budget och avser projektledning. För helåret prognostiseras investeringsutgifterna att uppgå till 2 miljoner kronor jämfört med årets budget på 3 miljoner kronor, en avvikelse med 1 miljon kronor. Avvikelsen beror på omfördelningen av budgetmedel till

trafikförvaltningen för design och testning av C30-fordon innebär lägre utgifter än budgeterat för förvaltningen under 2019.

Totala kostnader och utgifter depå och fordon

De totala utgifterna och kostnaderna för båda projekten depå samt fordon för åren 2014 till augusti 2019 uppgår tillsammans till 361 miljoner kronor och består av byggherrekostnader inklusive projektering.

4.3.2 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2019	Prognos 2019	Budget 2019	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	671	1 354	1 997	641	34 %
Ersättningsinvesteringar					
Totalt investeringar	**671**	**1 354**	**1 997**	**641**	**34 %**

5 Personal och kompetensförsörjning

Förvaltningen går nu från ett projekteringsläge till ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras men främst behövs fler medarbetare. Förvaltningen har i nuläget cirka 220 medarbetare med en förväntad ökning under 2019. De kompetenser som behövs är svåra att rekrytera eftersom det pågår så många och stora infrastrukturprojekt i regionen. Den stora yrkesgruppen som förvaltningen behöver är olika former av byggledare.

Rekryteringen sker dels genom anställningar och genom inhyrning av resurser från konsultföretag. Förvaltningens mål är att öka andelen anställda i relation till inhyrd personal.

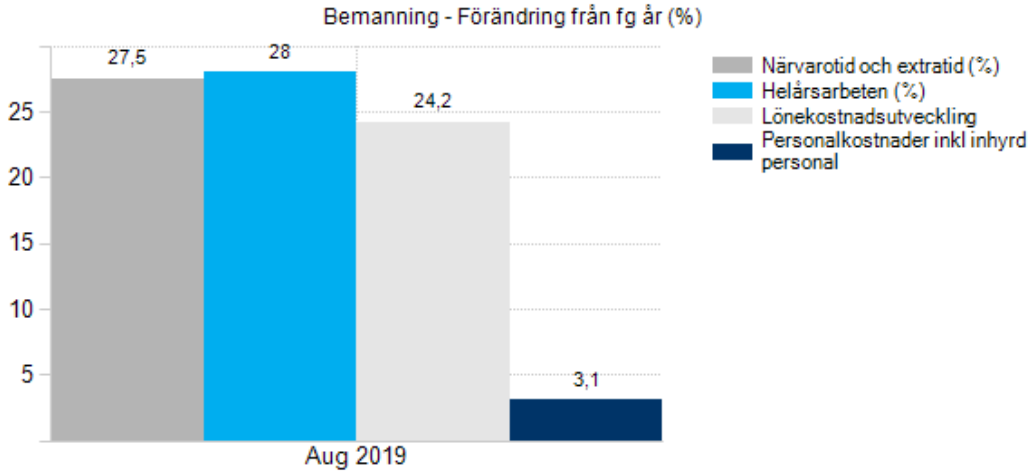
För att öka förvaltningens rekryteringsmöjligheter har förvaltningen under inledningen av 2019 deltagit i LAVA, en arbetsmarknadsmässa vid Kungliga Tekniska högskolan. Planering för kommande arbetsmarknadsmässor pågår och förvaltningen planerar att vara med på två ytterligare mässor under hösten 2019.

Under våren genomförde förvaltningen en samlad rekryteringsinsats. Detta för att öka möjligheten till anställning istället för att nyttja inhyrd personal för de tjänster som uppstår i detta skede. Kampanjen har under denna period synts i kollektivtrafiksystemet och genom inlägg/filmer på LinkedIn. Detta har även varit ett sätt att stärka bilden av Region Stockholms viktiga verksamhet varför förvaltningen fokuserat på att det historiska uppdraget med att bygga nya tunnelbanan är en del av Region Stockholms framtidsutveckling. Genom denna kampanj har förvaltningen både ökat antalet sökande, effektiviserat rekryteringsprocessen samt stärkt ambassadörskapet för förvaltningen och Region Stockholm.

Ledarskap är ett prioriterat område för förvaltningen och därför genomförs fyra chefsträffar per år vars fokus är chef- och ledarskap. Årets första chefsträff har genomförts och handlade om det svåra samtalet. På den senaste chefsträffen genomfördes en workshop där förvaltningens utvecklingsområden diskuterades. Arbetet är ett led i att stärka chefssamverkan samt tillsammans hitta de bästa lösningarna för verksamheten utifrån ett ledarskapsperspektiv.

Utöver detta arbetar förvaltningen med olika förberedelser för att fortsatt ha en stark koppling och samarbete med medarbetare som flyttar ut till projektkontor.

5.1 Bemanning



Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Bemanning - Helårsarbeten	64	67	-3	28%	67	66	1

Utfall helårsarbeten i jämförelse med budget

- Förvaltningen har under perioden haft 64 anställda helårsarbeten. Periodiserad budget per augusti är 67 helårsarbeten. Avvikelsen beror på att förvaltningen inte tillsatt tjänster i den utsträckning som var tänkt i budgeten.
- 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 och inte heller i stapeln för lönekostnadsutveckling.
- I diagrammet ovan avser staplarna för närvarotid och extratid, helårsarbeten samt lönekostnadsutveckling enbart den anställda personalen inom förvaltningen. I stapeln för personalkostnader inklusive inhyrd personal (mörkblå) ingår både anställda och inhyrd personal. På förvaltningen är det fler inhyrda än anställda i personalen och kostnaderna för inhyrd personal är därför betydligt större än lönekostnaderna för anställd personal.
- Antalet helårsarbeten är högre än motsvarande period föregående år vilket beror på att förvaltningen fortsätter växa. Som en naturlig följd av en växande organisation har antalet helårsarbeten och kostnader relaterat till dessa ökat.
- Lönekostnadsutvecklingen ökar i och med att fler personer har anställts inom förvaltningen.

Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget

Årsprognos för antal helårsarbeten ligger i linje med budget. Förvaltningen genomförde en rekryteringskampanj innan sommaren med målet att öka andelen anställda.

5.2 Sjukfrånvaro

Procentuell sjukfrånvaro	Utfall	Utfall fg år	Förän dr.	Prognos år	Budget år	Prognos avvik.	Bokslut fg år
Procentuell sjukfrånvaro totalt	**1,8**	**2,1**	**-15,8%**	**1,8**			**1,6**
- varav kvinnor	*1,6*	*3,1*		*1,6*			*2,3*
- varav män	*1,9*	*1,1*		*1,9*			*0,4*

Sjukfrånvaron mäts på två sätt: procentuellt i relation till ordinarie arbetstid och i ett genomsnittligt antal sjukdagar per anställd och år. Den procentuella sjukfrånvaron beräknas som ackumulerad sjukfrånvarotid i timmar dividerat med ackumulerad ordinarie arbetstid i timmar.

Den procentuella sjukfrånvaron har under 2019 minskat jämfört med samma period föregående år, från 2,1 procent till 1,8 procent. När det gäller antal sjukdagar jämfört med samma period föregående år har sjukfrånvaron minskat från 4,5 dagar per anställd till 3,9 dagar per anställd.

Beskrivning av sjukfrånvaro och åtgärder

- Majoriteten av de sjukskrivna har en icke arbetsrelaterad sjukskrivning.
- Fler kvinnor än män har under perioden haft fler antal sjukdagar. Inga organisatoriska orsaker har kunnat identifieras som förklaring till detta.
- I samtliga fall med sjukskrivning fler än 6 tillfällen eller längre än 28 dagar har chef genomfört rehabiliteringssamtal med medarbetaren.
- Plan för rehabilitering upprättas så långt det är möjligt och i planen ingår då vanligen att byta/förändra arbetsuppgifter. Vid några ärenden av medicinska och/ eller allvarliga orsaker görs ingen traditionell rehabiliteringsutredning utan cheferna har kontinuerlig kontakt med sina medarbetare under tiden de är under medicinsk behandling.

Följande åtgärder vidtas på förvaltningen för att begränsa sjukfrånvaron:

- Erbjuder stödsamtal/utredande samtal till medarbetare via företagshälsovården efter individuell bedömning.
- Genomfört utbildning för chefer i nya arbetsmiljöföreskriften om organisatorisk och social arbetsmiljö via företagshälsovården.

6 Risker och möjligheter

Riskerna som tas upp nedan avser tid och kostnad där en förskjuten tidplan även riskerar att öka kostnaden. Utfallet hittills jämfört med genomförandeavtalet är att Tunnelbana till Barkarby byggstartade ett kvartal efter milstolpen för byggstart för första arbetstunneln.

Här följer en kort genomgång av de viktigaste riskerna på strategisk nivå och vilka åtgärder som vidtas för närvarande.

Korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar

Beröringspunkter med Trafikverkets anläggningar är en tids- och kostnadsrisk. Tydligast är det för korsningspunkterna för tunnelbana till Arenastaden. Efter samarbete med Trafikverket har nu järnvägsplanen lämnats in för fastställelse av Trafikverket. Nu pågår ett gemensamt arbete med att ta fram genomförandeavtal för korsningspunkterna.

Markåtkomst

Risken att inte få tillgång till mark i tid innebär konsekvenser avseende tid och kostnad. Försenad tillfällig markåtkomst för arbets- och etableringsområden innebär försenad byggstart. Även förseningar av permanent markanspråk innebär en risk för försenad byggstart. Den permanenta markåtkomsten är kritisk bland annat i gränssnittet med kommunernas kommande exploateringar.

Arbete pågår med att komma överens med kommunerna om nyttjande av marken inom de arbets- och etableringsområden som krävs för utbyggnaden. Inom Stockholms stad tecknas nyttjanderättsavtal enligt det sidoavtal till genomförandeavtalet som gäller sedan i höstas.

Inom Solna stad har sidoavtal mellan kommunen och förvaltningen beslutats politiskt av Solna stad och av Region Stockholms trafiknämnden den 14 maj.

Projektstyrning

Att inte få tillgång till rätt kompetens innebär risk för ineffektivitet i arbetet och sämre lösningar. Förvaltningen genomförde under våren en bred och samlad rekryteringsinsats med ett tjugotal tjänster. Resultatet blev att hälften av tjänsterna kunde tillsättas.

Marknadssituationen vid upphandling

Priset vid upphandling av entreprenörer kan variera inom ett stort spann beroende på konkurrensen på marknaden vid den aktuella tidpunkten.

Förvaltningen deltog i Trafikverkets leverantörsdag i april. Besök tillsammans med Invest Stockholm Business Region för att marknadsföra projekten för leverantörer har i slutet av 2018 genomförts i ett flertal länder. I maj genomfördes en motsvarande resa till Wien för att informera leverantörer.

Överklaganden

Bland de formella tillstånd som kan överklagas finns järnvägsplaner, detaljplaner, miljödomar, lantmäteriförrättningar och bygglov. För närvarande behandlas överklaganden av tunnelbanans två detaljplaner i Stockholms stad samt miljödom Nacka-Söderort. I en nyligen genomförd rättsutredning har lantmäterimyndigheten konstaterat att servitut är en accepterad form för tunnelbanans markåtkomst. Detta bedöms ha minskat risken för överklaganden av lantmäteriförrättningarna. En ökad risk gällande lantmäteriförrättningarna är dock att den kommunala lantmäterimyndigheten i Stockholm har indikerat att man inte avser att ge förtida tillträde till fastigheter i förrättningarna. Det innebär att markåtkomsten dröjer till dess att ett eventuellt överklagande är avslaget. För byggstarten av arbetstunnlarna är detta en betydande risk.

Överprövning är en väsentlig risk för alla förvaltningens upphandlingar. Genom förvaltningens dialog med förlorande anbudsgivare minskar risken.

Kostnadsutveckling utöver KPI

I enlighet med avtalen mellan parterna ska beslutade investeringsbelopp regleras med KPI. Förvaltningen påverkas av indexutvecklingen. Denna risk beaktas inte i kostnadsbedömningarna, detta då överenskommelsen regleras i KPI, men kan trots det få konsekvenser. Historiskt ligger KPI-utvecklingen, vilken finansieringen i överenskommelsen är reglerad med, betydligt lägre än den indexutveckling som skett inom anläggningssektorn. Konsekvensen av en liknande trend i framtiden kan i så fall bli kostnadsökningar som inte ingår i överenskommelsen och därmed inte heller är finansierade. Förvaltningen följer därför kontinuerligt indexutvecklingen.

7 Ledningens åtgärder

Förvaltningen arbetar aktivt med Region Stockholms ansats om en effektiv region. Förvaltningen har sedan starten 2014 arbetat aktivt med att samutnyttja resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm, förvaltningen köper delar av tjänster eller nyttjande av system inom flera områden. Resultatet är ett effektivare arbetssätt men även en möjlighet att fortplanta nytänk från en ung förvaltning direkt till Region Stockholms övriga verksamhet.

Förvaltningen är nu på väg in i nästa skede, byggskedet. För att möta behovet av de tjänster som uppstår i detta skede genomförde förvaltningen under våren 2019 en bred och samlad rekryteringsinsats för att öka möjligheten till anställning istället för att nyttja inhyrd personal. Detta är även ett sätt att visa på Region Stockholms viktiga verksamhet varför vi lägger stor vikt vid att förvaltningens uppdrag är en del av Regions Stockholms framtidsutveckling.

Förvaltningen har under sommaren inlett en översyn av projektens kostnads- och tidssituation.

Det nya skedet innebär även att delar av förvaltningen inom kort kommer att flytta ut till projektkontor. Detta stärker behovet om en sammanhållen ledning och styrning. Ledningen har mot den bakgrunden tagit fram ett gemensamt förhållningssätt kring olika frågor, till exempel sker vissa möten på vissa dagar genomgående i förvaltningen. Vidare så anordnar förvaltningen en gemensam chefslunch per månad för att stärka möjligheten till samarbete, avstämning etc. mellan cheferna.

Förvaltningen kommer att ha en intern podd för att öka möjligheten till informationsspridningen till samtliga medarbetare oavsett lokalisering. Podden ersätter de tidigare fysiska frukostträffarna.

Samverkan är fortsatt ett mycket prioriterat område för förvaltningen. Förvaltningen lägger stor vikt vid samverkan och öppenhet gentemot invånarna och parterna samt andra externa aktörer. För att förbättra samverkan med trafikförvaltningen har förvaltningen ett specifikt mål i förvaltningens Målkarta om denna samverkan.

För att öka möjligheten till en positiv utveckling har förvaltningen initierat att ett nyhetsbrev sänds till medarbetare inom trafikförvaltningen som arbetar med frågor kopplade till Nya tunnelbanan. Förvaltningen har även genomfört en enkät med dessa medarbetare och denna kommer att följas upp under året.

Under våren har förvaltningen i samverkan med trafikförvaltningen arbetat på en uppdatering av den PM som beskriver samverkan mellan förvaltningarna. *PM Överenskommelse - Samverkan mellan FUT och TF* har nu beslutats av Samordnande ledningsgrupp och förvaltningen påbörjar implementeringsarbetet genom en presentation av överenskommelsen vid höstens första förvaltningsmöte.

Det är med hjälp av och genom våra medarbetare som vi driver vår verksamhet. Förvaltningen lägger därför stor vikt vid medarbetarsituationen och har därför valt att arbeta med en medarbetarbarometer som följer medarbetarenkäten och då särskilt de

frågeområden som kräver extra fokus. Årets första medarbetarbarometer har nu genomförts och resultatet sammanställs för vidare analys och åtgärd på enhets-, avdelning- och ledningsgruppsnivå.

8 Nämnd-/styrelsebehandling

Delårsrapport per augusti 2019 behandlas i trafiknämnden den 1 oktober 2019.

Region Stockholm

Mkr	Utfall 2019 jan-aug	Prognos 2019	Budget 2019	Avvikelse 2019	Avvikelse 2019 (%)	Upparbet-ningsgrad 2019 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
Trafiknämnden - Förvaltning för utbyggd tunnelbana													
1 Objekt tidigare beslutade av landstingsfullmäktige													
Tunnelbana till Nacka och Söderort	352,8	652,2	1 119,1	466,9	41,7%	31,5%	1 912,3	13 653,7	13 653,7	0,0	0,0%	14,0%	2026
Tunnelbana till Arenastaden	100,4	219,2	298,7	79,5	26,6%	33,6%	803,4	4 214,1	4 214,1	0,0	0,0%	19,1%	2024
Station Södra Hagalund	27,1	49,2	96,9	47,7	49,2%	28,0%	120,0	1 282,4	1 282,4	0,0	0,0%	9,4%	2024
Tunnelbana till Barkarby	124,1	289,9	283,1	-6,8	-2,4%	43,8%	688,3	3 248,9	3 248,9	0,0	0,0%	21,2%	2024
Depå	66,0	142,2	195,6	53,5	27,3%	33,7%	310,7	3 480,8	3 480,8	0,0	0,0%	8,9%	2025
Fordon	1,3	2,1	3,1	1,0	32,4%	41,9%	5,8	2 388,8	2 388,8	0,0	0,0%	0,2%	2024
Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	14 266,4	14 266,4	0,0	0,0%	0,0%	2035
S:a investeringsutgifter Förvaltning för utbyggd tunnelbana	**671,7**	**1 354,8**	**1 996,5**	**641,7**	**32,1%**	**33,6%**	**3 840,6**	**42 535,1**	**42 535,1**	**0,0**	**0,0%**	**9,0%**	
varav medfinansieras från staten och kommuner	*795,4*	*1 629,5*	*1 629,5*	*0,0*	*0,0%*	*48,8%*	*4 093,7*	*31 095,3*	*31 095,3*	*0,0*	*0,0%*	13,2%	

Region Stockholm

Övriga avsättningar, ansvarsförbindelser och tvister

Bilaga E1

Nämnd/Bolag **Förvaltning för utbyggd tunnelbana** Period 2019-08-31

Belopp anges i kronor.

Legala Avsättningar

Specificera typ av avsättning: [1]	IB 2019	Ianspr under året	Återföring	Årets avsättning	UB	Tidpunkt då avsättning skall upplösas (ange år)	Är avsättningen föremål för tvist (JA/NEJ)
					0		
					0		
					0		
					0		
					0		
					0		
					0		
					0		
					0		
TOTALT	0	0	0	0	0		

[1] För varje avsättning ska anges: osäkerhet om belopp el tidpunkt för utflöde av resurser samt eventuella gottgörelser som kan erhållas

Informella Avsättningar (endast bolagen)

Specificera typ av avsättning: [1]	IB 2019	Ianspr under året	Återföring	Årets avsättning	UB	Tidpunkt då avsättning skall upplösas (ange år)	Är avsättningen föremål för tvist (JA/NEJ)
					0		
					0		
					0		
					0		
					0		
					0		
					0		
					0		
					0		
TOTALT	0	0	0	0	0		

[1] För varje avsättning ska anges: osäkerhet om belopp el tidpunkt för utflöde av resurser samt eventuella gottgörelser som kan erhållas

Ansvarsförbindelser

Specificera typ av ansvarsförbindels	Belopp	Är ansvarsförbindelsen föremål för tvist (JA/NEJ)
TOTALT	0	

Skuld för avslutade tvister

Specificera skuld	Belopp
TOTALT	0

Definitioner

Legal avsättning (legal förpliktelse)
En avsättning för en förpliktelse (åtagande) som härrör från ett kontrakt, lagstiftning eller annan laglig grund. (BFNAR 2012:1)

Informell avsättning (informell förpliktelse)
En avsättning för en förpliktelse (åtagande) som härrör från ett företags handlande genom att företaget på grund av etablerad praxis, offentliggjorda riktlinjer eller ett tillräckligt detaljerat, aktuellt uttalande har visat externa parter att företaget påtar sig vissa skyldigheter och därigenom har skapat en välgrundad förväntan hos dessa parter om att det kommer att fullgöra sina skyldigheter. (BFNAR 2012:1)

Informella avsättningar finns inte i landsting och kommuner, avser endast bolag. Redovisas som ansvarsförbindelse i landstinget - se punkt c nedan.

Ansvarsförbindelse
a) en möjlig förpliktelse som härrör från inträffade händelser och vars förekomst kommer att bekräftas endast av att en eller flera osäkra framtida händelser inträffar eller uteblir
b) en befintlig förpliktelse som härrör från inträffade händelser men som inte redovisas som skuld eller avsättning eftersom någon av följande förutsättningar gäller:
• det är inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen,
• förpliktelsens storlek kan inte beräknas med tillräcklig tillförlitlighet,
eller
c) en händelse som - på grund av etablerad praxis, offentliggjorda riktlinjer eller tillräckligt utförligt och aktuellt uttalande - har skapat en välgrundad förväntan hos externa parter att kommunen eller landstinget kommer att vidta åtgärder vilket kan komma att kräva ett utflöde av resurser, men som inte uppfyller villkoren för en förpliktelse enligt denna rekommendation. (RKR Rek 10.2)

Skuld för avslutad tvist
Om en rättsprocess är avslutad (t ex ett mål som är förlorat i första instans) och inget överklagande är aktuellt, är det klart vilket belopp som ska betalas och när. Gäller även i de fall ett myndighetsbeslut inte överklagas.

Region Stockholm

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Uttalande från förvaltningsledningen

Stockholm den 13 September 2019

Detta uttalande från förvaltningsledningen utgör ett väsentligt underlag för att ni som revisorer ska kunna uttala er om huruvida delårsrapporten för Förvaltning för utbyggd tunnelbana, med bokslutsdatum 31 augusti 2019 ("bokslutsdagen") har upprättats i enlighet med lagen om kommunal bokföring och redovisning, rekommendationer utgivna av Rådet för kommunal Redovisning (RKR) samt anvisningar från regionledningskontoret, och ger en rättvisande bild av förvaltningens resultat för räkenskapsåret och ekonomiska ställning per bokslutsdagen.

Vi är medvetna om att revisorns granskning skall utföras i enlighet med god revisionssed i Sverige och att detta innebär att granskningen har utformats så att ni i första hand skall kunna avge ett omdöme om förvaltningens delårsrapport i sin helhet. Det innebär att era granskningsåtgärder har begränsats till vad som ansetts nödvändigt för detta ändamål.

Mot denna bakgrund bekräftar vi, utifrån vår kunskap och övertygelse nedanstående uppgifter:

A. Delårsrapport och bokföring

1. Vi bekräftar att vi förstår ledningens ansvar för att delårsrapporten har upprättats i enlighet med tillämpligt regelverk. Det är vår uppfattning att delårsrapporten är upprättad i enlighet med angivna redovisningsprinciper och att den ger en rättvisande bild av nämndens resultat för perioden, ekonomiska ställning per balansdagen samt kassaflödet under perioden. Delårsrapporten innehåller inga väsentliga fel och inga väsentliga uppgifter har utelämnats. Inga väsentliga byten av redovisningsprinciper har skett under räkenskapsåret som inte upplysts om i delårsrapporten.
2. De väsentliga redovisningsprinciper som tillämpats vid upprättande av delårsrapporten är beskrivna på ett ändamålsenligt sätt.
3. Vi anser att förvaltningen har ett system av interna kontroller som anpassats för att upprätta en delårsrapport utan väsentliga felaktigheter, både till följd av oavsiktliga fel och till följd av oegentligheter.
4. Vi intygar att det utifrån vår kunskap om bokslutet inte föreligger några felaktigheter som är väsentliga, varken enskilt eller sammantaget, för delårsrapporten i sin helhet.

B. Oegentligheter

1. Vi är medvetna om att nämnden och ledning har ansvar för utformning, upprättande och vidmakthållande av en intern kontrollstruktur för att förebygga och upptäcka oegentligheter.

2. Vi har informerat er om resultaten från vår bedömning av risken för att delårsrapporten skulle kunna innehålla väsentliga fel till följd av oegentligheter.

C Överensstämmelse med lagar och förordningar

1. Vi har informerat er om samtliga kända faktiska eller befarade överträdelser av lagar och förordningar, i den mån sådana förekommit, vars effekter har beaktats vid upprättande av delårsrapporten.

D Tillhandahållen information och bekräftelse om fullständighet i information och transaktioner

1. Vi har tillhandahållit
   - Tillgång till all information, såsom räkenskapsmaterial och annan dokumentation, som är av betydelse för upprättande av delårsrapporten. Ni har också beretts tillfälle att intervjua de personer ni bedömt som nödvändiga för att erhålla revisionsbevis
   - Annan information som ni har efterfrågat för revisionsändamål.
2. Samtliga affärshändelser har registrerats i den bokföring som ligger till grund för delårsrapporten.
3. Ni har fått tillgång till samtliga protokoll från nämndens och utskottens möten (och dessutom sammanfattningar från möten som nyligen hållits och där protokoll ännu inte föreligger) vilka ägt rum under perioden till och med det senaste mötet vilket ägt rum per 2019-08-27. Ni har också fått tillgång till samtliga väsentliga avtal och överenskommelser.
3. Vi intygar att vi lämnat fullständiga uppgifter avseende närstående parter. Vi har lämnat upplysningar om förvaltningens samtliga närstående parter och alla transaktioner med närstående parter som vi känner till. Transaktioner med närstående parter är redovisade på tillbörligt sätt i delårsrapporten. Informationen i därtill hörande tilläggsupplysningar har utformats på ändamålsenligt sätt.
4. Vi anser att de väsentliga antaganden som använts vid bedömningsposter i redovisningen är rimliga.
5. Vi har informerat er om, och förvaltningen har fullgjort, samtliga kontraktsenliga åtaganden som kan ha en väsentlig effekt på delårsrapporten i händelse av överträdelse. Informationen omfattar alla lånevillkor, övriga villkor eller andra krav som hänför sig till samtliga utestående skulder.

E. Tillgångar och skulder samt poster inom linjen

1. Vi bekräftar att de tillgångar och skulder som redovisats i balansräkningen är rätt klassificerade och värderade. Vidare bekräftar vi också att det inte föreligger information som innebär att ytterligare tillgångar, skulder, poster inom linjen eller upplysningar skulle ha redovisats/lämnats i delårsrapporten.
2. Inga förändringar planeras eller övervägs som skulle kunna medföra väsentliga förändringar i värderingen av balansposter eller klassificeringen av tillgångar och skulder i delårsrapporten.
3. Alla skulder och ansvarsförbindelser, inklusive de som omfattas av skriftliga eller muntliga garantier, är redovisade på tillbörligt sätt. Informationen i därtill hörande tilläggsupplysningar har utformats på ändamålsenligt sätt.
4. Det föreligger inga civilrättsliga tvister eller andra rättsliga krav, inklusive krav på skatter eller avgifter, som skulle kunna komma att påverka delårsrapporten utöver de som redovisats eller framgår av annan information i delårsrapporten.

F. Ersättningar till nämnd och ledande befattningshavare

Inga ersättningar har utgivits och inga avtal om framtida ersättningar till nämnd eller ledande befattningshavare föreligger, utöver vad som redovisats i delårsrapporten.

G. Händelser efter balansdagen

1. Det har inte förekommit några händelser efter periodens slut som kräver ändring av eller upplysning i delårsrapporten eller i tilläggsupplysningarna.

Med vänlig hälsning

Niklas Bergman
Förvaltningschef

Björn Hägg
Ekonomichef