Region Stockholm

FUT2019-0164
RS 2019-0242

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Verksamhetsberättelse

December 2019

Innehållsförteckning

1 Inledning 4
1.1 Väsentliga händelser 4

2 Styrning och ledning 6
2.1 Verksamhetsfakta 6
2.2 Styrning av nämnd/bolag 8
2.2.1 Stiftelser 9
2.3 Mål 9
2.3.1 Långsiktigt hållbar ekonomi 9
2.3.2 En hållbar region Stockholm 11
2.3.3 Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva tillväxtregion 16
2.3.4 Region Stockholm ska vara en attraktiv arbetsgivare 18
2.3.5 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem 20
2.4 Intern kontroll och regelefterlevnad 22
2.4.1 Arbetet med intern kontroll 22
2.4.2 Resultat och analys från riskbedömningen 22
2.4.3 Försäkran 23
2.4.4 Regelefterlevnad 23
2.5 Anmodan 27
2.6 Produktivitet 29

3 Verksamhet 31
3.1 Verksamhetsförändringar 31

4 Ekonomi 32
4.1 Resultat 32
4.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal 34
4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans 35
4.3 Investeringar 36
4.3.1 Investeringsobjekt 37
4.3.2 Ny- och ersättningsinvesteringar 45
4.4 Resultatdisposition 45
4.5 Balansräkning 45
4.6 Kassaflödesanalys 46

5 Personal och utbildning 47
5.1 Attraktiv arbetsgivare 47

5.2 Arbetsmiljö och hälsa 47
5.3 Systematisk kompetensförsörjning 47
5.4 Personal 48
5.5 Sjukfrånvaro 49

6 Risker och möjligheter 50

7 Pågående rättsprocesser (tvister) 52

8 Ledningens åtgärder 53

9 Övrigt 55

10 Förväntad utveckling 2020 56

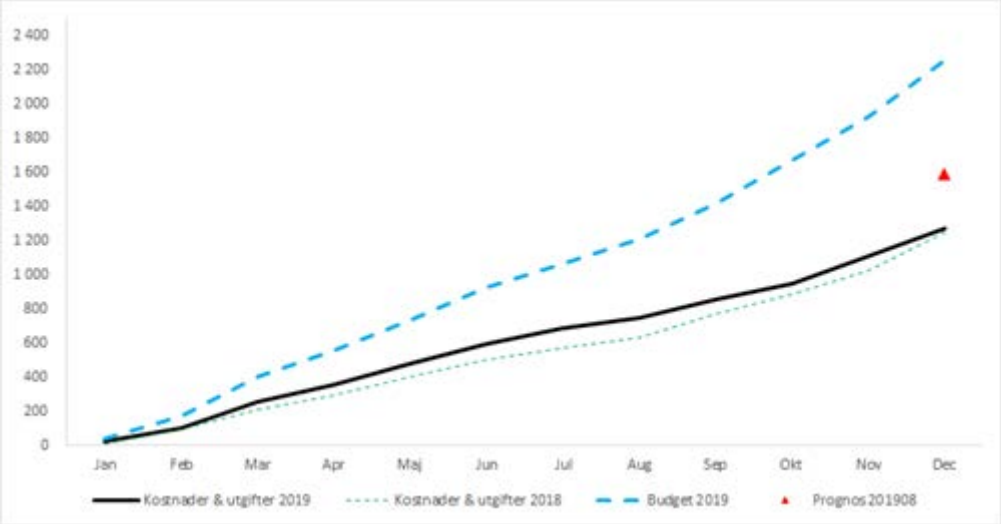
11 Nämnd-/styrelsebehandling 57

Bilagor

1 Inledning

Det samlade utfallet för totala investeringar och kostnader för perioden januari-december 2019 uppgår till 1 267 miljoner kronor (varav 118 miljoner kronor inom verksamhetens kostnader). Budgeten för helåret uppgick till 2 126 miljoner kronor (varav 129 miljoner kronor i kostnader). Vid delårsrapporteringen för helåret uppgick helårsprognosen till 1 368 miljoner kronor (varav 118 miljoner kronor i kostnader). Utöver verksamhetens kostnader har förvaltningen räntekostnader om 3,5 miljoner kronor hänförligt till ränta på koncerninterna lån. Förvaltningen erhåller ett anslag från Region Stockholm om 4 miljoner kronor för helåret som ska täcka de interna räntekostnaderna. Avvikelsen mellan prognos och budget för 2019 beror framförallt på förskjutning i detaljplaneprocess och tillståndsprocess, vilket lett till försenade byggstarter, 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.



1.1 Väsentliga händelser

Förvaltningens arbete har under året bland annat omfattat byggande av arbetstunnlar för tunnelbana till Barkarby. För tunnelbana till Nacka och Söderort och Arenastaden har arbetet bland annat omfattat tillståndsprövning, järnvägsplanefrågor, samt förberedelser för kommande upphandlingar och byggstarter.

Byggandet av arbetstunnlar för tunnelbana till Barkarby pågår sedan årsskiftet 2018/2019.

I juni fick tunnelbana till Nacka och Söderort miljötillstånd efter huvudförhandlingar i mark- och miljödomstolen.

Järnvägsplanen för Nacka och Söderort fastställdes den 18 september och överklagades

därefter till regeringen av en fastighetsägare på Blasieholmen. Överklagandet drogs sedan tillbaka. Det innebär att en försening motsvarande tiden för av regeringens hantering av överklagandet kunde undvikas. Den tiden är erfarenhetsmässigt mellan 6 och 18 månader.

Järnvägsplanen för tunnelbana till Arenastaden skickades in för fastställelse i augusti. Under fastställelsetiden pågår fortsatt samverkan med Trafikverket kring korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar och genomförandeavtal för respektive korsningspunkt tas fram. Genomförandeavtalen behöver vara klara innan planen fastställs.

Järnvägsplanen för depå i Högdalen var under augusti och september 2019 ute på granskning. Det färdiga förslaget granskades då av allmänheten, berörda verksamheter och myndigheter.

Under året har förvaltningen tilldelat totalt sex entreprenadkontrakt för arbetstunnlar, varav fem för tunnelbana till Nacka och Söderort och ett för tunnelbana till Arenastaden. Tillsammans med de två kontrakten för Barkarby som tilldelades 2018 är antalet tilldelningar för arbetstunnlar nu åtta stycken. Kvar att tilldela är ett arbetstunnelkontrakt för Nacka och Söderort och ett för Arenastaden vilket beräknas ske under januari 2020.

För samtliga projekt pågår förberedelser för upphandling av spårtunnlar, färdigställande av stationer inklusive installationer samt övriga entreprenader.

Under hösten 2019 genomfördes en översyn av kostnad och tid för utbyggnadsprojekten. De nya bedömningarna visar ett överskridande av kostnadsramen för utbyggnaden av tunnelbanan med drygt 9 miljarder kronor. Huvuddelen av kostnadsökningen beror på skärpta nationella krav. Det handlar framförallt om miljö- och säkerhetskrav. En annan orsak till kostnadsökningen är att det har tagit längre tid än beräknat att hitta lösningar som kommunerna och framförallt Trafikverket har kunnat godkänna. De skärpta kraven innebär även att byggtiden bedöms bli längre än tidigare beräknat. Byggtiden bedöms nu till cirka åtta år för tunnelbanan till Arenastaden och till Barkarby till cirka tio år för tunnelbana till Nacka och Söderort.

Det pågår en konstruktiv dialog mellan parterna i Stockholmsförhandlingen om hur finansieringen av kostnadsökningen ska lösas.

Den 22 oktober beslutade trafiknämnden om att tidigarelägga planeringen av ny tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö, TN 2019-1098. Tidigare beslut enligt avtal i Sverige-förhandlingen var att planeringen av projektet kunde starta år 2022. Det nya beslutet bygger på en överenskommelse mellan regionen och Stockholms stad att tidigarelägga totalt 100 miljoner kronor under perioden 2020-2021 för att genomföra en planerings-studie under dessa år. Förvaltningen påbörjade arbetet med studien efter årsskiftet 2019/2020.

Ny förvaltningschef sedan den 1 september 2019 är Niklas Bergman.

2 Styrning och ledning

2.1 Verksamhetsfakta

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

Överenskommelsen innebär att Stockholms tunnelbana byggs ut till Arenastaden, Barkarby samt Nacka och Söderort. Utbyggnaden till Nacka och Söderort kopplas samman med Hagsätralinjen, vilket skapar ökad kapacitet för den befintliga tunnelbanan genom centrala Stockholm. Dessutom ska depå- och fordonskapaciteten utökas. Våren 2017 träffade Region Stockholm och Solna stad ett avtal om ytterligare en station, Södra Hagalund. Stationen ingår som en del av 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 tunnelbane-station.

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

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

Den 21 april 2017 undertecknades avtal om storstadsåtgärder inom ramen för Sverige-förhandlingen. Överenskommelsen omfattar två satsningar på tunnelbanan; dels den ovan nämnda nya stationen i Hagalund, dels tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex nya stationer.

Utbyggnaden av station Hagalund ingår nu i förvaltningens verksamhet som en del av projektet tunnelbana till Arenastaden. I september 2018 beslutade trafiknämnden om fördelning av ansvar inom Region Stockholm för de övriga objekten inom Sverige-förhandlingen. Förvaltning för utbyggd tunnelbana fick då ansvar för genomförandet av objekt utbyggd tunnelbana till Älvsjö.

I oktober 2019 träffades en överenskommelse mellan Region Stockholm och Stockholms stad om att tidigarelägga totalt 100 miljoner kronor för att tidigarelägga projektstart av Tunnelbana till Älvsjö, 40 miljoner år 2020 och 60 miljoner år 2021. Förvaltningen förbereder nu för ett planeringsskede av projektet med målet att kunna

besluta om lokalisering och genomförandeavtal vid årsskiftet 2021/2022.

Organisation

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

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

Förvaltningen består av fyra avdelningar; verksamhetsstyrning, planering, söder och norr. Arbetet med Tunnelbana till Älvsjö kommer inledningsvis att bedrivas inom avdelning planering. Förvaltningschefen har regelbundna uppföljningsmöten med de fyra avdelningscheferna. Respektive avdelningschef har inför dessa möten kontinuerliga avstämningsmöten med projekt- och enhetschefer. Projektcheferna under projektavdelningarna söder och norr ansvarar för att respektive projekt når sina mål inom ramen för avtalad tidplan och budget. Verksamhetsansvariga chefer inom stabsavdelningarna verksamhetsstyrning och planering ansvarar för styrning samt att ge ett kostnadseffektivt stöd till projekt- och förvaltningsledning samt förvaltningschef.

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

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

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

Samverkan med trafikförvaltningen sker genom den *samordnande ledningsgruppen* där delar av ledningsgruppen från respektive förvaltning träffas månadsvis för att fatta beslut om gemensamma frågor. För att förbereda besluten och i övrigt hantera samverkan finns en *beredningsgrupp* med deltagare från de båda förvaltningarna. I beredningsgruppen ingår bland annat avdelningschef för norr och söder samt teknisk chef.

2.2 Styrning av nämnd/bolag

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

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 december återfinns som indikatorer under målen nedan. Sammantaget är måluppfyllelsen relativt god och för uppfyllelse-indikatorerna 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.

Förvaltningen har en väletablerad process för arbetet med mål, ekonomisk uppföljning och plan för intern kontroll.

För att mål, indikatorer och riskarbete ska vara väl förankrade med förvaltningens medarbetare startade arbetet med verksamhetsplanering redan under våren. Medarbetare gavs möjlighet att ge inspel till både målkarta och internkontrollplan. Under hösten utvärderades inkomna svar på medarbetarenkäten och handlingsplaner togs fram som fångar upp utvecklingsområden för kommande år.

Avdelningarna tog därefter fram aktiviteter som kopplar till fullmäktiges mål och indikatorer, målkarta och internkontrollplan.

Uppföljning

Förvaltningen följer de cykler som Region Stockholm fastställt avseende uppföljning och rapportering med månadsrapporter, tertialrapport 1, tertial 2 med delårsbokslut och verksamhetsberättelse med årsbokslut.

2.2.1 Stiftelser

Ej aktuellt för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

2.3 Mål

2.3.1 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	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Årsprognosen ska inte avvika mer än 5 procent jämfört med budget vid varje prognostillfälle *(Nämnd)*	19%		🟥	5%	
Kommentar					
Mätetalet mäts mot förvaltningens interna arbetsbudget som görs årligen. Avvikelsen förklaras framförallt av förskjuten byggstart för Nacka-Söderort jämfört med budgeten vilket till största delen beror på överklagan av detaljplan. För avdelning norr ligger prognos i linje med budget.					
Inga betydande revisionsanmärkningar *(Nämnd)*	0st		🟢	0st	
Kommentar					
Förvaltningen har inte erhållit några betydande revisionsanmärkningar från intern eller extern revision. 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.					

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	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
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 årsbokslutet 2019 lever upp till. Byggherrekostnaderna innefattar kostnader för projektledning och projektering.

Andelen anställda ska öka *(Nämnd)*	35%				

Kommentar

Antalet anställda har ökat. Förvaltningen genomförde under april-maj en rekryteringskampanj med ett tjugotal tjänster och målet är att öka andelen anställda vilket förvaltningen arbetat aktivt med. Målet för 2019 uppfylls.

Minst tre anbud per upphandling *(Nämnd)*	100%			100%	

Kommentar

Förvaltningen har under året genomfört 15 upphandlingar. Av dessa hade:
12 upphandlingar 3 eller fler anbud
2 upphandlingar 2 anbud
1 upphandling inget 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 förvaltningen hemsida och som uppdateras löpande varannan månad.

2.3.2 En hållbar region Stockholm

Social hållbarhet

Förvaltningen har metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med social hållbarhet. Förvaltningen utför kontinuerligt riskanalyser för produkter och material som används i utbyggnaden där bland annat risken för barnarbete i leverantörsleden beaktas.

Stockholmsregionen ska inom fem år vara en av Europas fem ledande forskningsregioner inom forskning som syftar till bättre hälsa

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt *(Regionfullmäktige)*	Ja			Ja	Ja

Kommentar

Förvaltningen har ett koncentrerat genomföraruppdrag samt en budget som är avsedd för utbyggnaden av tunnelbanan vilket i viss mån medför begränsningar avseende möjligheten till att testa och pröva sig fram men framförallt att införa metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt. Regionens mål att nämnden ska utse innovationsansvarig samt avsätta egna medel för att aktivt stödja utveckling, innovation och förnyelse är ej applicerbart på förvaltning för utbyggd tunnelbana utan att ett specifikt anslag tilldelas förvaltningen.

Förvaltningen har erfarenheter och insikter som kan generera innovationer kring infrastrukturinvesteringar och styrning av en genomförandeorganisation. Det skulle kunna öka kvalitén och effektiviteten i framtida infrastrukturprojekt. Inom ramen för utbyggd tunnelbana har förvaltningen arbetat med att hitta effektiviseringar och förbättringar som omsatts i verkligheten och skapar nytta för närboende som till exempel SMS-tjänster vid sprängning.

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. Förvaltning för utbyggd tunnelbana har under året varit en aktiv del i framtagandet av regionens plan för klimatreduktion i bygg- och anläggningsprojekt som ska fastställas under år 2020. Målen som föreslås i planen är i stort i linje med nuvarande arbetssätt inom förvaltningen.

Arbetet med att minska klimatpåverkan pågår ständigt inom förvaltningens verksamhet. Under året har resultaten av arbetet med att systematiskt identifiera förbättringsåtgärder avseende minskad klimatpåverkan fortsatt levereras. En stor del av förbättringsarbete i systemhandlingsskedet är nu sammanställt tillsammans med delar av detaljprojektering och summerar till identifierade förbättringar på cirka 40 000 ton CO2-ekvivalenter. Det är en stor bredd på åtgärder och dessa finns sammanställda för att sprida erfarenheter mellan projekt och inom branschen, vilket förvaltningen anser vara en nyckelfaktor till att nå klimatmålen. Under kommande år

kommer förvaltningen att lägga fokus på entreprenörernas arbete.

Förvaltningen använder ett hållbarhetscertifieringssystem vid namn Ceequal i arbetet med utbyggnaden som driver på klimatarbetet inom förvaltningen. Ceequal är det verktyg som förvaltningen använder för att mäta hållbarhetsprestanda i utbyggnadsprojekten.

Upphandlingsstrategier och indelning av entreprenader har stor påverkan på hållbarhetsarbetets utformning och kravställning. Under 2019 har förvaltningen efter diskussioner med certifieringsorganet för Ceequal beslutat om ett certifieringsupplägg avseende samtliga förvaltningens pågående utbyggnadsprojekt. Beslutet kommer innebära tydligare arbetssätt inom förvaltningen avseende fördelning av ansvar och arbete mellan projekt, entreprenader och medarbetare. Upplägget innebär att alla projekten certifieras och att certifieringsorganets representanter kommer att kunna stötta förvaltningen i upphandlingsstrategi för att uppnå bästa resultat. 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	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Klimatbelastningen från utbyggnaden av tunnelbanan ska reduceras *(Nämnd)*	17%				

Kommentar

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

Under 2019 har uträkningar fortsatt samt sammanställning av de olika entreprenadernas belastning och åtgärder utefter bygghandlingsprojektering på flera projekt. Prognosen av utfallet görs i år baserat på systemhandlingsprojekteringen. Projekten befinner sig i lite olika skeden men siffrorna visar det senaste värdet vilket är den mest korrekta uppskattningen av den slutliga belastningen.

Arbete har pågått under 2019 för att sammanställa åtgärder och beskriva vad de innebär för att på så sätt öka kunskapen inom förvaltningen och i förlängningen i branschen avseende möjliga åtgärder för att minska belastningen på klimatet. Att fokusera på åtgärder kommer vara ett ledande tema för förvaltningens klimatarbete under kommande år.

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

Kommentar

För bedömningsnivån Very good krävs 60 procent. För nästa bedömningsnivå Excellent krävs 75 procent. Fram till och med 2019 har prognoser använts för att redovisa status. Från och med 2020 kommer status att redovisas efter utförda revisioner certifieringsorganet för Ceequal. Först ut att verifiera projekteringsskedet är Barkarby. Prognos för systemhandlingsskedet har under året varit: Nacka-Söderort: 71 procent, Arenastaden 66 procent, Barkarby 78 procent och Depå 69 procent. Samtliga projekt ligger högt och det bedöms finnas goda chanser att projekten till och med når nästa bedömningsnivå Excellent. I snitt ligger förvaltningen på 71 procent som prognos till dess att projektet är klart.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Verksamhets- och fastighetsenergi i fastigheter ägda av Region Stockholm, kWh/kvm (A-temp) *(Regionfullmäktige)*			▬		>=-16
Kommentar Regionens mål avseende energi i fastigheter mäts och rapporteras av annan enhet inom regionen.,					
Andelen ägda och leasade fordon som drivs på förnybara drivmedel inom Region Stockholms nämnder och bolag *(Regionfullmäktige)*			●		>=3%
Kommentar Förvaltningen tillämpar det ramavtal som Region Stockholm har tecknat och där har miljöperspektivet beaktats.					
Klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser, ton koldioxidekvivalenter *(Regionfullmäktige)*			▬		>=-48%
Kommentar Region Stockholms totala mätning av klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser kalkyleras och rapporteras av regionledningskontoret för koncernen som helhet.					
Klimatpåverkan från Region Stockholms tjänsteresor, ton koldioxidekvivalenter *(Regionfullmäktige)*			▬		
Kommentar Klimatpåverkan från Region Stockholms tjänsteresor rapporteras av regionledningskontoret för respektive nämnd/bolag.					

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

Under 2019 har förvaltningen arbetat 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. I maj och december genomfördes övning i krisledning 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. Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor har skett under 2019.

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 2019 har regelbundna skyddsronder genomförts på arbetsplatserna av förvaltningens entreprenörer. Förvaltningens byggledning medverkar vid dessa ronder.

Förvaltningen har från 2020 förstärkt organisationen med en arbetsmiljöstrateg som ska arbeta övergripande inom förvaltningen med arbetsmiljö och stötta utbyggnadsprojekten.

Under senare delen av 2019 utförde Arbetsmiljöverket en inspektion av förvaltningens övergripande arbete avseende arbetsmiljö där de fann att förvaltningen uppfyller ställda krav.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor *(Nämnd)*	0st		●	0st	

Kommentar

Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor har skett.

Under 2019 har fyra stycken mindre allvarliga olyckor och sju stycken tillbud inträffat. Olyckor som inträffat handlar om snedtrampning och skärskador och flera av tillbuden som skett är kopplade till sprängningsarbeten.

Olyckor och tillbud utreds av entreprenörerna och nödvändiga åtgärder vidtas i samråd med förvaltningens arbetsmiljöorganisation. Dessa har inte kategoriserats som allvarliga arbetsolyckor varför målet anses vara

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige

uppfyllt.

Skattepengar ska frigöras till kärnverksamhet

Inom planläggnings-, tillstånds- och markåtkomstprocesser som drivs av förvaltningen finns risk för överklaganden som kan ha stora tids- och kostnadskonsekvenser. Överklaganden till domstol kan göras av sakägare till exempel för tunnelbanans miljötillstånd och för markåtkomst via lantmäteriförrättning. Förvaltningen arbetar för att ha en tydlig kommunikation med sakägare om vilka åtgärder som vidtas för att minska en eventuell negativ påverkan av tunnelbanan. Detta minimerar risken för överklaganden.

Överklaganden riskerar att leda till produktionsstopp för arbetstunnelentreprenaderna. Även tilldelningar av upphandlingar kan överklagas till domstol (förvaltningsrätten). Genom bland annat en aktiv dialog med förlorande anbudsgivare minskar risken för överklaganden.

Fördjupad uppföljning av En hållbar region Stockholm

Digitalisering - Ledning och styrning

Med utgångspunkt i regionens övergripande styrning, ledning och uppföljning har förvaltningen fastställt ett lokalt styr- och ledningssystem. Förvaltningens styrande dokument är en del av styr- och ledningssystemet och sorterade utifrån regionens modell: förvaltningsstyrning, kärnverksamhet och verksamhetsstöd.

Under 2019 påbörjades ett arbete för att tydliggöra förvaltningens process och koppling till dokumenthantering. Förvaltningen har under samordnade former tagit fram en gemensam dokumentstruktur och mappstruktur för hur styrande dokument sparas i förvaltningens gemensamma dokumenthanteringssystem.

Digitaliseringsinitiativ

Inom ramen för utbyggd tunnelbana har förvaltningen arbetat med att hitta effektiviseringar och förbättringar som omsatts i verkligheten och skapar nytta för närboende som till exempel SMS-tjänster vid sprängning.

Digitalisering - Realisering av förväntade nyttor

Eventuella digitaliseringsinsatser tas fram i samband med arbete med verksamhetsplan. Insatsen dokumenteras i avdelningens aktivitetsplan och följs upp i samband med uppföljning av mål och indikatorer.

Digitalisering - Goda exempel

Förvaltningen strävar efter att arbetet ska ske digitalt från projektering till överlämning till trafikförvaltningen. Det skapar nya möjligheter att effektivisera framtida drift av anläggningen.

Förvaltningen fortsätter att arbeta med automatiserad kvalitetsgranskning av leveranser från projektörer av nya tunnelbanan. Arbetet gör det möjligt att granska hela leveransen mot tidigare stickprovskontroller. Förutom att tid sparas vid granskning kan fel upptäckas tidigt vilket sparar tid och kostnader. Automatiseringen kan även användas av trafikförvaltningen.

Innovation

Förvaltningen har erfarenheter och insikter som kan generera innovationer kring infrastrukturinvesteringar och styrning av en genomförandeorganisation. Det skulle kunna öka kvalitén och effektiviteten i framtida infrastrukturprojekt. Inom ramen för utbyggd tunnelbana har förvaltningen arbetat med att hitta effektiviseringar och förbättringar som omsatts i verkligheten och skapar nytta för närboende som till exempel SMS-tjänster vid sprängning.

2.3.3 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	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Andelen positiva/neutrala inslag i media minst 85 procent *(Nämnd)*	89,5%			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. En liten försämring mot senaste mätning konstateras men medelvärdet för mätningar visar att målet ändå nås.

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.

Trafikförvaltningens upplevelse av en god samverkan med förvaltning för utbyggd tunnelbana ska förbättras *(Nämnd)*	57%				

Kommentar

Förvaltningen har genom en nollmätning konstaterat att 80 procent av trafikförvaltningens personal som arbetar med förvaltning för utbyggd tunnelbana anser att samarbetet fungerar bra, det vill säga svarar 3-5 på en femgradig skala. Senaste mätningen i december visar en försämring då värdet hamnade på 57 procent. Förvaltningen arbetar aktivt med att förbättra indikatorn.

Parternas upplevelse av en god samverkan med förvaltning för utbyggd tunnelbana ska förbättras *(Nämnd)*	88%				

Kommentar

Förvaltningen har genom en nollmätning konstaterat att 85 procent av de personer hos förvaltningens parter (kommunerna) upplever en god samverkan med förvaltningen, det vill säga svarar 3-5 på en femgradig skala. Senaste mätning i december visar ett resultat på 88 procent vilket är en god måluppfyllelse. Vi konstaterar att svarsfrekvensen för senaste mätningen var väldigt låg.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Minst 75 procent av de boende i närområdet ska anse sig vara informerade *(Nämnd)*	78%			75%	

Kommentar

Mätningen som gjordes i november visar att vi når målet. Information till närboende är en viktig del i arbetet med utbyggd tunnelbana. Förvaltningen har kommunikatörer som arbetar med att identifiera och tillgodose omgivningens behov av information och kommunikation.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige

2.3.4 Region Stockholm ska vara en attraktiv arbetsgivare

Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare

Förvaltningen har haft kontinuerliga chefs- och ledarskapsträffar för att stärka förvaltningens chefer i både chef- och ledarskap. Vidare har förvaltningen arbetat 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 en medarbetarbarometer som ett komplement till Region Stockholms samlade medarbetarenkät. Resultatet bereds på enhetsnivå och be-handlas sedan i ledningsgruppen. Vid behov tas förbättringsåtgärder fram.

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

I maj 2018 startade förvaltningen ett LinkedIn-konto för att profilera förvaltningen som arbetsgivare. Genom ett aktivt planerat nyhetsflöde med chefer och medarbetare som ambassadörer sprids bilden av förvaltningen och Region Stockholm som en attraktiv arbetsgivare. Under 2019 arbetade förvaltningen med att även synliggöra förvaltningens arbete på Facebook och Instagram. Kanalerna används för att informera om Nya tunnelbanan men även för att stärka bilden av att nya tunnelbanan och Region Stockholm som en attraktiv arbetsgivare. Under 2019 genomförde förvaltningen en samlad rekryteringskampanj där medarbetare deltog i bland annat filmer 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	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Andelen medarbetare som tycker att förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare/uppdragsgivare ska minst bibehållas *(Nämnd)*	72%		■		

Kommentar

Medarbetarenkäten 2019 visar att 72 procent anser att förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare. Det är en försämring jämfört med 2018 då resultatet var 74. Förvaltningen arbetar med att ta fram handlingsplaner för att förbättra resultatet.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Personalomsättning *(Regionfullmäktige)*	10%			<=10%	<=10%
Kommentar Förvaltningsledningen har arbetat aktivt med att öka möjligheten till anställning istället för att nyttja inhyrd personal. Ett framgångsrikt arbete har varit att publicera inlägg och filmer på LinkedIn med medarbetare som marknadsför förvaltningen.					
Andel av medarbetarna som uppger att de under året haft ett individuellt medarbetarsamtal med sin närmaste chef *(Regionfullmäktige)*	90%			100%	100%
Kommentar Målet uppfylls. Utfallet ges i medarbetarenkäten och alla som började i augusti till exempel har vid svarstillfället inte haft medarbetarsamtal eftersom det ligger senare än svarstillfället.					
Medarbetarindex *(Regionfullmäktige)*	77	81			>=76
Kommentar 2018 var det samlade medarbetarindexet på förvaltningen 81. Vid senaste mätningen var utfallet 77. Det är en liten försämring. Förvaltningen arbetar aktivt med att se över bland annat medarbetarnas arbetsmiljö. Förvaltningen konstaterar dock att från 2017 är det en markant förbättring då resultatet var endast 53 procent. Vidare kan konstateras att förvaltningen har satt ett mer ambitiöst mål vid jämförelse mot fullmäktiges mål om 76.					
Chefsindex *(Regionfullmäktige)*	80	83			>=78
Kommentar Utfall enligt medarbetarenkäten visar en försämring från föregående år samma period, då index var 83. Vidare kan konstateras att förvaltningen har satt ett mer ambitiöst mål vid jämförelse mot fullmäktiges mål om 78.					
Andelen sjukfrånvaro i relation till ordinarie arbetstid *(Regionfullmäktige)*	1,8%				6,2%
Kommentar Den procentuella sjukfrånvaron är kopplad till sjukfrånvaro kortare än 60 dagar för både kvinnor och män. För att begränsa sjukfrånvaron erbjuds stödsamtal/ utredande samtal till medarbetare via företagshälsovården efter individuell bedömning. HR-avdelningen har utvecklat och uppdaterad stödmaterial som används av chefer vid rehabilitering av medarbetare i syfte att underlätta arbetet.					

Systematisk kompetensförsörjning

Förvaltningen arbetar kontinuerligt för att medarbetarna ska ha rätt kompetens med utgångspunkt i uppdrag och ansvar. Utöver detta har utbildning i systematiskt arbetsmiljöarbete, lönesättning och utvecklingssamtal genomförts. Vidare har insatser inom säkerhet och informationssäkerhet gjorts samt webbutbildningarna inom till exempel SLL Disa informationssäkerhet och HBTQ-utbildningen. Förvaltningen arbetar aktivt för att attrahera nya medarbetare. Under året har förvaltningen deltagit i såväl Armada som LAVA. Här möter förvaltningen studenter med kompetens som förvaltningen behöver.

Region Stockholm arbetar med att förbättra kompetensförsörjningen, vilket sker med en modell för kompetensplanering, KOLL, vilken används tillsammans med IT-stödet ProCompetence. Förvaltningen bedömer årligen möjligheten att implementera modellen och verktyget baserat på mål och uppdrag samt uppnådd nytta.

2.3.5 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Attraktiva resor

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

Trygga resor

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

Effektiva resor

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

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.

Nedan redovisas de lokala indikatorer som förvaltningen fastställt för att nå regionens nedbrutna mål tillgänglig och sammanhållen region.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
100 procent av arbetstunnlarna på utbyggnadsgrenarna ska produktionsstartas *(Nämnd)*	80%			100%	

Kommentar

8 av 10 tilldelningar av arbetstunnelentreprenader för utbyggnadsgrenarna har genomförts under 2019. Arbetstunneln vid station Arenastaden ingår numera i en av huvudtunnelentreprenaderna varför antalet arbetstunnelkontrakt totalt är 10 jämfört med tidigare planerat 11. Tilldelning för de kvarstående arbetstunnlarna beräknas ske redan i januari 2020 varför mätetalet för 2019 bedöms som uppfyllt trots två kvarstående tilldelningar.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Inlämnad miljödomsansökan för Depå *(Nämnd)*	Ja			Ja	
Kommentar Miljödomsansökan för Depå lämnades in i juli 2019.					
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)*	100%			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.					
100 procent av de definierade sakområdena ska ha en plan för överlämning *(Nämnd)*	70%			100%	
Kommentar En överenskommelse om samverkan mellan förvaltningen 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 påbörjades under hösten 2019 och bedöms kunna slutföras 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

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

I oktober 2019 träffades en överenskommelse mellan Region Stockholm och Stockholms stad om att tidigarelägga projektstart av tunnelbana till Älvsjö. Förvaltningen förbereder för ett planeringsskede av projektet med målet att besluta om lokalisering och genomförandeavtal vid årsskiftet 2021/2022.

Avslutad	**Tidigarelägga investeringarna i 2017 års Sverigeförhandling**

LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag

Kommentar

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Med anledning av överenskommelse om att tidigarelägga projektstart av tunnelbana till Älvsjö är uppdraget avslutat.

2.4 Intern kontroll och regelefterlevnad

2.4.1 Arbetet med intern kontroll

Förvaltningens arbete inom intern kontroll 2019 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.

2.4.2 Resultat och analys från riskbedömningen

Förvaltningen har 21 identifierade risker i internkontrollplanen. Status för tolv av punkterna 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 beställningar av konsulter och inhyrd personal 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.

Sammantagen analys av riskbedömningen är att förvaltningens åtgärder för att minimera riskens utfall ger effekt. De risker som fortsatt har röd trend är de som förvaltningen har liten rådighet över.

2.4.3 Försäkran

Nämnden/styrelsen 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.

2.4.4 Regelefterlevnad

Övriga områden

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 avtals-tecknande 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. Övning i krisledning har genomförts och ytterligare övningar kommer att genomföras kontinuerligt. Arbetet anpassas utifrån etablering av produktionsnära projektkontor och tänkta produktionsstarter.

Antikorruption

Förvaltningen har riktlinjer avseende mutor och jäv som ansluter till Sveriges kommuner och landstings vägledning "om mutor och jäv", reviderad 2012-09-01 och Region Stockholms Riktlinje för anti-korruption och representation, LS 2016-11-15, fastställd 2016-11-15. Förvaltningens riktlinje riktar sig till förvaltningens medarbetare. Förutom framtagna riktlinjer sker även utbildning och information som förutom muta och korruption även innefattar jäv. Förebyggande arbete avseende antikorruption och mutor riktas både till den egna beställande organisationen och till förvaltningens leverantörer.

Gentemot leverantörsmarknaden ingår antikorruption som en del i hållbarhetsarbetet, till exempel ingår FN:s deklaration mot korruption i Region Stockholms Uppförandekod för leverantörer, LS 1303-0353.

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

Inköp

Regionstyrelsen reviderade Policy för inköp, LS 2017-1197, 2019-06-18 och fastställde *Riktlinje för inköp*, LS 2018-0667, 2019-06-18. Revidering av förvaltningens styrande dokument pågår så att dessa styr mot regionens övergripande policy och riktlinjer där så är tillämpligt.

Uppförandekod för leverantörer

Det är av stor vikt att förvaltningen i alla upphandlingar ställer rätt krav vad gäller miljö, kvalitet, energieffektivitet, sociala krav med mera. Förvaltningen tillämpar i upphandlingar Region Stockholms Uppförandekod för leverantörer, LS 1303-0353. Genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden kräver stora mängder material, varav en stor del är tillverkade utanför Sveriges gränser. Vid framställningen av dessa produkter och material finns risker i leverantörskedjan avseende kränkning av principer och normer för de mänskliga rättigheterna, arbetsrätt, miljö och antikorruption. Krav ställs i bygghandlingar för att tydliggöra vad som förväntas av kommande entreprenörer avseende kontroll, uppföljning och åtgärder vid identifierade risker i leverantörskedjan. Under 2019 har upphandlingar genomförts med reviderad kravställning som konkretiserar och förtydligar arbetet som entreprenörer ska utföra, detta för att underlätta uppföljningen i byggskedet. Under slutet av 2019 genomfördes även de första revisionerna på förvaltningens första upphandlade entreprenörer.

Förvaltningen har metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med social hållbarhet. Förvaltningen utför kontinuerligt riskanalyser för produkter och material som används i utbyggnaden där bland annat risken för barnarbete i leverantörsleden beaktas.

Delaktighet för personer med funktionsnedsättning

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

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

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

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

Jämställdhet och jämlikhet (inklusive HBTQ)

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

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

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

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

Folkhälsa

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

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

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

För att minimera påverkan på folkhälsan avseende luftmiljön utförs modelleringar av partikelhalter i tunnelbanesystemen och framförallt ventilationslösningar väljs för att minimera påverkan. Under 2019 har förvaltningen samarbetat med Kungliga tekniska

högskolan, KTH avseende att utreda ingångsvärdena i modellerna för att kunna göra bättre prognoser och designlösningar. Resultatet presenteras under 2020.

Nationella minoriteter

Under 2019 har förvaltningen fortsatt att tillhandahålla en övergripande informationsbroschyr om tunnelbanans utbyggnad på finska. Förvaltningen tillhandahåller även kortfattad information om tunnelbanans utbyggnad på samtliga minoritetsspråk på www.nyatunnelbanan.sll.se. I samband med de informationsinsatser som har genomförts under 2019 har förvaltningen inte fått någon förfrågan om information på minoritetsspråken.

Barns rättigheter

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

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

Skolorna är en viktig målgrupp i förvaltningens arbete. Avsikten är att planera byggtiden på ett så skonsamt sätt som möjligt för berörda skolor. I det arbetet tas direktkontakt med berörda skolor för att kartlägga förutsättningar och behov. Under 2019 har exempelvis besök gjorts på skola i Järfälla kommun för att ge en förhandsupplevelse av kommande stomljud från borrningar i berg för tunneln. Detta skapar en förståelse och kan minska oron inför byggnationen.

Under 2019 har förvaltningen tagit fram en checklista som ska vara ett stöd för projekten i att belysa barnperspektivet och implementera åtgärder i byggskedet.

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

2.5 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

ÅR 2019

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

Anmodan

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.

▶ 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

ÅR 2019

Den övergripande behovsanalysen för förvaltningens bemanning ligger till grund för avropen av inhyrd personal och konsulter 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 eller avdelningschef. 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

ÅR 2019

Förvaltningen har arbetat aktivt med prognosarbete och har haft månadsvisa avstämningar gällande investeringarna. Vid minst fyra tillfällen har prognoser gjorts; i februari, april, augusti och oktober. Däremellan har förvaltningen haft ekonomiavstämningar. Förvaltningen har i många delar gått in i entreprenadskedet vilket gjort att marknadens kostnadspåverkan på prognosen lättare kan uppskattas i samband med upphandling.

▶ Pågående enligt plan

Anmodan

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

ÅR 2019

Ett ledningssystem för informationssäkerhet, LIS, är implementerat i enlighet med övergripande riktlinjer. Förvaltningens dataskyddsombud säkerställer fortlöpande 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.

✔ Avslutad

Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att ytterligare intensifiera sitt arbete med säkerhet och krisberedskap.
RS 2018-1077

ÅR 2019

Säkerhet

Under 2019 har arbete pågått 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 och i projektet utbyggd tunnelbana till Barkarby har genomförts. Arbetet anpassas utifrån etablering av produktionsnära projektkontor och tänkta produktionsstarter.

2.6 Produktivitet

Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att hitta effektiviseringar som leder till en förbättrad verksamhet. Under hösten 2019 intensifierades det påbörjade arbetet med att se över förvaltningens styrande dokument. Det resulterade i att ett internt nätverk bildades vilket bidrar till att styrande dokument tas fram under samordnade former, vilket bidrar till en effektivare verksamhet och minskar risk för dubbelarbete.

För att effektivisera verksamheten genomförde förvaltningen under våren en samlad rekryteringsinsats. Kampanjen synliggjordes i kollektivtrafiksystemet och genom inlägg/filmer på LinkedIn. Genom denna kampanj har rekryteringsprocessen effektiviserats.

3 Verksamhet

3.1 Verksamhetsförändringar

Flera projekt har flyttat till projektkontor. Det finns fördelar med att sitta produktionsnära men även utmaningar. Förvaltningen arbetar med att stärka samverkan bland annat i ledarskapet där chefsträffar är ett initiativ men även att hitta digitala lösningar för medarbetarna för att samverkan på distans ska fungera.

4 Ekonomi

Under 2019 har förvaltningen upparbetat 1 267 miljoner kronor. Totalt har förvaltningen förbrukat 4 858 miljoner kronor i investeringsutgifter och kostnader under perioden 2014 till och med december 2019. Exkluderat för projektmedel för Depå och fordon (som Region Stockholm finansierar) samt för Södra Hagalund (Södra Hagalunds siffror återfinns i Sverigeförhandlingen), har förvaltningen under 2019 upparbetat 1 056 miljoner kronor och totalt förbrukat 4 271 miljoner kronor. I totalsiffran ingår utbetalt förskott om cirka 12 miljoner kronor, vilket är avstämt med AB Stockholms Läns Landstings Internfinans inom Region Stockholm och giltig bankgaranti finns.

Den totala faktureringen från förvaltningen till parterna uppgår till 7 238 miljoner kronor för att finansiera verksamheten och 6 590 miljoner kronor exklusive Depå och fordon samt Södra Hagalund.

Med anledning av trafiknämndens beslut, TN 2019-0526, om att upparbeta anläggningen nya tunnelbanan, inom ramen för AB SL, pågår ett arbete med trafikförvaltningen för genomförande av detta beslut. Från och med 1 januari 2020 sker redovisningen via en bolagsdel inom AB SL för hantering av de delar av nya tunnelbanans verksamhet som ska aktiveras och en förvaltningsspecifik del behålls. Samtliga ansvarsförhållanden kommer att kvarstå oförändrade. Förvaltning för utbyggd tunnelbana är fortsatt en självständig förvaltning som rapporterar direkt till trafiknämnden. Den förändrade hanteringen får dock konsekvenser för till exempel regionens anslag för att täcka räntekostnader inom nya tunnelbanan som från år 2020 ska gå till AB SL. Förändringen sker för att minska skattekonsekvenserna för regionen men riskerar samtidigt att leda till ökade kostnader för förvaltningen i form av såväl implementerings- som driftkostnader för att genomföra förändringen.

4.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Anslag	4	4	0	0,1 %
Övriga bidrag	118	129	-11	10,6 %
Övriga intäkter	0	0	0	
Verksamhetens intäkter	**122**	**133**	**-11**	**10,3 %**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-86	-84	-2	6,9 %
Lämnade bidrag	0	0	0	
Lokal- och fastighetskostnader	-7	-9	2	-27,2 %
IT- och telekostnader	-6	-8	2	3,6 %
Övriga kostnader	-19	-28	9	79,5 %
Verksamhetens kostnader	**-118**	**-129**	**11**	**10,6 %**
Avskrivningar	0	0	0	
Finansnetto	-4	-4	0	79 %
Resultat**	**0,5**	**0**	**0,5**	

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år

* mkr
** Avser resultat före bokslutsdispositioner

Utfall i jämförelse med budget

- Totala avvikelsen för personalkostnader inklusive inhyrd personal är 2 miljoner kronor högre än budget vilket beror på en förskjutning av planerade anställningar och istället har inhyrd personal nyttjats.
- Lokalkostnaderna är cirka 2 miljoner kronor lägre än budget beroende på en rättning som skett under 2019 för felaktigt fakturerade lokalkostnader under 2018. För att hålla nere lokalkostnaderna införde förvaltningen under 2018 flexarbetsplatser vilket är i linje med Region Stockholms framtidsvision avseende kontorslandskap, för att utnyttja kontorsplatserna så effektivt som möjligt.
- Utfallet för IT- och telekostnader är 2 miljoner 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 2019. Förklaringen till avvikelsen är att utfallet för kommunikationskostnader är 4 miljoner kronor lägre än budget där kostnaden för planerade insatser på grund av senare byggstart, lägre nyttjande av konsulttjänster om 3 miljoner till följd av senarelagda insatser och cirka 2 miljoner avser förskjutna planerade regioninterna kostnader.
- 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. Budgeterat anslag är periodiserat över tolv månader subtraherat med årets räntekostnader utgör årets resultat.

Prognossäkerhet

Utfall för personalkostnader inklusive inhyrd personal blev 4 miljoner kronor högre än

prognos vid delår**.** Överskridandet förklaras till ett högre nyttjande av inhyrd personal om 6,8 miljoner, primärt beroende nyttjande av teknikresurser, vars effekt minskas av lägre lönekostnader om 4,8 miljoner.

Utfall för övriga kostnader blev cirka 4 miljoner lägre än vad prognosen var i delåret. Det förklaras till att kommunikationskostnader samt systemförvaltningskostnader blev lägre för senarelagda insatser.

Räntekostnaderna för koncerninterna lån har varit 0,5 miljoner kronor lägre än anslaget vilket leder till ett resultat om 0,5 miljoner kronor.

4.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Summa personalkostnader	**-33,8**	**-38,6**	**4,8**	**21 %**
Förändring sem- och löneskuld	-0,5	0	-0,5	54,3 %
Lönekostnad	-21,1	-24,2	3,1	24,7 %
- varav övertid	*0*	*0*	*0*	
- varav sjuklönekostnad	*-0,4*	*0*	*-0,4*	*27,1 %*
PO-pålägg	-10,4	-11,6	1,2	15,8 %
Övriga personalkostnader	-2	-3	1	6,6 %
Inhyrd personal	**-51,7**	**-44,9**	**-6,8**	**-0,7 %**
Personalkostnad inkl inhyrd personal	**-85,5**	**-83,5**	**-2**	**6,9 %**

* 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 därför enbart 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

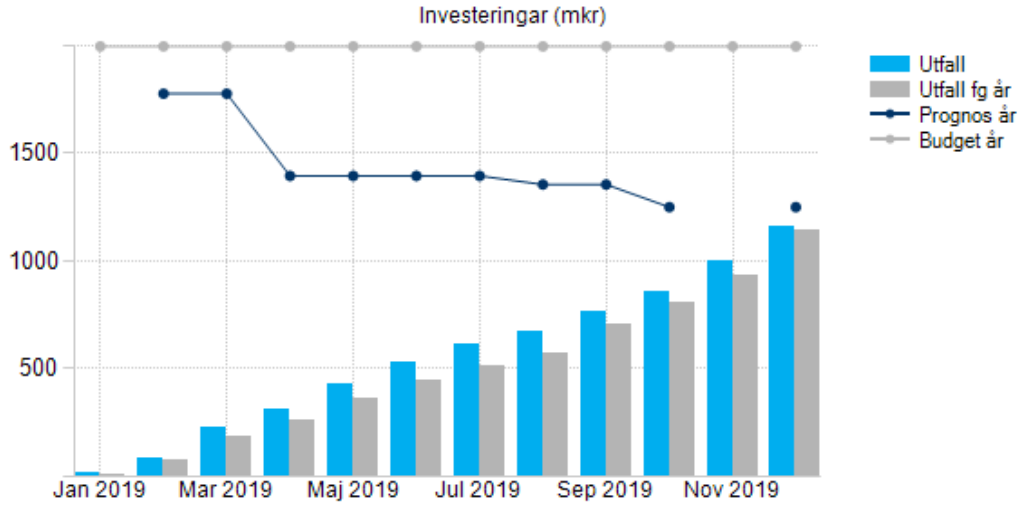
Utfallet för personalkostnader inklusive inhyrd personal uppgår till 85,5 miljoner kronor jämfört med den periodiserade budgeten som uppgår till 83,5 miljoner kronor. Förskjutna planerade anställningar ger en positiv effekt mot budget 2019 om 4,8 miljoner kronor. Dock ger ett högre utnyttjande av inhyrd personal en negativ effekt mot budget om 6,8 miljoner kronor under 2019. Totalt ger det en avvikelse om 2 miljoner koronor.

4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

Åtgärd (mkr)	Kommentar	Utfall	Budget 2019	Budget 2020
Summa				

Förvaltningen har löpande genomfört ett åtgärds- och optimeringsarbete för att hålla verksamheten inom beslutade ramar.

4.3 Investeringar



Utgift i jämförelse med budget

Utfallet för investeringsobjekten för hela 2019 uppgår till 1 149 miljoner kronor vilket är 12 miljoner kronor högre än utfallet 2018. Till detta tillkommer cirka 11 miljoner kronor i utbetalt förskott hänförliga till före 2019 som efter samråd med revisorerna har omklassificerats från kortfristiga fordringar till pågående anläggningar under året. Konsekvensen blir att beloppet påverkar utgifterna vilket de inte gjorde tidigare. Denna justering ingår inte i beloppen för innevarande år eftersom den är hänförlig till tidigare år, däremot ingår den i total ackumulerad utgift.

Årets utgifter motsvarar en upparbetningsgrad om 58 procent av budget. Att upparbetningsgraden är relativt låg beror främst på förskjutning i byggstarter främst beroende på utdragna tillstånds- och detaljplaneprocesser. Stor del av förskjutningen beror på överklagan av järnvägsplan och detaljplan för investeringsobjektet Nacka och Söderort.

Totala utgifter och kostnader

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till och med 2019 uppgår till 4 858 miljoner kronor. I dessa ingår 4 060 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 798 miljoner kronor för entreprenader (främst förberedande arbeten).

Det pågår en dialog mellan parterna om hur finansieringen av kostnadsökningen för tunnelbaneobjekten inom Stockholmsförhandlingen ska lösas. I totalprognosen har beloppen justerats för stabs- och driftskostnader samt justerats för index med 2

procent årligen. I tidigare rapporterad totalbudget har denna justering inte skett för Älvsjö-Fridhemsplan.

4.3.1 Investeringsobjekt

Investeringsobjekt

Investeringsobjekt

Investeringsobjekt > 100 mkr (Mkr)	Utgift 2019	Budget 2019	Budget avvik.	Total ack utgift	Total prognos	Total budget
Tunnelbana till Nacka och Söderort	551,0	1 119,1	568,1	2 110,6	23 091,8	13 653,7
Tunnelbana till Arenastaden	172,0	298,7	126,7	881,4	6 022,5	4 214,1
Station Södra Hagalund	48,6	96,9	48,3	141,5	1 295,3	1 282,4
Tunnelbana till Barkarby	234,0	283,1	49,1	802,8	5 512,9	3 248,9
Depå	141,5	195,6	54,1	386,2	4 388,8	3 480,8
Fordon	2,2	3,1	0,9	6,7	2 520,6	2 388,8
Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan	0,0	0,0	0,0	0,0	13 630,6	14 266,4
Totalt investeringsobjekt > 100 mkr	**1 149,3**	**1 996,5**	**847,2**	**4 329,2**	**56 462,5**	**42 535,1**

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) har fortsatt 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 tekniskslagen. 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

Under 2019 har projektet fått alla nödvändiga tillstånd för att kunna starta produktionen av de stora bergentreprenaderna som krävs för att bygga ut tunnelbanan till Nacka och Söderort. I februari 2019 hölls miljödomsförhandlingen för tunnelbaneutbyggnaden och dom förkunnades den 19 juni. Domen erhölls med verkställighet men innehöll dock stränga villkor för inläckage i bygg- och driftskede, vilket kommer ha påverkan hur byggandet av anläggningen kommer att genomföras. En arbetsgrupp arbetar nu med att närmare beskriva projektets planerade 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 2019 gjordes på uppmaning av Trafikverket en extra kommunikation av järnvägsplanen för att bland annat klargöra vissa ställningstaganden kring markåtkomst i befintliga byggnader. I oktober 2019 fastställdes järnvägsplanen av Trafikverket men överklagades av en fastighetsägare på Blasieholmen. Överklagandet drogs dock tillbaka efter bara någon vecka och projektets järnvägsplan vann laga kraft.

Detaljplanen för Stockholms stad antogs i kommunfullmäktige i februari 2019, men överklagades av boende nära den framtida stationen vid Sofia samt av boenden vid Sockenplan. Överklagandena avslogs av mark- och miljödomstolen och vidare prövningstillstånd nekades av mark- och miljööverdomstolen, vilket gjorde att detaljplanen för Stockholms stad vann laga kraft under hösten 2019.

Med en miljödom erhållen med verkställighet, lagakraftvunnen järnvägsplan och detaljplaner för både Nacka och Stockholm har projektet under hösten 2019 kunna fokusera på att teckna områdesvisa nyttjanderättsavtal för att säkerställa att projektet har markåtkomst när produktionen startar i början av 2020. Ett sidoavtal har redan under 2018 tecknats 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.

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 början av 2020.

Upphandling och byggande

Under 2019 var det planerat att samtliga arbetstunnelentreprenader samt spårtunneln från Kungsträdgården och Sockenplan etapp 1 skulle starta. Den överklagade detaljplanen i Stockholm samt att järnvägsplanen vann laga kraft senare än planerat innebär att samtliga byggstarter i stället kommer att ske under 2020. Under 2019 har dock samtliga upphandlingar för arbetstunnlar startat och för fyra av arbetstunnlarna (Nacka, Värmdövägen, Järla och Londonviadukten) har kontrakt med entreprenörer tecknats. För arbetstunneln vid Sundsta backe gjordes tilldelning i slutet av december

2019. Upphandlingen av Kungsträdgården och Sockenplan etapp 1 kommer att avslutas under första kvartalet 2020.

Upphandlingen av Sockenplan etapp 1 fick avbrytas under hösten och göras om då det inte inkom något anbud vid första försöket. På grund av det stora antalet tunnel- och bergprojekt som pågår och planeras just nu så bedöms risken att få in få eller inga anbud även på framtida upphandlingar som stor.

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 har byggandet av en provisorisk gång- och cykelbro startat under hösten 2019 för att vara klar när arbetstunneln vid Värmdöleden börjar byggas.

I Söderort har det sedan 2018 byggts en råstomme till biljetthall vid Mårtensdal i Hammarby Sjöstad. Denna färdigställdes under hösten 2019 och kommer att bli en del av den utökade stationen vid Gullmarsplan. Under 2019 har upphandling av råstomme till station Sicklas västra uppgång genomförts. Produktionen av denna planeras att påbörjas under början av 2020.

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 av bussterminalen (en ny rastlokal, mm). Under sommaren 2019 utfördes 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 genomfördes ytterligare ett förberedande arbete då de befintliga spåren vid station Kungsträdgården kortades av och en tillfällig barriärvägg sättes upp för att förbereda för de framtida arbetena vid stationen.

Som ytterligare förberedelser inför byggstart så har upphandlingar av likriktarstationer och nätstationer gemensamt för hela förvaltningen startat under 2019. Nacka och Söderort har dessutom under hösten 2019 upphandlat byggledningsorganisationer för Södermalm, Nacka och Söderort för att säkerställa nödvändiga resurser är på plats innan byggstart.

Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Nacka och Söderort för 2019 uppgår till 551 miljoner kronor jämfört med årets budget på 1 119 miljoner kronor. En avvikelse med 568 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad på 49 procent. Avvikelsen beror på den försenade byggproduktionen som förklarats ovan vilket till stor del är hänförligt till den överklagade detaljplanen.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till och med 2019 uppgår till 2 373 miljoner kronor. I dessa ingår 1 998 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive

projektering samt 375 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 och ingår i Sverigeförhandlingen. 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

Efter att bygghandlingarna för arbetstunnel Arenastaden färdigställts är bygghandlingsprojekteringen av alla tre arbetstunnlarna färdig. Fokus har flyttats till projektering av de stora berg- och anläggningsentreprenaderna som börjar bli klar samt att projekteringen av bygg- och installation har påbörjats. Under året har även projektering av BEST samt vändspåret i Åkeshov pågått för fullt.

Planläggning och prövning

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 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 fått klartecken från Trafikverket och därefter fått tillstyrkan från länsstyrelsen. Den 22 augusti skickades järnvägsplanen vidare till planprövning på Trafikverket.

Stockholms detaljplan har vunnit laga kraft. Detaljplanen i Solna antogs i kommunfullmäktige i Solna 26 augusti, men överklagades av två parter.

Upphandling och byggande

Upphandling har pågått under hela 2019 för två av arbetstunnlarna. Utskicket av förfrågningsunderlaget för arbetstunnlarna i Hagastaden och i Hagalund gjordes sent 2018. Då tillståndsprocessen samt detaljplaneprocessen dragit ut på tiden förlängdes anbudstiderna till september för arbetstunnel Hagalund respektive oktober för arbetstunnel Hagastaden. Den 19 december tilldelades kontraktet för arbetstunneln i Hagalund medan kontraktet för arbetstunneln i Hagastaden planeras att tilldelas under januari 2020. Kontraktsskrivning och byggstart av båda arbetstunnlarna förväntas under första kvartalet 2020. Arbetstunneln i Arenastaden beräknas skickas ut under våren 2020 och byggstartas under hösten samma år.

Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Arenastaden (inklusive station Södra Hagalund) för 2019 uppgår till 221 miljoner kronor jämfört med budget om 396 miljoner kronor. En avvikelse om 175 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 56 procent.

För tunnelbana till Arenastaden exklusive Södra Hagalund uppgår utfallet till 172 miljoner kronor jämfört med budget om 299 miljoner kronor, en avvikelse om cirka 127 miljoner kronor.

Utfallet för Södra Hagalund enskilt uppgår till cirka 49 miljoner kronor jämfört med årets budget på 97 miljoner kronor, en avvikelse om cirka 48 miljoner kronor.

Avvikelserna för tunnelbana till Arenastaden inklusive Södra Hagalund beror på att både detaljplaneprocessen samt tillståndsprocessen dragit ut på tiden.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till och med 2019 för Arenastaden inklusive Södra Hagalund uppgår till 1 143 miljoner kronor. I dessa ingår 884 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 258 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 förfrågningsunderlag för 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 har det under året pågått ett arbete med att färdigställa handlingar till förfrågningsunderlag för den stora bygg- och installationsentreprenaden samt upphandlingen av rulltrappor. Visst arbete kvarstår med färdigställandet av handlingar till bygg- och installationsentreprenaden.

Planläggning och prövning

Projektet har erhållit miljödom och kommunernas gamla detaljplaner är justerade. Järnvägsplanen fastställdes under november 2018. Under 2019 har projektet börjat att söka 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.

Under året har även arbete pågått 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 har varit i full produktion sedan första kvartalet i år och den sista sprängsalvan i arbetstunneln i Veddesta var gjord lagom till årets utgång. De övriga två arbetstunnlarna beräknas vara färdigställda under våren 2020.

Upphandlingen av den stora berg- och anläggningsentreprenaden, Järfällatunneln, pågår och anbuden har utvärderats sedan oktober. Tilldelning beräknas ske tidigt 2020 med byggstart under våren.

Under hösten har projektet även påbörjat upphandlingen av rulltrappor, detta kontrakt ska sedan ingå i förfrågningsunderlaget för bygg- och installationsentreprenaden. Till våren planeras utskick av förfrågningsunderlaget för den entreprenaden.

Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Barkarby för 2019 uppgår till 234 miljoner jämfört med årets budget om 283 miljoner kronor. En avvikelse om 49 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 83 procent av budget.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till och med 2019 uppgår till 897 miljoner kronor. I dessa ingår 756 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 142 miljoner kronor för entreprenader. I beloppet ingår även ett utbetalt förskott om cirka 4 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 den första halvan av året gjordes ett intensivt arbete 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 har lagts fram som nya förutsättningar för projekteringen.

Upphandlingsstrategin för projektet har utvecklats och förfinats under året samt presenterats för projektören. Projektet har gått från en entreprenad till att dela upp produktionen i fem entreprenader; Depå ovan jord, Kvicksund, Arbetstunneln, Anslutningsspåret och BEST. Utöver det tillkommer diverse förberedande arbeten till exempel Östra sponten som gått ut på ramavtalsförfrågan under december.

Under hösten har det varit ett intensivt arbete för att få till projekteringstidplaner för att möta projektets nya upphandlingstider.

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.

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.

Mellan den 11 november och 11 december ställdes projektets järnvägsplan ut på granskning. Det kom in kring 25 yttranden som projektet ska bemöta.

Under december tecknade projektet ett genomförandeavtal med en elnätsägare. Avtalet innefattar beställning av förberedande arbeten på fastigheter gällande omläggning av kablar och intrångsskydd. Avtal har även tecknats med Stockholm Vatten och Avfall, vilka har påbörjat sina förberedande arbeten.

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 slutligen togs beslut vid regionfullmäktiges sammanträde i september. Genomförandebeslutet innebär att projektet dels fått utökade medel men även att de nu får upphandla entreprenader och dra igång produktionen.

Under december skickades förfrågningsunderlag ut för en förberedande entreprenad, östra sponten: ett tidskritiskt arbete där en första stödmur skall byggas i södra delen av befintligt depåområde mot högdalstippen.

Övriga arbeten, vars förfrågningsunderlag snart är klara för utskick, är Kvicksund (en komplicerad entreprenad i anslutning till Kvicksundsvägen) och projektets

arbetstunnel vid Örbyleden.

Ekonomi

Investeringsutgifter för Depå Högdalen för 2019 uppgår till cirka 142 miljoner kronor jämfört med årets budget om 196 miljoner kronor. Det innebär en avvikelse om 54 miljoner kronor och en upparbetningsgrad på 72 procent.

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 under 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 2019 uppgår till drygt 2 miljoner kronor, jämfört med budget om 3 miljoner kronor. Det innebär en avvikelse om cirka 1 miljon kronor och en upparbetningsgrad på 71 procent.

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 och med 2019 uppgår tillsammans till 446 miljoner kronor. I dessa ingår 422 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 24 miljoner kronor förberedande arbeten.

Tunnelbana till Älvsjö

Den 21 april 2017 undertecknades avtal om storstadsåtgärder inom ramen för Sverigeförhandlingen. En av satsningarna innebär tunnelbaneutbyggnad mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex stationer. Den 22 oktober beslutade trafiknämnden om att tidigarelägga planeringen av ny tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö, TN 2019-1098.

4.3.2 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2019	Budget 2019	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar				
Ersättningsinvesteringar				
Totalt investeringar				

4.4 Resultatdisposition

Ej applicerbart på förvaltning för utbyggd tunnelbana eftersom förvaltningen inte drivs under bolagsliknande former.

4.5 Balansräkning

Balansräkning*	Utfall	Utfall fg år	Förändr.
Anläggningstillgångar	4 329	3 169	1 160
Omsättningstillgångar	2 549	1 071	1 478
- varav kassa och bank	*2 493*	*989*	*1 504*
SUMMA TILLGÅNGAR	**6 878**	**4 239**	**2 639**
Eget kapital	**1**	**2**	**-1**
Avsättningar	**0**	**0**	**0**
Skulder	**6 877**	**4 237**	**2 640**
- varav långfristiga skulder	*4 972*	*3 951*	*1 021*
- varav kortfristiga skulder	*1 906*	*286*	*1 619*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**6 878**	**4 239**	**2 639**

* mkr

Förvaltningens anläggningstillgångar består av investeringar i de olika tunnelbaneprojekten samt Depå- och fordonsprojektet och dessa ökar i takt med att utbyggnaden av tunnelbanan fortskrider. Under 2019 har anläggningstillgångarna ökat med 1 1160 miljoner kronor. 12 miljoner av detta avser de utbetalda förskott som tidigare redovisats som kortfristiga fordringar, men som 2019 omklassificerats till pågående anläggningar. 11 miljoner kronor är hänförliga till innan 2019 och 1 miljon kronor är hänförlig till 2019. När förvaltningen går in i en intensivare fas med alltfler produktionsstarter, kommer anläggningstillgångarna att öka i högre takt de närmaste åren.

Omsättningstillgångarna består i huvudsak av likvida medel samt en mindre del momsfordringar. Inbetalningarna till förvaltningen styrs via betalningsplanen som är utformad utifrån de bedömningar om upparbetning som skedde i samband med tilläggsavtalet till Stockholmsförhandlingen. Under 2019 har fakturering till parterna skett vid två tillfällen i enlighet med betalningsplanen. Kassa och bank uppgår vid slutet av år 2019 till 2 493 miljoner kronor och består av den finansiering som ännu

inte har upparbetats.

Skulderna består till övervägande del av investeringsbidrag i form av medfinansiering som finansierar tunnelbaneutbyggnaden i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen. Den del av medfinansieringen som kommer från stat och kommuner bokförs som extern skuld och den del av medfinansieringen som sker via Region Stockholm bokförs som intern skuld. Regionens andel som tas upp via lån redovisas som räntebärande skulder medan den del av finansieringen som inte tas upp via lån redovisas som icke räntebärande skulder.

Från den 1 januari 2020 kommer förvaltningen att börja upparbeta investeringar inom ramen för AB SL i enlighet med beslut i regionfullmäktige. Då kommer upparbetade investeringar samt finansiering att överlåtas till AB SL. I samband med detta amorteras de koncerninterna lånen för att istället lånas upp via AB SL. Detta innebär att lånedelen av skulderna omklassificerats till kortfristiga skulder i årsbokslutet 2019.

Totala skulder har ökat med 2 640 miljoner kronor, vilket främst består av årets fakturering och upplåning om 2 876 miljoner kronor minus årets upplösning av verksamhetens kostnader om 118 miljoner kronor. Resterande del består av förändring av leverantörsskuld, semesterskuld och övriga upplupna kostnader samt upplupna kostnader.

Posten eget kapital består av det resultat som uppstår till följd av att anslaget för att täcka förvaltningens räntekostnader varit 0,5 miljoner högre än utfallet för räntekostnaderna. Detta bokförs som lokalt landstingskapital och kommer att regleras genom att föras om till Koncernfinansiering i samband med koncernens årsbokslut.

4.6 Kassaflödesanalys

Förvaltningen har haft inbetalningar om totalt 2 876 miljoner kronor under året varav Stockholms stad inbetalt 246 miljoner kronor och Region Stockholm 1 313 miljoner kronor varav 1 189 miljoner kronor i koncerninternt lån. Inbetalningar från staten via Trafikverket uppgår till 113 miljoner kronor samt inbetalningar från kommunerna motsvarar 534 miljoner kronor.

230 miljoner kronor har använts för att finansiera den löpande verksamheten och 1 142 miljoner kronor för att finansiera kassaflödet för investeringsverksamheten. Årets kassaflöde har ökat med 1 504 miljoner kronor.

Kassaflödesanalys	**2019-12-31**
Mkr	
Den löpande verksamheten	
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-230
Investeringsverksamheten	
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-1 142
Finansieringsverksamheten	
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	2 876
Årets kassaflöde	**1 504**

5 Personal och utbildning

Förvaltningen hade i december 2019 cirka 220 medarbetare med mål att öka andelen anställda.

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.

5.1 Attraktiv arbetsgivare

Ledarskap är ett prioriterat område för förvaltningen och därför genomförs fyra chefsträffar per år vars fokus är chef- och ledarskap. Chefsträffarna har bland annat handlat om det svåra samtalet, en workshop där förvaltningens utvecklingsområden diskuterades samt samarbete på distans, vilket är ett mycket aktuellt område inom förvaltningen då flera projekt nu flyttar ut till projektkontor. Chefsträffarna är ett led i att stärka chefssamverkan samt tillsammans hitta de bästa lösningarna för verksamheten utifrån ett ledarskapsperspektiv.

5.2 Arbetsmiljö och hälsa

Förvaltningen arbetar med en medarbetarbarometer som skickas ut två gånger om året och som följer och kompletterar medarbetarenkäten som bara görs en gång om året, och då särskilt de frågeområden som kräver extra fokus. Resultatet har sammanställts och analyserats och handlingsplaner har tagits fram på enhets-, avdelning- och ledningsgruppsnivå. Årets medarbetarenkät genomfördes under oktober månad. Enkäten är ett viktigt verktyg för förvaltningen att arbeta med för att utveckla verksamheten.

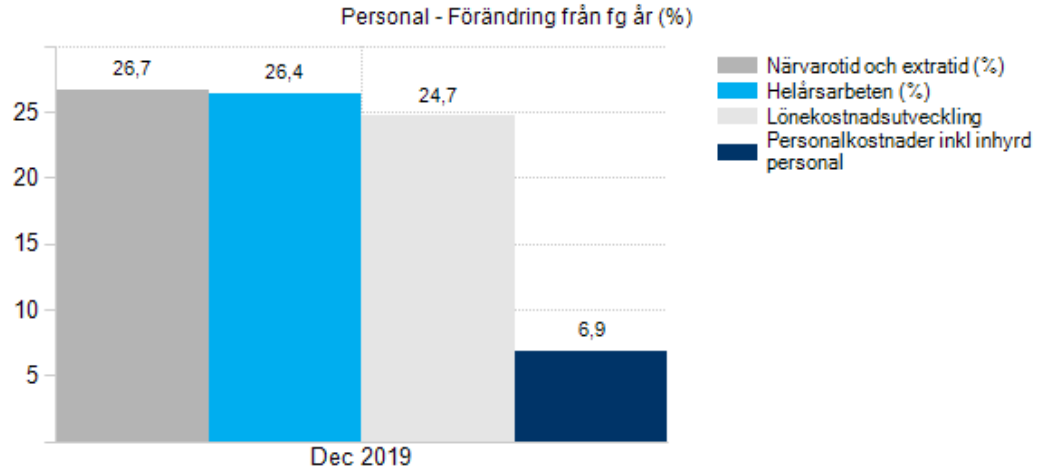
5.3 Systematisk kompetensförsörjning

Organisationen går nu från ett projekteringsläge till ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras men främst behövs fler medarbetare.

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.

För att öka förvaltningens rekryteringsmöjligheter har förvaltningen under året deltagit i olika mässor; LAVA, en arbetsmarknadsmässa vid Kungliga Tekniska högskolan, Armada även den på Kungliga Tekniska högskolan och Arkad på Lunds tekniska högskola. I januari besöker förvaltningen Larv som anordnas av Luleå tekniska universitet.

5.4 Personal



Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Personal - Helårsarbeten	67	66	1	26,4%

Utfall helårsarbeten i jämförelse med budget

- Förvaltningen har under perioden haft 67 anställda helårsarbeten. Periodiserad budget för perioden är 67 helårsarbeten.
- 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.

5.5 Sjukfrånvaro

Procentuell sjukfrånvaro	Utfall	Utfall fg år	Förändr.
Procentuell sjukfrånvaro totalt	**1,8**	**1,6**	**12,5%**
- varav kvinnor	*1,9*	*2,3*	
- varav män	*1,7*	*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 ökat jämfört med samma period föregående år, från 1,6 procent till 1,8 procent.

Beskrivning av sjukfrånvaro och åtgärder

- Fler kvinnor än män har under perioden haft sjukdagar. Inga organisatoriska orsaker har kunnat identifieras som förklaring till detta.
- I samtliga fall med sjukskrivning fler än sex 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

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

Korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar har utvecklats till en tydlig tids- och kostnadsrisk. Tydligast är det för korsningspunkterna för Tunnelbana till Arenastaden. Inlämningen av järnvägsplanen för fastställelse dröjde till augusti 2019 beroende på att det har tagit längre tid än beräknat att hitta lösningar som båda parter känner sig trygga med.

Under tiden för fastställelsen av järnvägsplanen 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. Med kommunerna tecknas nu nyttjanderättsavtal enligt de sidoavtal till genomförandeavtalet som har tagits fram med respektive kommun.

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.

I syfte att marknadsföra projekten, informera om förvaltningens kommande upphandlingar samt ge god konkurrens genomförde förvaltningen en leverantörsdag den 12 november där cirka 350 deltagare från 25 länder deltog.

Besök tillsammans med Invest Stockholm Business Region för att marknadsföra projekten har under 2018 och 2019 genomförts i ett flertal länder. Senast i maj 2019

genomfördes resa till Wien för att informera leverantörer.

Överklaganden

Överklaganden kan leda till väsentliga konsekvenser på tid och kostnad.

Förvaltningen har en strategi att driva de formella processerna parallellt. Om exempelvis processen för miljöprövning hade lagts efter järnvägsplan skulle det finnas risk för sena överklaganden och stora konsekvenser på tiden för byggstart.

Det senaste överklagandet gällde järnvägsplanen för Nacka och Söderort som fastställdes den 18 september men därefter överklagades till regeringen av en fastighetsägare på Blasieholmen. Överklagandet drogs därefter tillbaka bland annat efter en dialog mellan representanter från fastighetsägaren.

Överprövning av tilldelningsbeslut vid upphandling kan medföra förseningar och ökade kostnader. Förvaltningen har haft kontakt med förlorande anbudsgivare för att tydliggöra grunderna för tilldelningen och därmed minskat risken för överprövning. Senast togs kontakt i samband med tilldelningen av entreprenadkontrakt för fyra arbetstunnlar inom projektet Nacka och Söderort.

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 Pågående rättsprocesser (tvister)

Förvaltningen har inga pågående rättsprocesser.

8 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 Region Stockholms framtidsutveckling.

Det nya skedet innebär även att delar av förvaltningen har flyttat 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 har startat en intern podd för att öka möjligheten till informationsspridningen till samtliga medarbetare oavsett lokalisering.

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 mätetal 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. 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 andra medarbetarbarometer har nu genomförts och resultatet har sammanställts och analyserats och handlingsplaner har tagits fram på enhets-, avdelning- och ledningsgruppsnivå. Årets medarbetarenkät genomfördes under oktober månad. Enkäten är ett viktigt verktyg för förvaltningen att arbeta med för att utveckla verksamheten.

Efter ett intensivt arbete under hösten har förvaltningen en klar bild av projektens långsiktiga bedömningar av ekonomi, tid och risk. Samtalen mellan parterna pågår fortsatt med anledning av den situation som förvaltningen presenterat under hösten, att förvaltningen överskrider kostnadsramen med drygt 9 miljarder kronor.

Från ledningens sida innebär detta att vi nu går in i en tid med nya krav kring ekonomi, tid och risk samt anläggningens omfattning. Förvaltningen kommer att arbeta med stärkt uppföljning, styrning och återapportering. Mot den bakgrunden beslutade ledningsgruppen under hösten 2019 om ett antal uppdrag som kommer att genomföras den närmaste tiden:

- Anläggningens omfattning ska låsas så att den blir tydlig för medarbetare och samarbetsparter.
- Projektens avrapportering till ledningen kommer att ses över för att stärka den kontinuerliga kontrollen och styrningen samt förbättra avrapporteringen Region Stockholm och övriga parter.
- Förvaltningens controllernätverk har fått i uppdrag att ta fram ett beslutsunderlag till ledningsgruppen med ett antal nyckeltal som ska underlätta en samlad styrning.

  Nätverket kommer även att arbeta med projektens årliga budgetar vilket kommer att vara en grund för ekonomienhetens arbete med förslag till ny finansieringsplan.

- Utöver ovanstående ses även riskhanteringen över. Förvaltningen har redan tagit fram nya tidplaner som finns publicerade.

Målet är att skapa en större tydlighet, transparens och kontinuerlig statusrapportering inom förvaltningen men även gentemot de finansierande parterna.

9 Övrigt

I samråd med förvaltningens revisorer har utbetalda förskott under året klassificerats om från kortfristiga fordringar till anläggningstillgångar.

I övrigt har samma redovisningsprinciper använts som i den senaste årsrapporten.

10 Förväntad utveckling 2020

I oktober 2019 träffades en överenskommelse mellan Region Stockholm och Stockholms stad om att tidigarelägga projektstart av tunnelbana till Älvsjö. Förvaltningen förbereder nu för ett planeringsskede av projektet med målet att kunna besluta om lokalisering och genomförandeavtal vid årsskiftet 2021/2022.

Under 2020 kommer ett flertal av förvaltningens stora berg- och anläggningsentreprenader att skickas ut på förfrågan samt kontrakt tecknas. Det är av avgörande betydelse att vi lyckas bibehålla och stärka marknadens förtroende för förvaltningen så att vi får god konkurrens och bra anbud.

Vi planerar att samtliga tillstånd ska falla på plats under 2020 för de projekt där detta återstår, det är projekt Arenastaden där vi väntar på lagakraftvunnen järnvägsplan som för närvarande ligger för fastställelse hos Trafikverket. Det avser också Depåprojektet där vi planerar för lagakraftvunnen miljödom och järnvägsplan under andra halvan av 2020.

Under 2020 kommer förvaltningens arbetsmiljöarbete att fokusera på att ta fram indikatorer och arbetssätt för att ytterligare fokusera på det proaktiva arbetsmiljöarbetet för att förhindra att olyckor sker. Allt eftersom produktionen kommer igång kommer förvaltningen att förstärka beställarorganisationen med kompetens som kan följa upp och granska entreprenörernas arbetsmiljöarbete.

Då produktionen kommit igång blir även uppföljningsarbetet viktigt och arbetsmiljöplaner och kontrollplaner ska implementeras i praktiken.

Förvaltningen har ett fortsatt stort rekryteringsbehov även under 2020, att fortsätta att arbeta för att vara en attraktiv arbetsgivare och med systematisk kompensförsörjning är strategiskt viktiga frågor för att vi ska lyckas med vårt uppdrag.

11 Nämnd-/styrelsebehandling

Verksamhetsberättelsen per december 2019 är behandlas i trafiknämnden den 18 februari 2020.

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0242

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Plan för intern kontroll 2019, årsuppföljning

ÅR 2019

Innehållsförteckning

1 Bakgrund 3

2 Sammanfattning 4
2.1 Arbetet med intern kontroll 4
2.2 Resultat och analys från riskbedömningen 4

3 Intern kontroll 5
3.1 Styr- och kontrollmiljö 5
3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 6
3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll 6
3.2.2 Analys och slutsatser 6
3.3 Information och kommunikation 6
3.4 Övervakning 6
3.4.1 Efterlevnad av styrande dokument 6
3.4.2 Hantering av brister och avvikelser 6

4 Sammanställning av risker 7

1 Bakgrund

Enligt kommunallagen 6 kap. 6 § ska varje nämnd inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten.

De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Detsamma gäller när skötseln av en kommunal angelägenhet med stöd av 10 kap. 1 § har lämnats över till någon annan.

Region Stockholm har, utifrån kommunallagen, beslutat om policy för intern kontroll för Region Stockholm och bolag, vilket står beskrivet i bilaga 5 till budgeten. Policyns krav på intern kontroll förtydligas i Stödet och i de anvisningar för arbetet med verksamhetsplanen samt för delårs- och årsrapporteringen som publiceras i Ekonomihandboken på intranätet.

2 Sammanfattning

2.1 Arbetet med intern kontroll

Förvaltningens arbete inom intern kontroll 2019 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 Resultat och analys från riskbedömningen

Förvaltningen har 21 identifierade risker. Status för 14 av punkterna i internkontrollplanen bedöms vara gröna och 6 bedöms som gula. 1 punkt bedöms ha status röd och det är punkten avseende försenad markåtkomst.

Gällande de gula punkterna bedöms trenden för dessa vara gul. Punkten försenad markåtkomst är den som har trend röd.

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. Ett nytt uppföljningssystem för ekonomiska rapporter och rutin för statusrapportering kommer utvecklas under 2020 vilket kommer medföra en bättre kostnadsstyrning. Projektstyrningen har utvecklats genom att processer och rutiner har förtydligats och sammanställts i styr- och ledningssystem samt avdelningshandböcker.

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. Förvaltningsledningen har under slutet på 2019 och inledning på 2020 initierat ett kommunikativt material för tidplanering som ska synliggöras för hela förvaltningens medarbetare.

3 Intern kontroll

Intern kontroll definieras som en process där nämnd/styrelse, ledningen i förvaltningen/bolaget och övrig personal samverkar för att med rimlig grad av säkerhet se till att nämnden/ bolaget:

- Uppfyller fastställda mål, bedrivs effektivt och ändamålsenligt,
- Följer tillämpliga lagar, föreskrifter, avtal och styrande dokument,
- Bedrivs säkert så att verksamheten skyddas samt,
- Har tillförlitlighet i rapportering och information.

Intern kontroll inom Region Stockholm utgår från COSO-modellen, detta innebär att arbeta systematiskt med att förutse risker och möjligheter och att proaktivt hantera och kommunicera dessa. De fem komponenterna i COSO-modellen är:

- Styr- och kontrollmiljö
- Riskbedömning
- Åtgärder och kontrollaktiviteter
- Information och kommunikation
- Övervakning

Regionstyrelsen har det övergripande ansvaret för att se till att det finns en god intern kontroll i hela Region Stockholm. Detta innefattar ansvar för att se till att statusen på den interna kontrollen följs upp och avrapporteras i enlighet med regionstyrelsens anvisningar.

Nämnden/bolaget tar i samband med budgetarbetet fram en plan för intern kontroll, denna plan uppdateras och följs upp vid delårsrapportering och årsbokslut.

Nämnden/styrelsen försäkrar sig genom förvaltningschefens/bolagschefens återrapportering och revisorernas granskning att den interna kontrollen är tillräcklig och att planen för intern kontroll genomförs.

Förvaltningschefen/bolagschefen rapporterar omedelbart brister i den interna kontrollen till nämnden/styrelsen. Nämnden/styrelsen säkerställer att förvaltningschef/bolagschef vidtar åtgärder som hanterar bristerna så att den interna kontrollen är tillräcklig. Vid misstanke om brott vidtar nämnden/styrelsen utan oskäligt dröjsmål, åtgärder och informerar regionens ledning och dess revisorer.

Nämnden/styrelsen lämnar årligen en försäkran i styrrapporten om att man genom förvaltningschefen/bolagschefen vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig intern kontroll. Denna plan för intern kontroll utgör grunden för den försäkran.

3.1 Styr- och kontrollmiljö

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

Statusrapportering gällande risker sker via projektcontroller till projektchefer och till avdelningschef Norr och Söder. Rapportering till förvaltningschef sker via uppföljningsmöten mellan avdelningschefer och förvaltningschef.

Övergripande risker sammanställs i förvaltningens internkontrollplan, där det för 2019 finns 21 riskområden. Uppföljningen av åtgärder kategoriseras i grönt, gult eller rött

beroende på i vilken mån åtgärderna sker enligt plan.

3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter

3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll

Inga väsentliga förändringar har inträffat inför 2019 som påtagligt förändrat förutsättningarna för att bedriva arbete med den interna kontrollen inom förvaltningen.

3.2.2 Analys och slutsatser

I förvaltningens internkontrollplan har 21 övergripande risker identifierats som sammanställts i den interna kontrollplanen. Riskerna har klassificerats i de tre riskkategorierna tid, ekonomi och produkt. Risker behandlas regelbundet vid ledningsgruppsmöten samt uppföljningsmöten med projekten. Förvaltningen har 21 stycken identifierade riskområden. För samtliga identifierade riskområden har åtgärder tagits fram och förvaltningen kommer att arbeta med dessa kontinuerligt.

3.3 Information och kommunikation

Den interna kommunikationen gällande risker sker via projektcontroller, projektchefer, avdelningschefer vidare till förvaltningschef vilket beskrivits under punkt 3.1 Styr- och kontrollmiljö.

Den sammanställda interna kontrollplanen och uppföljningen av densamma ingår i förvaltningens rapportering till Trafiknämnden och till Region Stockholm vilken också är tillgänglig för externa intressenter.

3.4 Övervakning

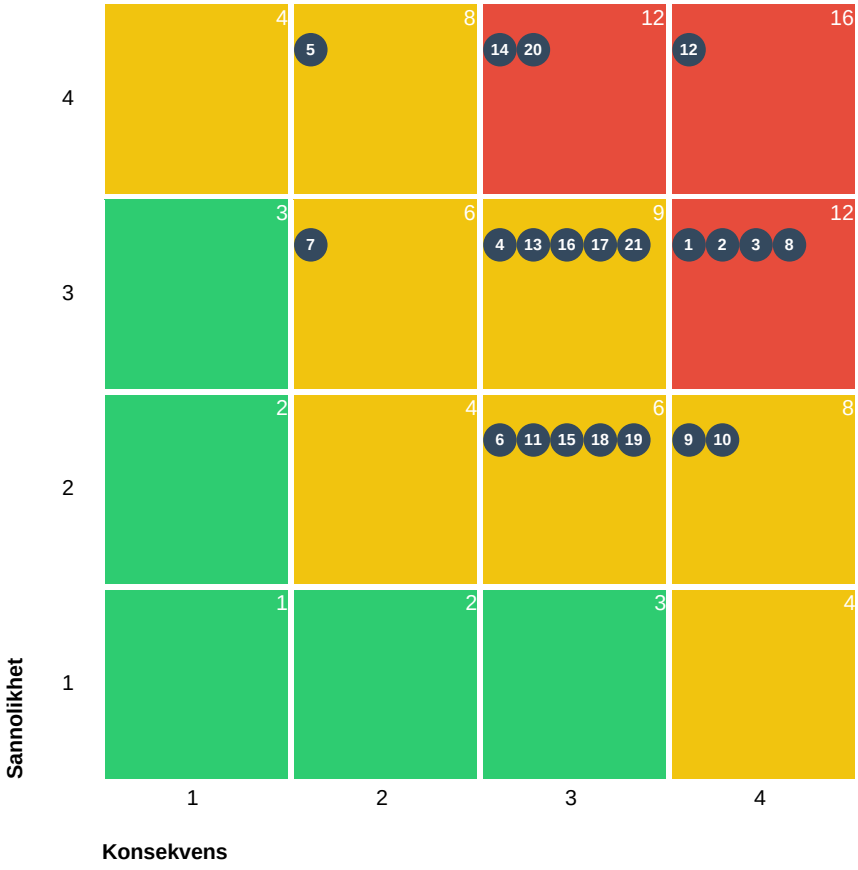
3.4.1 Efterlevnad av styrande dokument

Förvaltningen följer Region Stockholms policy för intern kontroll via arbetet med den interna kontrollplanen samt via framtagen riskhanteringsprocess.

3.4.2 Hantering av brister och avvikelser

Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att utveckla den interna kontrollen, via den interna riskhanteringsprocessen, men också via synpunkter från externa revisioner.

4 Sammanställning av risker



7 Hög 14 Medium | Totalt: 21

Hög	
Medium	
Låg	

	Sannolikhet	Konsekvens
4	Mycket sannolik - Det är mycket troligt att problem ska uppstå	Mycket allvarlig - Konsekvensen uppfattas som mycket allvarlig och får helt enkelt ej inträffa
3	Sannolik - Det är troligt att problem ska uppstå	Allvarlig - Konsekvensen är så stor att den helst inte får inträffa
2	Möjlig - Det är mindre troligt att problem ska uppstå	Kännbar - Konsekvensen uppfattas som besvärande
1	Mindre sannolik - Det är inte troligt att problem ska uppstå	Lindrig - Konsekvensen uppfattas som liten

Mål	Lokalt mål	Risk			Riskägare
Ett resultat i balans		1	14173	→	Bristande kostnadsstyrning
		2	14258	→	Entreprenadsupphandlingar

Mål	Lokalt mål	Risk				Riskägare
		3		14261	→	Resursförsörjning
		4		14267	→	Avsteg finanspolicyn
		5		14276	→	Efterlevnad administrativa rutiner
Hållbar investeringsutveckling		6		14514	→	Hållbarhetsuppföljning
Social hållbarhet		7		15657	→	Oförutsedda kommunikationsinsatser
Region Stockholm ska upprätthålla sina samhällsviktiga funktioner vid extraordinära händelser och klimatförändringar		8		14299	→	Olyckor och tillbud
		9		15655	→	Krishantering
Skattepengar ska frigöras till kärnverksamhet		10		14302	→	Informationssäkerhet
Systematisk kompetensförsörjning		11		14517	↘	Konsultförsörjnings-processen
Tillgänglig och sammanhållen region		12		14279	→	Överklaganden
		13		14284	→	Tidplanering
		14		14290	→	Förseningar
		15		14293	→	Försenade politiska beslut
		16		14296	↘	Samverkan med trafikförvaltningen gällande driftsättning och överlämning.
		17		14508	→	Acceptans från omgivningen
		18		14511	→	Kravuppfyllnad
		19		15656	→	Säkerhetskrav från TF på anläggningen.
		20		15658	→	Försenad markåtkomst
		21		15659	→	Samverkan med trafikförvaltningen

Region Stockholm

Mkr	Utfall 2019 jan-dec	Budget 2019	Avvikelse 2019	Avvikelse 2019 (%)	Upparbet-ningsgrad 2019 (%)	Total ack. utfall	Total prognos 2016 års prisnivå	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 fullmäktige													
Tunnelbana till Nacka och Söderort	551	1 119	568	51%	49%	2 111	20 884	23 092	13 654	-9 438	-69%	15%	2030
Tunnelbana till Arenastaden	172	299	127	42%	58%	881	5 643	6 022	4 214	-1 808	-43%	21%	2028
Station Södra Hagalund	49	97	48	50%	50%	141	1 200	1 295	1 282	-13	-1%	11%	2028
Tunnelbana till Barkarby	234	283	49	17%	83%	803	5 385	5 513	3 249	-2 264	-70%	25%	2026
Depå	142	196	54	28%	72%	386	3 846	4 389	3 481	-908	-26%	11%	2025
Fordon	2	3	1	29%	71%	7	2 308	2 521	2 389	-132	-6%	0%	2024
Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan	0	0	0	0%	0%	0	11 500	13 631	14 266	636	4%	0%	2034
S:a investeringsutgifter Förvaltning för utbyggd tunnelbana	**1 149**	**1 996**	**847**	**42%**	**58%**	**4 329**	**50 766**	**56 462**	**42 535**	**-13 927**	**-33%**	**10%**	
varav medfinansieras från staten och kommuner	**1 630**	**1 630**	*0*	*0%*	*100%*	*4 932*	*	*	*31 095*			16%	

* Det pågår en dialog mellan parterna i Stockholmsförhandlingen om hur finansieringen av kostnadsökningen för tunnelbaneobjekten inom Stockholmsförhandlingen ska lösas. Prognos för total medfinansiering kan därför inte anges.

I totalprognosen har beloppen justerats för stabs- och driftskostnader samt justerats för index med 2 % årligen. I tidigare totalbudget har denna justering inte skett för Älvsjö-Fridhemsplan.

I totalprognosen i 2016 års prisnivå ingår drifts- och stabskostnader.

I totalprognos för Tunnelbana till Barkarby är separat avtal med Järfälla kommun avseende Veddestauppgången inkluderat.

Frågeformulär avseende uppföljning av regionens inköp och upphandlingar år 2019

Frågeformuläret syftar till att besvara hur förvaltningar och bolag arbetat med inköp och upphandling utifrån regionens inköpspolicy. För definitioner och underliggande viljeriktning och krav kopplat till nedanstående frågor, vänligen se inköpspolicyn och riktlinjer för inköp.

Notera att samtliga monetära frågor avser belopp ex. moms.

Uppgiftslämnare och kontaktperson:

Resultatenhet	Kontaktperson	E-postadress	Telefonnummer
FUT	Pia Lindberg Nedby	Pia.lindberg-nedby@sll.se	070 7373029

1. Inköps- & upphandlingsvolymer år 2019

1.1. Ange er totala inköpsvolym i SEK:

Avropat mot ramavtal: ca 280 mkr
Direktupphandlingar: ca 6,4 mkr
Avtal upphandlade under 2019 (utfall 2019 och framåt): ca 1 041 mkr
Totalt= ca 1 327 mkr

1.2. Ange antalet slutförda upphandlingar över gränsen för direkt-upphandling för LOU/LUF samt det totala upphandlingsvärdet för dessa. Särskilj lokala upphandlingar, lokalt samordnade upphandlingar och centralt samordnade upphandlingar.

Här avses upphandlingar som avslutats under år 2019, d v s där avtal tecknats. Avrop, beställningar och förnyade konkurrensutsättningar tas inte med. Upphandlingsvärdet avser det sammanlagda avtalsvärdet, inklusive optioner.

Den myndighet som genomfört en samordnad upphandling redovisar denna i enkäten.

Upphandlingar över direktupphandlingsgränsen		
Upphandling	Antal upphand-lingar, totalt	Totalt upphand-lingsvärde (Mkr)
Lokala upp-handlingar	15	1041
Lokalt samordnad upphandling		
Centralt samordnad upphandling		

1.3. Om möjligt - ange antalet slutförda direktupphandlingar och det totala upphandlingsvärdet för dessa.

Antal direktupphandlingar och upphandlingsvärde år 2019		
Upphandling	Antal	Totalt upphandlingsvärde (Mkr)
Under gällande direktupphandlingsgräns	72	4,4
Över gällande direktupphandlingsgräns, med synnerliga skäl	1	2

1.4. Om ni saknar kännedom om antal och värdet av genomförda direktupphandlingar, beskriv omständigheterna:

2. Hållbarhet

2.1. I hur många upphandlingar (exkl. direktupphandlingar) där avtal har tecknats år 2019 har främjandet av hållbarhet beaktats i enlighet med inköpspolicyn?

Upphandlingar där regionens hållbarhetsmål beaktats år 2019	
	Antal upphandlingar, totalt
Lokala upphandlingar	14
Lokalt samordnad upphandling	
Centralt samordnad upphandling	

3. Avtal

3.1. Om möjligt - ange hur stor andel av er inköpsvolym som är avropad på lokalt- eller centralt samordnade avtal.

Andel inköpsvolym på avtal år 2019		
	Andel i %	Andel i SEK
Lokalt samordnade avtal		
Centralt samordnade avtal		

3.2 Om ni saknar kännedom om andelar enligt ovan, beskriv omständigheterna:
Totalt avropat mot alla typer av ramavtal (centralt och lokalt samordnade samt egna = 280 mkr
Avropat mot centrala avtal: ca 41,5 mkr
Avropat mot centrala ramavtal: ca 194,5 mkr
Att räkna fram andel inköpsvolym mot upparbetad volym för entreprenadavtal och direktupphandlingar (gjorda via övriga typer av upphandlingar) är ett omfattande arbete och kan troligen bli missvisande.

4. Strategiskt arbetssätt i inköpsprocessen

Samtliga frågor avser processer som slutförts 2019 och som enligt myndighetens bedömning har stor verksamhetspåverkan och/eller stor ekonomisk påverkan på den upphandlande myndighetens budget.

4.1. Ange andel (%) slutförda upphandlingar som har föregåtts av strategisk analys och planering, i form av studie:
Konkurrensutsatta upphandlingar: I stort sett alla förvaltningen slutförda konkurrensutsatta upphandlingar har föregåtts av omfattande planering och studier. Exempel: förstudier, kalkyler och inte minst både övergripande och projektspecifik upphandlingsstrategi.

4.2. Ange andel (%) slutförda upphandlingar som har ingått i en långsiktig (minst tvåårig) upphandlingsplan:
Konkurrensutsatta upphandlingar: förvaltningen arbetar med en upphandlingstidplan som visas på hemsida. Uppskattningsvis 75% av genomförda upphandlingar har presenterats offentligt ca 2 år innan upphandling.

4.3. Ange andel (%) slutförda upphandlingar där leverantörsmarknaden fått möjlighet att i processen påverka eller intyga att upphandlingsdokument är tydliga, transparenta och kalkylerbara:
Konkurrensutsatta upphandlingar: För ca 50% har dialog förts med leverantörsmarknaden.

4.4. Ange andel (%) pågående inköpsprocesser som har ett tydligt dokumenterat kalkylarbete inkluderat förkalkyler, skuggkalkyler samt efterkalkyler:
Konkurrensutsatta upphandlingar: 100 % av entreprenadupphandlingar innefattar omfattande kalkylarbete under planering och projektering samt inför beslut om inledande och genomförande av upphandling mm. För övriga upphandlingar görs kalkyl av uppskattade kostnader för beslut om inledande och genomförande av upphandling. Beroende på upphandlingens karaktär görs olika noggranna kalkyler. Efterkalkyler är ännu inte aktuellt då inga entreprenader eller ramavtal har slutförts.

4.5. Om möjligt - ange andel (%) av er inköpsvolym som är kategoristyrd:
Förvaltningen är en projektorganisation som i första hand inte har ett förvaltningsuppdrag och förvaltningens inköpsbehov varierar från år till år. Det finns få

områden som kan indelas i kategoristyrning. Förvaltningen deltar i kategoristyrningsarbete ”konsultstöd” som drivs av trafikförvaltningen.

5. Uppföljning

5.1. Ange andel (%) förvaltade avtal som följs upp systematiskt för att säkerställa att regionen får rätt värde, att avtal efterlevs och att man ej använder oseriösa leverantörer:
Förvaltningen har under 2019 22 st egna ramavtal/projektavtal att förvalta. Av dessa har 9 st följts upp under året. Några projektavtal har tecknats under senare del av 2019 var uppföljning ännu ej har påbörjats.

5.2. Beskriv kortfattat hur ovan säkerställs:
Uppföljning av avtal sker bl a genom byggmöten, ekonomimöten, uppföljning av hållbarhets- och arbetsmiljökrav. Deltagande på och genomförande av skyddsronder.

5.3. Ange om- och på vilket sätt ni tillser att inköp sker leverantörstroget i enlighet med de avtal som ingåtts:
Merparten av förvaltningens avtal är projektavtal. De ramavtal som finns är väldigt specifika och ger väldigt liten möjlighet till annan leverans än det som ramavtal avser.

5.4. Beskriv kortfattat hur ni tillser att kunskap och lärdomar från uppföljning av upphandling, avtal och leverantörer används i utvecklingen av inköpsarbetet:
Förvaltningens arbete är fokuserat på entreprenadupphandlingar. Erfarenhet från upphandlingar tas vidare till nästa upphandling. Förvaltningen har ännu ingen större erfarenhet av leverans och då inte heller erfarenhet från avtal och/eller leverantörer.

6. Resurser i inköpsprocessen

6.1. Här anges hur många genomsnittligt antal årsarbetare inkl. konsulter (**ej personer**) som arbetar med inköp. (OBS! Om en medarbetare i sin tjänst till viss del har arbetsuppgifter i inköpsprocessen så uppskattar Ni hur stor respektive del är). **De som avropar ute i verksamheten skall ej tas med här.**

	Antal årsarbetare inkl. konsulter:
Inköpare (avropare/beställare)	
Upphandlare	6
Inköpscontroller	
Analytiker	
Inköps/ upphandlingschef	1
Avtalsförvaltare	
Systemförvaltare	
Kategoriledare	
Inköpsassistent	
Övriga inköpsresurser	

6.2. Anser ni att ni på egen hand eller genom SF upphandling har tillräckliga resurser för att genomföra myndighetens inköp i enlighet med inköpspolicyn, lagar och andra styrande dokument? Svar:
Ja, för de upphandlingar som avser förvaltningens entreprenadupphandlingar mm. För genomförande av centrala upphandlingar behövs stöd.

6.3. Beskriv kortfattat hur ni upprätthåller och utvecklar kompetensen hos den personal som arbetar med inköpsrelaterade frågor:
Förvaltningens upphandlingsenhet består av 6 upphandlare samt jurist och upphandlingschef. Enheten har ett omfattande samarbete. Erfarenhetsutbyte görs även med andra upphandlande enheter och nätverk. Utveckling sker även genom kurser och frukostseminarier anordnade av externa leverantörer.

6.4. Har ni en utsedd inköpsansvarig person i enlighet med inköpspolicyn? Svar:
Ja, chef för upphandling är deltagare i regionens nätverk för inköpsansvariga.

6.5. Beskriv kortfattat hur ni tillser att kunskap och kompetens i verksamheterna vad gäller sak- och behovskunskap tas tillvara i inköpsarbetet:
Genom deltagande i nätverk för inköpsansvariga. Deltagande i olika nätverk, exempelvis arbetsgrupp LOU/LUF Byggherrarna.
Kontinuerlig dialog inom upphandlingsfunktionen och erfarenhetsåterföring efter genomförda upphandlingar.

7. Överprövningar

7.1. Ange antal överprövade upphandlingar med lagakraftvunna domar under år 2019 och där myndigheten fått rätt.

	Myndigheten har fått rätt och ärendet har blivit:		
	- avslaget	- avskrivet	- återkallat
Antal:	0	0	1

7.2. Ange antal överprövade upphandlingar med lagakraftvunna domar under år 2019 där anbudsgivaren fått rätt eller där domstolen dömt att upphandlingen ska göras om.

	Myndigheten har ålagts att:	
	göra en rättelse	göra om upphandlingen
Antal:	0	0

8. Ökad eller minskad konkurrens vid upphandling

8.1. Ange median för antal anbudsgivare som deltagit i genomförda upphandlingar under 2019:
För FUT del :3,7

REGION STOCKHOLM
Ekonomihandbok

Resultatenhet/intern enhet

Bilaga H1

.....
motpart, namn

Uppgift om externa pensionsutbetalningar år 2019

Med externa pensionsutbetalningar avses utbetalningar som inte administreras av KPA Pension eller Skandia Liv.

I förekommande fall ska särskild lönskatt om 24,26 procent på summan av externa utbetalningar bokas som skuld mot Koncernfinansiering.

Nämnd	**Förvaltning för utbyggd tunnelbana**	Period 2019-12-31

[x] Inga direktutbetalningar av pensioner/premier för pensionsförsäkringar finns

[ ] Pensionsutbetalningar har under året gjorts enligt följande:

Pensionsadminstratör	**Totala premier**

Summa pensionspremier	**0**
Särskild löneskatt	**0**

Uppgiftslämnare

Blanketten skickas med E-post till Styrning och ekonomi, Ekonomi enligt tidplan
E-postadress: sllekonomirapport.lsf@sll.se

Blankett B3, Interna fordringar och skulder, avseende löneskatt skickas samtidigt till Koncernfinansiering, motpart 2930, enligt tidplan

Region Stockholm

Övriga avsättningar, ansvarsförbindelser och tvister

Bilaga E1

Nämnd/Bolag **Förvaltning för utbyggd tunnelbana** Period 2019-12-31

Belopp anges i kronor.

Legala Avsättningar

Specificera typ av avsättning:	IB 2019	Ianspr under året	Återföring	Årets avsättning	UB	Tidpunkt då avsättning helt eller delvis skall återföras (ange år)	Upplysning om betydelsefulla antaganden som gjorts rörande framtida händelser som påverkat värderingen	Förväntad gottgörelse som har redovisats som tillgång 1)	Är avsättningen föremål för tvist (JA/NEJ)
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
TOTALT	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**			**0**	

[1] Om del av eller hela det belopp som krävs för att reglera en avsättning förväntas bli ersatt av tredje part, ska en gottgörelse redovisas bara när det är så gott som säkert att denna kommer att erhållas om förpliktelsen regleras. Gottgörelsen ska redovisas som en tillgång i balansräkningen. Det belopp som redovisas för gottgörelsen får inte överstiga avsättningen.

Informella Avsättningar (endast bolagen)

Specificera typ av avsättning:	IB 2019	Ianspr under året	Återföring	Årets avsättning	UB	Är avsättningen föremål för tvist (JA/NEJ)
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
TOTALT	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	

Ansvarsförbindelser

Specificera typ av ansvarsförbindelse	Belopp	Kommentar om osäkerheter beträffande beloppet eller tidpunkten för utbetalningar	Möjlighet att eventuell gottgörelse erhålls (belopp)	Är ansvarsförbindelsen föremål för tvist (JA/NEJ)
TOTALT	**0**		**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. (RKR Rek 9, 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, offentl
tillräckligt detaljerat, aktuellt uttalande har visat externa parter att företaget påtar sig vissa skyldigheter och därigenom har skapat en välgru
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

Ansvarsförbindelse
a) en möjlig förpliktelse som härrör från inträffade händelser och vars förekomst kommer att bekräftas endast av att en eller flera osäkra fra
uteblir
b) en befintlig förpliktelse som härrör från inträffade händelser men som inte redovisas som skuld eller avsättning eftersom någon av följand
• 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 välg
parter att kommunen eller landstinget kommer att vidta åtgärder vilket kan komma att kräva ett utflöde av resurser, men som inte uppfyller
denna rekommendation. (RKR Rek 9)

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
de fall ett myndighetsbeslut inte överklagas.

Konsultkostnader

Bilaga E3

Förvaltning/Bolag **Förvaltning för utbyggd tunnelbana**

Belopp anges i kronor.

Konsultkostnader i resultaträkningen[1]

Leverantör	Belopp	Ändamål
Inhyrd personal		
Deloitte AB	2 115 947	
KPMG AB	1 151 090	
Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB	4 216	
Workforce Logiq	48 243 629	
TOTALT	**51 514 881**	
Konsultkostnader		
Ake Eriksson Consulting AB	1 853 868	
Badenoch and Clark	30 000	
Bureau Veritas Certification Sverige AB	13 900	
KPMG AB	2 811 527	
Locum AB	60 577	
Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB	474 985	
Metria AB	1 246 300	
Rengruppen AB	11 700	
Söderberg & Partners Insurance Consulting AB	22 325	
Workforce Logiq	2 975 784	
TOTALT	**9 500 966**	

[1] Skall anges av förvaltning/bolag med konsultkostnader som överstiger 10 mkr under räkenskapsåret. Avser kostnader som rapporteras på koncernkonton 7542, 7561, 7562, 7563 och 7569. Avser SLL-externa köp.

Konsultkostnader som ingår i årets investeringar[2]

Leverantör	Belopp	Projekt
Inhyrd personal inom beställarorganisationen		
Bergsäker AB	159 691	Nacka-söderort
Bjerking AB	190 000	Nacka-söderort
Ellevio AB	16 060	Nacka-söderort
Golder Associates AB	666 248	Nacka-söderort
KMP Konsult AB	174 620	Nacka-söderort
Stadsbyggnadskontoret	20 125	Nacka-söderort
Workforce Logiq	73 629 819	Nacka-söderort
Deloitte AB	205 531	Norr stab
Workforce Logiq	4 306 965	Norr stab
Bergsäker AB	25 545	Arenastaden
Stadsbyggnadskontoret	22 440	Arenastaden
Workforce Logiq	23 824 904	Arenastaden
Åf-Infrastructure AB	374 235	Arenastaden
Bergsäker AB	7 690	Barkarby
KMP Konsult AB	27 373	Barkarby
Workforce Logiq	28 354 423	Barkarby
Bergsäker AB	47 586	Depå
KMP Konsult AB	20 654	Depå
Stadsbyggnadskontoret	37 708	Depå
Workforce Logiq	19 013 060	Depå
Workforce Logiq	100 000	Fordon
TOTALT	**151 224 678**	
Utgift för projektering		
regionintern	33 204	Nacka-söderort
Workforce Logiq	334 378 770	Nacka-söderort
Regionintern	171 270	Arenastaden
ALS Scandinavia AB	14 000	Arenastaden
Ellevio AB	46 156	Arenastaden
Pia Törnell	23 564	Arenastaden
Rosenqvist Entreprenad AB	44 700	Arenastaden
Siemens Mobility AB	2 726 920	Arenastaden
TeliaSonera AB	164 653	Arenastaden
Workforce Logiq	159 399 854	Arenastaden
Åf-Infrastructure AB	148 672	Arenastaden
Conpal AB	40 950	Barkarby
Infranord AB	7 016	Barkarby
Norconsult AB	13 650	Barkarby
Trafikverket	-5 158 156	Barkarby
Workforce Logiq	81 044 467	Barkarby
Ellevio AB	16 803	Depå
Workforce Logiq	89 210 522	Depå
TOTALT	**662 327 016**	
Konsultutgifter inom beställarorganisationen		
Regionintern	7 846	Nacka-söderort
Ecoloop AB	374 608	Nacka-söderort
JNG Ainscough	7 875	Nacka-söderort
Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB	11 251	Nacka-söderort
Svedemar Konsult AB	127 619	Nacka-söderort
Workforce Logiq	1 010 828	Nacka-söderort
Workforce Logiq	2 014	Norr stab
Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB	64 253	Arenastaden
Workforce Logiq	229 041	Arenastaden
Åf-Infrastructure AB	130 684	Arenastaden
Bergsäker AB	22 388	Barkarby
Workforce Logiq	117 959	Barkarby
Workforce Logiq	2 142	Depå
TOTALT	**2 108 506**	

[2] Skall anges av förvaltning/bolag med investeringar som överstiger 100 mkr under räkenskapsåret.