Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0234
FUT 2019-0164

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

# Tertialrapport

April 2019

# Innehållsförteckning

1 Inledning ..... 3
1.1 Väsentliga händelser ..... 4

2 Styrning och ledning ..... 6
2.1 Mål ..... 6
2.1.1 Långsiktigt hållbar ekonomi ..... 6
2.1.2 En hållbar region Stockholm ..... 8
2.1.3 Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva tillväxtregion ..... 10
2.1.4 Region Stockholm ska vara en attraktiv arbetsgivare ..... 11
2.1.5 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem ..... 12
2.2 Anmodan ..... 13

3 Verksamhet ..... 16

4 Ekonomi ..... 17
4.1 Resultat ..... 17
4.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal ..... 19
4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans ..... 20
4.3 Investeringar ..... 21
4.3.1 Investeringsobjekt ..... 22
4.3.2 Ny- och ersättningsinvesteringar ..... 29

5 Personal och kompetensförsörjning ..... 30
5.1 Bemanning ..... 31

6 Risker och möjligheter ..... 33

7 Ledningens åtgärder ..... 35

8 Nämnd-/styrelsebehandling ..... 36

**Bilagor**
*Bilaga 1: Bilaga investeringar*

# 1 Inledning

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

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

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

Stockholmsförhandingen som beslutades 2014 ligger i linje med visionerna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län. I dessa visioner ges strategier för hur regionen ska klara en stark befolkningsökning och samtidigt minska klimatpåverkan. Utbyggnaden av tunnelbanan är en viktig del i regionens vision att Stockholmsregionen ska ha världens bästa kollektivtrafik.

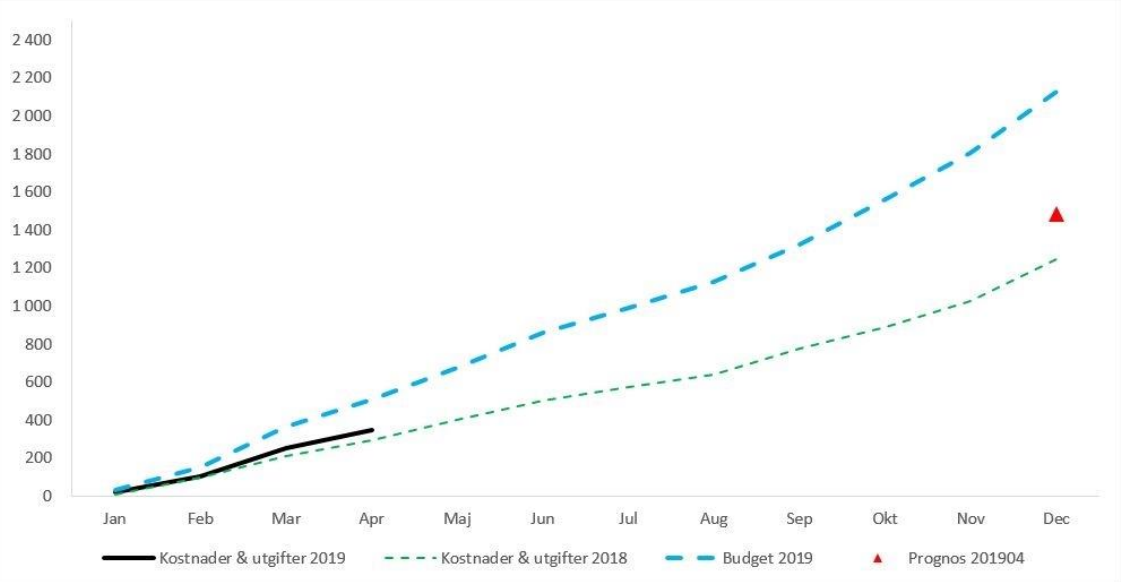
Den 21 april 2017 undertecknades avtal om storstadsåtgärder inom ramen för Sverigeförhandlingen. Överenskommelsen omfattar två satsningar på tunnelbanan; dels den ovan nämnda nya stationen Södra Hagalund, dels tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex nya stationer. Planen enligt avtalet är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

Förvaltningens arbete har under inledningen av året fokuserats på byggstart, tillståndsansökningar samt förberedelser för kommande upphandlingar och ytterligare byggstarter. Förvaltningen går nu från ett projekteringsläge till ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras men främst behövs betydligt fler medarbetare. Förvaltningen arbetar aktivt med att samutnyttja resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm och har ett stort fokus på samverkan.

Det samlade utfallet för totala investeringar och kostnader för perioden januari-april 2019 uppgår till 349 miljoner kronor (varav 35 miljoner kronor inom verksamhetens

kostnader). Budgeten för helåret är 2 126 miljoner kronor (varav 129 miljoner kronor i kostnader). Prognosen för helåret uppgår till 1 514 miljoner kronor (varav 119 miljoner kronor i kostnader). Utöver nämnda siffror erhåller förvaltningen ett verksamhetsanslag från Region Stockholm som ska täcka förvaltningens räntekostnader med en budget om 4 miljoner kronor vardera. Avvikelsen mellan prognos och budget för 2019 beror bland annat på förskjutning i detaljplaneprocess och tillståndsprocess och byggstart samt omtag i projektering på grund av ändrade förutsättningar för depås lokalisering och omfattning.

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




## 1.1 Väsentliga händelser

För tunnelbana till Barkarby är utbyggnaden av arbetstunnlar igång sedan årsskiftet. Byggstarten manifesterades den 4 mars genom en första symbolisk sprängning. På plats från regionen fanns Kristoffer Tamsons, trafikregionråd och Irene Svenonius, finansregionråd. Kommunerna representerades av kommunstyrelsens ordförande i Järfälla, Stockholm, Nacka och Solna.

Tunnelbanans två detaljplaner inom Stockholms kommun godkändes av kommunfullmäktige i Stockholm i februari – en för tunnelbana till Nacka och Söderort samt en för tunnelbana till Arenastaden. Under mars har överklaganden kommit in för

båda detaljplanerna. En bedömning är att överklagandena har hanterats av mark- och miljödomstolen och att detaljplanerna kan vinna laga kraft i september.

Inför inskick av järnvägsplan för tunnelbana till Arenastaden pågår fortsatt samverkan med Trafikverket kring korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar. Förvaltningen och Trafikverket behöver vara överens om hanteringen av korsningspunkter innan länsstyrelsen kan tillstyrka järnvägsplanen. Därefter kan den sändas in till Trafikverket för fastställelse. Genomförandeavtal för respektive korsningspunkt tas nu fram tillsammans med Trafikverket.

Förvaltningen genomför under april och maj en omfattande rekryteringskampanj med målet att rekrytera drygt 20 tjänster. Kampanjen innehåller exempelvis en aktiv spridning på LinkedIn från medarbetare och chefer samt annonsering i Stockholms kollektivtrafik.

# 2 Styrning och ledning

## 2.1 Mål

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

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

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

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

Respektive avdelning inom förvaltningen ansvarar för att aktiviteter under året ska ske för att mätetalet och målet ska uppnås. Målen syftar sammantaget till att skapa förutsättningar för en region som svarar väl mot invånarnas krav på god service och bidra till att Stockholms region är attraktiv.

### 2.1.1 Långsiktigt hållbar ekonomi

***Ett resultat i balans***

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

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

***Kommentar***

Mätetalet mäts mot förvaltningens interna arbetsbudget som görs årligen. Årsprognosen är 19 procent lägre än årsbudget. Sänkningen av prognosen förklaras för Nacka-Söderort att det är förskjuten byggstart jämfört med budgeten till största delen beroende överklagan av detaljplan. För Arenastaden har detaljplaneprocess och tillståndsprocess dragit ut på tiden vilket utgör en förskjutning jämfört med budgeten. För Depå beror förskjutningen på grund av omtag i projekteringen under 2018 som har lett till en förskjutning under 2019. Resterande ligger inom målet på 5 procent.

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

***Kommentar***

Förvaltningen är certifierade enligt den uppdaterade standarden ISO 14001:2015. Under tertial 1 2019 genomfördes extern revision och inga betydande anmärkningar uppdagades.

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

## *Hållbar investeringsutveckling*

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

| Indikator (rapporteras per tertial) | Utfall | Utfall fg år | Prognos-upp-fyllelse indikator | Mål-värde nämnd/ bolag | Mål-värde full-mäktige |
|---|---|---|---|---|---|
| **Byggherrekostnaden ska vara högst 35 procent av totalkostnad** *(Nämnd)* | 33% | | ● | 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 tertial 1 2019 lever upp till.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Andelen anställda ska öka** *(Nämnd)* | 31% | 35% | ◆ | | |

***Kommentar***

Antalet anställda har ökat. Antalet inhyrd personal har ökat mer vilket gör att procentsatsen har minskat mot årsbokslutet 2018 då andelen var 34 procent. Förvaltningen genomför under april-maj en rekryteringskampanj med ett tjugotal tjänster och målet är att öka andelen anställda vilket förvaltningen arbetar aktivt med.

| Indikator (rapporteras per tertial) | Utfall | Utfall fg år | Prognos -upp- fyllelse indikator | Mål- värde nämnd/ bolag | Mål- värde full- mäktige |
|---|---|---|---|---|---|
| **Minst tre anbud per upphandling** *(Nämnd)* | 75% | | | 100% | |

***Kommentar***

Tre upphandlingar har haft sex anbud och en upphandling har haft två anbud.

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

### 2.1.2 En hållbar region Stockholm

***Region Stockholms påverkan på klimatet ska minska***

Mål nummer 13 i Region Stockholms miljöpolitiska program 2017-2021 anger att klimatpåverkan från byggprocesser ska beaktas och begränsas under programperioden.

Arbetet med att minska klimatpåverkan pågår ständigt inom förvaltningens verksamhet, vilket fram tills årsskiftet främst gjorts genom ständiga optimeringar i projekteringsarbetet. Sedan byggstart i de första större entreprenörerna har arbetet med att säkerställa förbättringar inom dessa intensifierats. Workshops har hållits med entreprenörer för att se över förbättringsåtgärder vad gäller klimatet i produktionen. Klimatkalkyler från projektering har kompletterats med faktiskt utfall från produktionsskedet. Parallellt med detta pågår även uträkningar och sammanställning av klimatåtgärder från projekteringen samt erfarenhetsåterföring via temamöten. Det kommer att vara stort fokus på detta under hela 2019.

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

Fokus under tertial 1 2019 har varit att se över hur arbetet med klimatåtgärder och framförallt uppföljning och rapportering kan effektiviseras. Under tertialet har även samarbete med trafikförvaltningen intensifierats via gemensamma klimatkrav i centrala upphandlingar och erfarenhetsåterföring rörande klimatmålsättning och arbetssätt.

| Indikator (rapporteras per tertial) | Utfall | Utfall fg år | Prognos -upp- fyllelse indikator | Mål- värde nämnd/ bolag | Mål- värde full- mäktige |
|---|---|---|---|---|---|
| **Klimatbelastningen från utbyggnaden av tunnelbanan ska reduceras** *(Nämnd)* | 9% | 1% | | | |

***Kommentar***

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

Under tertial 1 2019 pågår uträkningar och sammanställning av de olika entreprenadernas belastning och åtgärder utefter bygghandlingsprojektering på flera projekt. Redovisning görs endast efter att de är färdigställda för hela projekten. Projekten befinner sig i lite olika skeden men siffrorna visar det senaste värdet vilket är den mest korrekta uppskattningen av den slutliga belastningen.

Temamöte och erfarenhetsåterföringsmöten har hållits under tertial 1 där en stor mängd identifierade åtgärder som spänner över flera teknikområden redovisades. En del föreslagna åtgärder leder till åtgärd andra inte beroende på analysen i det specifika fallet och avvägning mot kvalitet och kostnad.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Hållbarhet i bygghandlingar och produktion ska motsvara nivån Very good i Ceequal** *(Nämnd)* | | | | | |

***Kommentar***

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

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

### Informationssäkerhet

Den samlade redovisningen av regelefterlevnad avseende förvaltningens informationssäkerhetsarbete görs i Compliance-portalen enligt regionens direktiv och riktlinjer. Fortsatt arbete pågår med att klassificera vitala informationstillgångar i verksamheten. En förnyad genomgång ur ett systemtekniskt perspektiv ska genomföras av förvaltningens dokumenthanteringssystem utifrån fastställda informationssäkerhetskrav.

Fortsatt arbete med att etablera koordinatorrollens ansvar och befogenheter behövs för att skapa effektiva informationskanaler och ett väl fungerande arbetssätt för säkerhetsfrågor i projekten och förvaltningen i sin helhet.

### Informationssäkerhet på strategisk nivå

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

### Säkerhet

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

Det finns ett kontinuerligt behov av att teckna säkerhetskyddsavtal då samtliga projekts fortsatta verksamhet berörs av lagstiftning i olika grad. Utvecklingen i projekten, från planering till produktionssättning, innebär förnyade behov av ytterligare avtalstecknande för att kunna ta del av säkerhetsklassad information eller fysiska besök i klassade anläggningar.

### Krisberedskap

Förvaltningen har en etablerad krisledningsfunktion med processer och rutiner implementerade utifrån tidigare projektfaser och organisation.

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

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

***Kommentar***

Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor har skett. Under första tertialet 2019 har en mindre allvarlig olycka inträffat då en person trampade snett när han gick i spår. Utöver det har ett mindre allvarligt tillbud inträffat. För de nyligen uppstartade arbetstunnelentreprenaderna har inledande revisioner inom arbetsmiljö hållits samt flertalet skyddsronder.

## 2.1.3 Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva tillväxtregion

***Skapa goda förutsättningar för en väl fungerande samhällsplanering***

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

För att regionen ska uttala sig som en samlad part i samhällsplaneringen samordnas formella yttranden gällande detaljplaner med trafikförvaltningen och tillväxt och regionplaneförvaltningen så att endast ett yttrande från regionen lämnas. Även

yttranden till andra aktörer samordnas vid behov, exempelvis gällande närliggande projekt.

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

| Indikator (rapporteras per tertial) | Utfall | Utfall fg år | Prognos -upp-fyllelse indikator | Mål-värde nämnd/ bolag | Mål-värde full-mäktige |
|---|---|---|---|---|---|
| **Andelen positiva/neutrala inslag i media minst 85 procent** *(Nämnd)* | 98% | 92% | ● | 85% | |

***Kommentar***

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

Den enskilt största källan är stadsdelstidningarna, som står för en klar majoritet av alla artiklar. Tidningarna är viktiga för att nå direkt ut till förvaltningens målgrupper det vill säga de som bor och vistas i närheten av där förvaltningen ska bygga. De goda kontakter som förvaltningen byggt upp på 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)* | 40% | | ◆ | | |

***Kommentar***

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

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

***Kommentar***

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

### 2.1.4 Region Stockholm ska vara en attraktiv arbetsgivare

***Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare***

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

förbättringsåtgärder.

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

I maj 2018 startade förvaltningen ett LinkedIn-konto för att profilera förvaltningen som arbetsgivare. Ett aktivt planerat nyhetsflöde med chefer och medarbetare som ambassadörer sprids bilden av förvaltningen och Region Stockholm som en attraktiv arbetsgivare. Under 2019 genomför förvaltningen en samlad rekryteringskampanj där medarbetare deltar i filmer med mera för att ge mottagaren en stärkt och positiv bild av förvaltningen och regionen som arbetsgivare.

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

| Indikator (rapporteras per tertial) | Utfall | Utfall fg år | Prognos -upp- fyllelse indikator | Mål- värde nämnd/ bolag | Mål- värde full- mäktige |
|---|---|---|---|---|---|
| **Andelen medarbetare som tycker att förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare/uppdragsgivare ska minst bibehållas** *(Nämnd)* | 63% | | ◆ | | |

***Kommentar***

För att följa medarbetarsituationen genomför förvaltningen två mätningar mellan Region Stockholms medarbetarenkät. Vid den senaste mätningen framkom att 63 procent anser att förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare/uppdragsgivare. Det är en försämring sedan medarbetarenkäten från december 2018 då resultatet var 74 procent. Detta kan förklaras av att förvaltningen har många medarbetare och lokalerna kan upplevas trånga. Denna känsla kommer att förändras inom kort då delar av projekten flyttar ut till projektkontor. Resultatet är en förbättring sedan år 2017 då resultatet var 53 procent. Förvaltningen arbetar med att ta fram handlingsplaner för att förbättra resultatet.

### 2.1.5 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

***Tillgänglig och sammanhållen region***

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

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

| Indikator (rapporteras per tertial) | Utfall | Utfall fg år | Prognos -upp- fyllelse indikator | Mål- värde nämnd/ bolag | Mål- värde full- mäktige |
|---|---|---|---|---|---|

***Kommentar***

Bedömningen är att entreprenadkontrakt kommer att kunna tecknas för alla arbetstunnlar under 2019. Barkarby har tecknat entreprenadkontrakt för samtliga tre arbetstunnlar. Arenastaden och Nacka och Söderort arbetstunnlar bedöms kunna tecknas under 2019.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Inlämnad miljödomsansökan för Depå** *(Nämnd)* | Nej | | | Ja | |

***Kommentar***

Inlämning av miljödomsansökan för Depå planeras under hösten 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 i 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)* | 50% | | | 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. Arbete pågår mellan förvaltningarna med att ta fram en överenskommelse. Dessutom pågår arbete för att skapa ett administrativt hjälpmedel för att dokumentera beslut i väsentliga gränsdragningsfrågor.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **100 procent av de definierade sakområdena ska ha en plan för överlämning** *(Nämnd)* | 50% | | | 100% | |

***Kommentar***

Under första tertialet har huvuddelen av sakområdenas arbetsgrupper bemannats och arbetet har startat. Bedömningen är att det under 2019 kommer att finnas en plan för överlämning för varje sakområde.

## 2.2 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

***Kommentar* Tertial 1 2019**

Förvaltningen kategoriserar förvaltningens bemanning i fem kategorier; anställd personal, inhyrd personal, konsulter, köpta tjänster för projekteringsuppdrag och övriga köpta tjänster (se mer under avsnitt 4.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal). 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.

**Anmodan**

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

***Kommentar* Tertial 1 2019**

Den övergripande behovsanalysen för förvaltningens bemanning ligger till grund för konsultavropen inom förvaltningen. Den analysen görs inom den årliga verksamhetsplaneringen inom varje avdelning och bemanningsplaner finns redovisade för varje projekt och enhet. Förvaltningschef godkänner alla bemanningsplaner. Förvaltningen har utarbetat en ny rutin vid inhyrning av personal och konsultbeställningar med en blankett för särskild prövning.

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

Pågående enligt plan

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

RS 2018-1077

***Kommentar* Tertial 1 2019**

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

Pågående enligt plan

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

RS 2018-1077

***Kommentar* Tertial 1 2019**

Ett ledningssystem för informationssäkerhet, LIS, är implementerat i enlighet med övergripande riktlinjer. Förvaltningens dataskyddsombud kommer fortlöpande säkerställa efterlevnad av dataskyddsförordningen. Implementeringen av ett ledningssystem för informationssäkerhet samt dataskyddsombudets roll och ansvar säkerställer att ett systematiskt arbete sker inom området.

Informationsägare är utsedda. Hantering av informationstillgångar och informationsklassificering av vitala informationstillgångar är ett kontinuerligt pågående arbete i verksamheten. 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.

**Anmodan**

Pågående enligt plan

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

RS 2018-1077

***Kommentar* Tertial 1 2019**

**Säkerhet**

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

Det finns ett kontinuerligt behov av att teckna säkerhetskyddsavtal då samtliga projekts fortsatta verksamhet berörs av lagstiftning i olika grad. Utvecklingen i projekten, från planering till produktionssättning, innebär förnyade behov av ytterligare avtalstecknande för att kunna ta del av säkerhetsklassad information eller fysiska besök i klassade anläggningar.

**Krisberedskap**

Förvaltningen har en etablerad krisledningsfunktion med processer och rutiner implementerade utifrån tidigare projektfaser och organisation.

Krisledningen kommer att övas, dels utifrån beslutade roller, processer och rutiner, dels utifrån ett tänkbart scenario tillsammans med projektens olika externa intressenter. Arbetet anpassas utifrån etablering av produktionsnära projektkontor och tänkta produktionsstarter. Under året kommer förvaltningen att etablera ett fördjupat samarbete med trafikförvaltningen i syfte att utnyttja verksamheternas resurser på ett optimalt sätt ur ett krisperspektiv.

# 3 Verksamhet

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

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

För Nacka och Söderort genomfördes huvudförhandling i mark- och miljödomstolen i februari och miljödom väntas i juni. Fastställd och lagakraftvunnen järnvägsplan väntas i september.

För tunnelbana till Arenastaden är miljödomen lagakraftvunnen. Inför inskick av järnvägsplan pågår fortsatt samverkan med Trafikverket kring korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar. Förvaltningen och Trafikverket behöver vara överens om hanteringen av korsningspunkter innan länsstyrelsen kan tillstyrka järnvägsplanen. Därefter kan den sändas in för fastställelse. Genomförandeavtal för respektive korsningspunkt tas nu fram tillsammans med Trafikverket.

En förutsättning för att järnvägsplanerna ska kunna fastställas och vinna laga kraft är att de inte strider mot aktuella detaljplaner. Tunnelbanans två detaljplaner inom Stockholms kommun godkändes av kommunfullmäktige i Stockholm i februari – en för tunnelbana till Nacka och Söderort samt en för tunnelbana till Arenastaden. Under mars har överklaganden kommit in för båda detaljplanerna. En bedömning är att överklagandena har hanterats och att detaljplanerna har vunnit laga kraft i september.

Samarbetet med trafikförvaltningen bedrivs i arbetsgrupper för olika sakområden och styrs genom en samordnande ledningsgrupp och en beredningsgrupp. Under 2019 är fokus att alla identifierade objekt i gränsområden mellan förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen ska ha hanterats. Vidare ska alla definierade sakområden för samarbete ska ha en plan för överlämning. Förvaltningarna arbetar nu med en gemensam systematisk hantering av objekten i gränsområden samt med plan för överlämning och bedömer att målet ska uppfyllas under 2019.

Samverkan är således fortsatt ett mycket prioriterat område för förvaltningen. För att förbättra samverkan med trafikförvaltningen har förvaltningen ett specifikt mål i förvaltningens Målkarta om denna samverkan. För att öka möjligheten till en positiv utveckling har förvaltningen initierat att ett nyhetsbrev sänds till medarbetare inom trafikförvaltningen som arbetar med frågor kopplade till Nya tunnelbanan. Förvaltningen har även genomfört en enkät med dessa medarbetare och denna kommer att följas upp under året.

# 4 Ekonomi

## 4.1 Resultat

| Resultat* | Utfall | Budget | Budget avvik. | Förändr. utfall fg år | Prognos år | Budget år | Budget avvik. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Anslag | 1 | 1 | 0 | 0,1 % | 4 | 4 | 0 |
| Övriga bidrag | 35 | 44 | -9 | -3,6 % | 119 | 129 | -10 |
| Övriga intäkter | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| **Verksamhetens intäkter** | **36** | **46** | **-10** | **-3,5 %** | **123** | **133** | **-10** |
| Personalkostnader inkl inhyrd personal | -27 | -29 | 2 | -7,1 % | -81 | -84 | 3 |
| Lämnade bidrag | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Lokal- och fastighetskostnader | -2 | -3 | 1 | -45,7 % | -7 | -9 | 2 |
| IT- och telekostnader | -2 | -2 | 0 | 22,4 % | -7 | -8 | 1 |
| Övriga kostnader | -5 | -10 | 5 | 57,1 % | -24 | -28 | 4 |
| **Verksamhetens kostnader** | **-35** | **-44** | **9** | **-3,6 %** | **-119** | **-129** | **10** |
| Avskrivningar | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Finansnetto | -1 | -1 | 0 | 60,3 % | -4 | -4 | 0 |
| **Resultat**** | **0,5** | **0** | **0,5** | | **0** | **0** | **0** |

* mkr
** Avser resultat före bokslutsdispositioner

### Utfall i jämförelse med budget

- Totala avvikelsen för personalkostnader inklusive inhyrd personal är 2 miljoner kronor lägre än budget vilket beror på en förskjutning av planerade anställningar samt en förskjutning av planerat nyttjande av inhyrd personal.
- Lokalkostnaderna är cirka 1,5 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 1 miljon kronor lägre än budget. Anledningen till avvikelsen är bland annat lägre kostnader för PC-licenser än budgeterat vilket relateras till att insatser för inhyrd samt fast personal har förskjutits och då även de IT-kostnader som relateras till dessa personer. Implementering av IT-system har även förskjutits något och därmed även licenskostnaderna.
- I kategorin för övriga kostnader ingår bland annat konsultkostnader,

kommunikationskostnader samt övriga kostnader. Utfallet för övriga kostnader är 5 miljoner kronor lägre än budget vilket bland annat beror på utfallet för kommunikationskostnader, som är 1 miljon kronor lägre än budget, där kostnaden för planerade insatser kommer senare än planerat. När det gäller konsultkostnaderna är avvikelsen 2 miljoner kronor lägre än budget och beror på en förskjutning av planerade konsultinsatser för bland annat systemimplementering och förvaltningens mätdatabas. Resterande övriga kostnaders avvikelse uppgår till 2 miljoner kronor och beror bland annat på att det skett en förskjutning av planerade interna kostnader inom Region Stockholm.

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

**Prognos i jämförelse med budget**

- Prognosen för förvaltningen uppgår till 119 miljoner kronor, vilket är 10 miljoner lägre än budgeten som är 129 miljoner kronor. En orsak är något lägre lokalkostnader under 2019 än budgeterat beroende på en korrigering av lokalkostnaderna hänförliga till 2018. I övrigt har insatser som till exempel systemimplementering, mätdatabas och kommunikationsinsatser förskjutits något framåt i tiden. Även konsultkostnader och inhyrd personal som var tänkt att arbeta med dessa insatser har flyttats fram. Slutligen har förvaltningen inte tillsatt tjänster i den utsträckning som var tänkt.

### 4.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

| Personalkostnad inkl inhyrd personal* | Utfall | Budget | Budget avvik. | Förändr. utfall fg år | Prognos år | Budget år | Budget avvik. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Summa personalkostnader** | **-10,4** | **-11,9** | **1,5** | **18,1 %** | **-36,6** | **-38,6** | **2** |
| förändring sem- och löneskuld | -0,6 | 0 | -0,6 | 14,4 % | 0 | 0 | 0 |
| lönekostnad | -6,1 | -7,3 | 1,2 | 31,3 % | -22,8 | -24,2 | 1,4 |
| *- varav övertid* | *0* | *0* | *0* | | *0* | *0* | *0* |
| *- varav sjuklönekostnad* | *-0,2* | *0* | *-0,2* | *10,1 %* | *0* | *0* | *0* |
| PO-pålägg | -3,2 | -3,5 | 0,3 | -1,8 % | -10,9 | -11,6 | 1 |
| **Övriga personalkostnader** | **0** | **-1** | **1** | **33,9 %** | **-3** | **-3** | **0** |
| **Inhyrd personal** | **-16,7** | **-17,2** | **0,5** | **-18 %** | **-44,7** | **-44,9** | **0,2** |
| **Personalkostnad inkl inhyrd personal** | **-27,1** | **-29,1** | **2** | **-7,1 %** | **-81,3** | **-83,5** | **2** |

* mkr

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

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

Bemanning som utför speciella konsultationer och utredningar eller experthjälp där egen kompetens saknas och tillfällig insats med ett tydligt definierat uppdrag kategoriseras som konsulter. Konsultkostnader inom förvaltningen består bland annat av juridiska tjänster och avser allmänjuridisk rådgivning, juridik i samband med upphandling, inklusive entreprenadjuridik, samt tjänster kopplade till de tillståndsprövningar i miljödomstol som kommer att krävas samt IT-konsulter. Andra konsulttjänster är stöd vid implementering av nytt prognos- och budgetsystem samt uppgradering av ekonomisystemet.

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

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

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

Förvaltningens mål är att personer i ledande befattningar samt personer där arbetsuppgiften kommer att behövas under lång tid i möjligaste mån ska bemannas genom anställning inom Region Stockholm. Samtliga chefstjänster består av anställd personal.

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

### Utfall i jämförelse med budget

Utfallet för personalkostnader inklusive inhyrd personal uppgår till 27,1 miljoner kronor jämfört med den periodiserade budgeten som uppgår till 29,1 miljoner kronor. Anledningen till avvikelsen på 2 miljoner kronor är att förvaltningen har förskjutit planerade anställningar samt planerat nyttjande av inhyrd personal på framtiden.

### Prognos i jämförelse med budget

Prognosen för personalkostnader inklusive inhyrd personal uppgår till 81,3 miljoner, vilket är 2 miljoner lägre än budgeten som är 83,5 miljoner kronor. Avvikelsen beror till stor del på förskjutning av insatser på framåt i tid vilket då även påverkar den personal och inhyrd personal som skulle utfört delar av dessa insatser. Vidare har förvaltningen inte tillsatt tjänster i den utsträckning som var tänkt i budgeten.

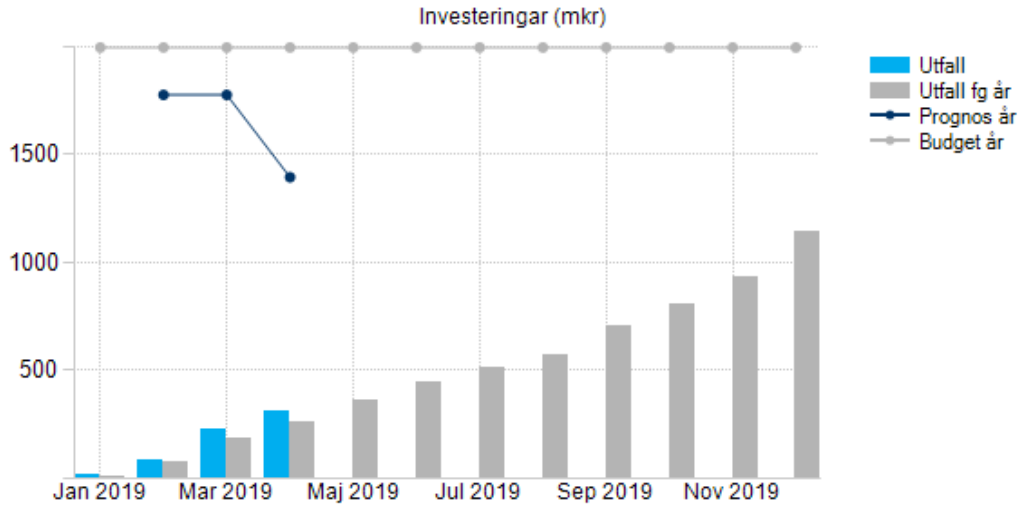
## 4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

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

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

## 4.3 Investeringar

Verksamheten är indelad i ett investeringsobjekt för vardera av de tre utbyggnadssträckorna, Tunnelbana till Nacka och Söderort, Tunnelbana till Arenastaden samt Tunnelbana till Barkarby. Station Södra Hagalund är ett eget investeringsobjekt då detta är en del av Sverigeförhandlingen. Till tunnelbaneutbyggnaderna tillkommer investeringsobjekt för Depå och fordon.




### Utgift i jämförelse med budget

Det ackumulerade utfallet för investeringsobjekten per april uppgår till totalt 314 miljoner kronor, motsvarande en upparbetningsgrad om 16 procent. Det är 55 miljoner kronor högre än motsvarande period föregående år vilket beror på att framdriften av utbyggnaden är på väg in i ett intensivare skede. Byggstart har exempelvis skett för den första arbetstunneln i Barkarby.

Förvaltningen har som princip att inte reservera för investeringsutgifter. Dock håller leverantörsreskontran extra öppet vid årsbokslut vilket innebär att innevarande års utgifter hinner bokföras i december. Då ingen reservering sker i januari blir investeringsutfallet därför lägre i inledningen av året och högre i december. Helårsprognosen för 2019 ökar även ju längre året går då större entreprenader startar under året.

### Prognos i jämförelse med budget

Prognosen för årets investeringar uppgår till 1395 miljoner kronor, jämfört med budget om 1 997 miljoner kronor. Detta utgör en avvikelse på 602 miljoner kronor, vilket förklaras nedan per investeringsobjekt.

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

### 4.3.1 Investeringsobjekt

**Investeringsobjekt**

| Investeringsobjekt > 100 mkr (Mkr) | Utgift 2019 | Prognos 2019 | Budget 2019 | Budget avvik. | Total ack utgift | Total prognos | Total budget |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tunnelbana till Nacka och Söderort | 174 | 698 | 1 119 | 421 | 1 733 | 13 654 | 13 654 |
| Tunnelbana till Arenastaden | 48 | 206 | 299 | 93 | 751 | 4 214 | 4 214 |
| Station Södra Hagalund | 16 | 46 | 97 | 51 | 108 | 1 282 | 1 282 |
| Tunnelbana till Barkarby | 41 | 268 | 283 | 15 | 606 | 3 249 | 3 249 |
| Depå | 34 | 175 | 196 | 21 | 279 | 3 481 | 3 481 |
| Fordon | 1 | 2 | 3 | 1 | 5 | 2 389 | 2 389 |
| **Totalt investeringsobjekt > 100 mkr** | **314** | **1 395** | **1 997** | **602** | **3 482** | **28 269** | **28 269** |

#### Tunnelbana till Nacka och Söderort

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

#### 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 fortsätter under 2019 med att ta fram bygghandlingar för huvudtunnlarna samt för projektets BEST-anläggning (bana, el, signal, tele). Under 2019 är det också dags att starta projekteringen av de installationer som behövs i anläggningen.

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

#### Planläggning och prövning

I februari 2019 hölls miljödomsförhandlingarna för tunnelbaneutbyggnaden till Nacka och Söderort och dom förväntas förkunnas i juni 2019. Efter avslutad förhandling har

domstolen begärt in kompletteringar inom frågor som exempelvis bullerhantering under byggskedet. Inför huvudförhandlingen har även bullermätningar runt planerade etableringar och ett förslag till kontrollprogram kommunicerats med tillsynsmyndigheterna.

Under 2018 tillstyrktes projektets järnvägsplan av länsstyrelsen och lämnades vidare till Trafikverket i oktober för fastställelse, vilket förväntas ske i juni 2019.

Detaljplanen för Stockholms stad antogs i kommunfullmäktige i februari 2019, men har överklagats av boende nära den framtida stationen vid Sofia samt av boenden vid Sockenplan. Tillsammans med Stockholms stad har projektet försökt att få en uppskattning av hur lång tid hanteringen av dessa överklaganden kan ta i mark- och miljödomstolen men har ännu inte fått någon indikation. Osäkerheten kring hur lång tid överklagandeprocessen kommer att ta är en av de största riskerna inom projektet just nu, eftersom byggstart av viktiga arbetstunnlar inte kan starta utan detaljplan. Med en av Trafikverket fastställd järnvägsplan så skulle dock byggandet av de två arbetstunnlar som finns inom Nacka kommun kunna påbörjas eftersom Nacka kommuns detaljplan antogs samt vann laga kraft i slutet av 2018.

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

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

**Upphandling och byggande**

Under 2019 var det planerat att samtliga arbetstunnelentreprenader nödvändiga för projektet skulle starta. Dock har den överklagade detaljplanen inneburit att produktionsstarten för dessa arbeten nu är oviss eftersom det är svårt att förutspå hur lång tid hanteringen av överklagandet tar.

Sedan tidigare har en del arbeten med syfte att förbereda för byggstart pågått. Under 2018 utfördes en del ledningsomläggningar vid några av de framtida arbetstunnlarna. I oktober 2019 kommer de befintliga spåren vid stationen Kungsträdgården att kortas av och en tillfällig barriärvägg att sättas upp.

I Nacka har sedan tidigare ledningsomläggningar pågått vid Skvaltan och under 2019 kommer byggandet av en provisorisk gång- och cykelbro att starta för att trafiken skall fungera när arbetstunneln vid Värmdövägen börjar byggas.

Inom projektet Söderort pågår byggnation av en råstomme till biljetthall vid Mårtensdal i Gullmarsplan. Den beräknas vara klar i slutet av 2019 och kommer att bli en del i den tillbyggda Gullmarsplanstationen. I stationen Gullmarsplan har fler förberedande arbeten startat och kommer att pågå under resterande 2019. Bland annat

har förstärkning av det befintliga bussdäcket samt viss rivning samt installationsarbeten i butikslokaler i stationens biljetthall påbörjats. Under sommaren 2019 kommer förberedande arbeten för nya signaler göras vid spåren vid Gullmarsplan, vilket innebär att trafiken kommer att stängas av under några veckor.

I slutet av 2018 skickades de första förfrågningsunderlagen för upphandling av arbetstunnlar ut och innan halvårsskiftet 2019 kommer samtliga upphandlingar av arbetstunnelentreprenader att ha startat. I slutet av året är det planerat att de första upphandlingarna för huvudtunnlarnas berg- och anläggningsentreprenader ska skickas ut. Även upphandlingar för likriktarstationer och en byggledningsorganisation kommer att påbörjas under året.

**Ekonomi**

Investeringsutgifter för tunnelbana till Nacka och Söderort för perioden januari-april uppgår till 174 miljoner kronor. Helårsprognosen för 2019 uppgår till 698 miljoner kronor jämfört med årets budget på 1 119 miljoner kronor, en avvikelse med 421 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att byggproduktionen har senarelagts bland annat på grund av den överklagade detaljplanen. Av årsbudgeten har projektet upparbetat 16 procent, vilket till stor del förklaras av att byggstarten (och därmed stora utgifter) planerades till det andra halvåret av 2019.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till april 2019 uppgår till 1 964 miljoner kronor. I dessa ingår 1 659 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 305 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.

**Avdelning Norr**

**Tunnelbana till Arenastaden**

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

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

**Projektering**

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

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

fullt.

**Planläggning och prövning**

Den 18 februari antogs Stockholms detaljplan men den överklagades av två parter. Gällande detaljplanen i Solna är projektets bedömning att den kommer antas den 26 augusti.

Trafikverket har tidigare haft synpunkter på järnvägsplanen gällande korsningspunkter med deras anläggningar. Kommunikation har pågått med Trafikverket och en PM har tidigare skrivits där projektet bemött Trafikverkets synpunkter. Projektet har nu på nytt bemött de synpunkter Trafikverket tidigare haft gällande Järnvägsplanen samt korsningspunkter. Bemötandena innebär att projektet gjort justeringar i plankartor för att förtydliga samt gjort tillägg i PM korsningspunkter i syfte att förtydliga. Projektet räknar med att få svar under första halvan av maj och i samband med det kunna skicka järnvägsplanen till länsstyrelsen för tillstyrkan.

**Upphandling och byggande**

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

**Ekonomi**

Investeringsutgifter för tunnelbana till Arenastaden (inklusive station Södra Hagalund) för perioden januari-april uppgår till 64 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på 16 procent av årets budget. Av detta uppgår utfallet för Södra Hagalund till 16 miljoner kronor. I budget för 2019 är Södra Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden. Prognosen för helåret uppgår till 252 miljoner kronor jämfört med årets budget på 396 miljoner kronor, en avvikelse med 144 miljoner kronor. I det totala beloppet för Arenastaden ovan ingår prognosen för Södra Hagalund med 46 miljoner kronor jämfört med årets budget för Södra Hagalund på 97 miljoner kronor, en avvikelse om 51 miljoner kronor. Avvikelserna beror på att både detaljplaneprocessen samt tillståndsprocessen dragit ut på tiden.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till april 2019 för Arenastaden inklusive Södra Hagalund uppgår till 965 miljoner kronor. I dessa ingår 736 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 229 miljoner kronor för förberedande entreprenader. I detta ingår utbetalt förskott om 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 har ett intensivt arbete pågått med att färdigställa handlingar till förfrågningsunderlaget för den stora berg- och anläggningsentreprenaden kallad Järfällatunneln. Den 28 februari skickades den ut till marknaden. Just nu pågår ett arbete med att färdigställa handlingar till förfrågningsunderlag för den stora bygg- och installationsentreprenaden.

### Planläggning och prövning

Projektet har erhållit miljödom och kommunernas detaljplaner är justerade. Järnvägsplanen fastställdes under november 2018. Under 2019 söker projektet de nödvändiga marklov och bygglov som krävs för anläggningen. Projektet bevakar att Järfälla kommuns nya detaljplaner i området tar nödvändig hänsyn till tunnelbaneanläggningen.

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

### Upphandling och byggande

Under december 2018 kontrakterades två entreprenörer att utföra arbetena med projektets arbetstunnlar. Båda entreprenörerna har etablerat sig i Veddesta respektive på Landningsbanan och Robothöjden. Arbetena är i full gång och i Veddesta är man igång med sprängningar.

Den kross som ska hantera projektets bergschaktmassor är nu öppen.

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

### Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Barkarby för perioden januari-april uppgår till 41 miljoner kronor motsvarande 15 procent av årets budget. Prognosen för helåret uppgår till 268 miljoner kronor jämfört med årets budget på 283 miljoner kronor, en avvikelse med 15 miljoner kronor. Avvikelsen beror på mindre förskjutning i entreprenaderna för arbetstunnlarna.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till april 2019 uppgår till 687 miljoner kronor. I dessa ingår 649 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive

projektering samt 38 miljoner kronor för entreprenader. I beloppet ingår även ett utbetalt förskott om 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 första tertialet har ett intensivt arbete gjorts med att arbeta fram och fastställa lösningar inom depåområdet. Det har till stor del handlat om hur uppställningsspår och förbifartsspår ska dras samt placeringen av de nya byggnaderna. Dessa lösningar har arbetats fram för att inte omöjliggöra framtida utökning av kapaciteten inom depån och kommer nu att läggas till som nya förutsättningar i projekteringen. En systemhandling beräknas levereras efter sommaren.

### Planläggning och prövning

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

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

Installationer av nya grundvattenrör samt provtagningar för markundersökningar har utförts under perioden. Dessa undersökningar ligger till grund för tillståndsansökan för miljödom som lämnas in i början av juli 2019.

### Upphandling och byggande

Inför upphandlingarna har ett genomförandebeslut i linje med Stockholmsförhandlingen tagits fram för politisk beredning och beslut i regionfullmäktige. Ett tjänsteutlåtande har tagits fram som trafiknämnden förväntas fattas beslut om i maj.

**Ekonomi**

Investeringsutgifter för Depå Högdalen för perioden januari-april uppgår till 34 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om 17 procent av årets budget. För helåret prognostiseras investeringsutgifterna till 175 miljoner kronor jämfört med årets budget på 196 miljoner kronor, en avvikelse med 21 miljoner kronor. Avvikelsen beror på ett omtag i projekteringsarbetet som skedde under 2018 på grund av ändrade förutsättningar i depåutbyggnadens lokalisering och omfattning vilket lett till viss förskjutning i prognosen för 2019.

**Fordon**

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

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

**Ekonomi**

Investeringsutgifter för fordon för perioden januari-april uppgår till 1 miljon kronor, motsvarande en upparbetningsgrad om 21 procent av årets budget och avser projektledning. För helåret prognostiseras investeringsutgifterna att uppgå till 2 miljoner kronor jämfört med årets budget på 3 miljoner kronor, en avvikelse med 1 miljon kronor. Avvikelsen beror på omfördelningen av budgetmedel till trafikförvaltningen för design och testning av C30-fordon innebär lägre utgifter än budgeterat för förvaltningen under 2019.

**Totala kostnader och utgifter depå och fordon**

De totala utgifterna och kostnaderna för båda projekten depå samt fordon för åren 2014 till april 2019 uppgår tillsammans till 323 miljoner kronor och består av byggherrekostnader inklusive projektering.

### 4.3.2 Ny- och ersättningsinvesteringar

| Investeringar (Mkr) | Utgift 2019 | Prognos 2019 | Budget 2019 | Budget avvik. | Upparb grad (%) |
|---|---|---|---|---|---|
| Nyinvesteringar | 314 | 1 395 | 1 997 | 602 | 16 |
| Ersättningsinvesteringar | | | | | |
| **Totalt investeringar** | **314** | **1 395** | **1 997** | **602** | **16** |

Förvaltningen genomför enbart nyinvesteringar och har inga ersättningsinvesteringar.

# 5 Personal och kompetensförsörjning

Förvaltningen går nu från ett projekteringsläge till ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras men främst behövs fler medarbetare. Förvaltningen har i nuläget cirka 200 medarbetare med en förväntad ökning under 2019. De kompetenser som behövs är svåra att rekrytera eftersom det pågår så många och stora infrastrukturprojekt i regionen. Den stora yrkesgruppen som förvaltningen behöver är olika former av byggledare.

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

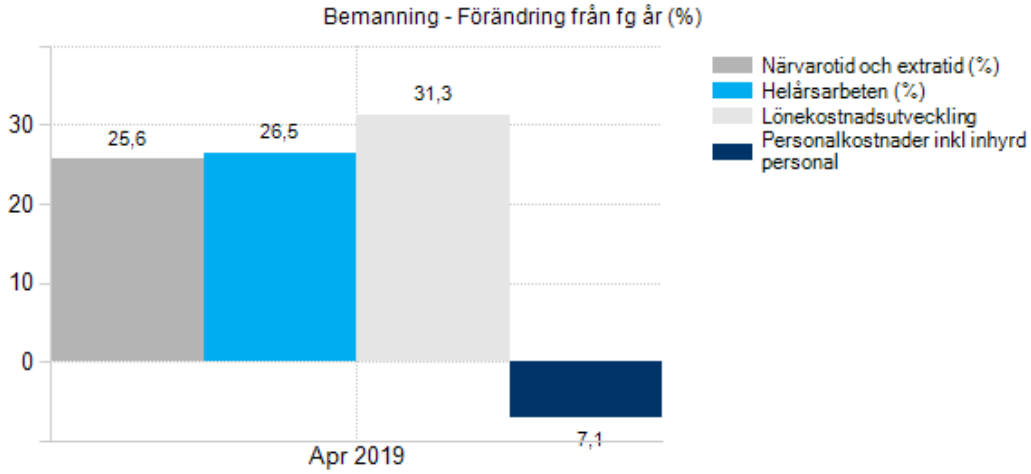
För att öka förvaltningens rekryteringsmöjligheter har förvaltningen under inledningen av 2019 deltagit i LAVA, en arbetsmarknadsmässa vid Kungliga tekniska högskolan. Planering för kommande arbetsmarknadsmässor genomförs under våren där förvaltningen planerar att vara med på två ytterligare mässor under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

Under april och maj genomför 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 syns under denna period i kollektivtrafiksystemet och genom inlägg/filmer på LinkedIn. Detta är även ett sätt att stärka bilden av Region Stockholms viktiga verksamhet varför vi lägger stor vikt vid att förvaltningens uppdrag är en del av Regions Stockholms framtidsutveckling.

Ledarskap är ett prioriterat område för förvaltningen och därför genomförs fyra chefsträffar per år vars fokus är chef- och ledarskap. Årets första chefsträff har genomförts och handlade om det svåra samtalet. På den kommande chefsträffen kommer en workshop att genomföras. Arbetet ska stärka chefssamverkan samt tillsammans hitta bästa lösningar för verksamheten utifrån ett chefsperspektiv.

Utöver detta arbetar förvaltningen med olika förberedelser för att fortsatt ha en stark koppling och samarbete med medarbetare som flyttar ut till projektkontor. Förvaltningen har genomfört en samlad workshop där ett antal områden lyfts fram som viktiga att arbeta med. Detta arbete fortsätter förvaltningen att arbeta med för att skapa en gemensam plattform.

## 5.1 Bemanning




| Helårsarbeten | Utfall | Budget | Budget avvik. | Förändr. utfall fg år | Prognos år | Budget år | Budget avvik. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bemanning<br>- Helårsarbeten | 62 | 67 | -5 | 26,5% | 70 | 66 | 4 |

### Utfall helårsarbeten i jämförelse med budget

- Förvaltningen har under perioden haft 62 anställda helårsarbeten. Periodiserad budget per april är 67 helårsarbeten. Avvikelsen beror på att förvaltningen inte tillsatt tjänster i den utsträckning som var tänkt i budgeten. Förvaltningen har just nu en rekryteringskampanj med ett tjugotal tjänster ute och arbetar aktivt för att anställa personal.
- I bemanningsvolymerna ingår både de volymer (antal helårsarbeten) som återfinns i förvaltningens stab och som kostnadsförs samt de volymer som återfinns i investeringsprojekten. De lönekostnader som avser direkt arbete i investeringsobjekten förs om till investeringsutgifter i ekonomisystemet och ingår därför inte i resultaträkningen 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.
- Totalt visar utfallet för personalkostnader inklusive inhyrd personal en minskning mot föregående år dels beroende på att förvaltningen arbetar med att anställa fler istället för att ha inhyrd personal och dels på grund av

omklassificering av ett konto i ekonomisystemet Agresso gällande köpta tjänster inom Region Stockholm som klassificerats om till övriga tjänster.
- Lönekostnadsutvecklingen ökar i och med att fler personer har anställts inom förvaltningen.

**Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget**

Årsprognos för antal helårsarbeten har höjts jämfört med budget. Som nämnts ovan genomför förvaltningen en rekryteringskampanj under april-maj som ligger i linje med målet att öka andelen anställda.

# 6 Risker och möjligheter

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

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

**Komma överens om utformning**

*Korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar*

Beröringspunkter 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 har försenats betydligt beroende på att korsningspunkterna inte har kunnat lösas.

I tunnelbana till Arenastaden pågår fortsatt samverkan med Trafikverket för att komma överens om hanteringen av korsningspunkterna med Trafikverkets anläggningar. Nu pågår ett gemensamt arbete med att ta fram genomförandeavtal för korsningspunkterna.

*Markåtkomst*

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

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

I Solna finns ett förslag till sidoavtal mellan kommunen och förvaltningen som har beslutats politiskt inom Solna stad och planeras tas upp för beslut i trafiknämnden i maj.

**Projektstyrning**

Att inte få tillgång till rätt kompetens för bemanning innebär risk för ineffektivitet i arbetet och sämre lösningar. Förvaltningen genomför under april och maj en bred och samlad rekryteringsinsats med ett tjugotal tjänster.

Arbetet med projektering riskerar att dra ut på tiden och därmed försena byggstarterna. En ny intern arbetsform med samordningsgrupper per teknikslag har sjösatts vid årsskiftet. Arbetsformen innebär bättre möjligheter för projekten till samordnade lösningar och ökar därmed effektiviteten.

**Marknadssituationen vid upphandling**

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

Förvaltningen har nyligen gått ut med en större riktad kampanj mot entreprenörer på LinkedIn för att ytterligare skapa intresse att lämna anbud och därmed öka konkurrensen i kommande upphandlingar.

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

**Kostnadsutveckling utöver KPI**

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

# 7 Ledningens åtgärder

Förvaltningen arbetar aktivt med Region Stockholms ansats kring ett *Effektivare landsting*. Förvaltningen arbetar sedan 2014 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. Det innebär att förvaltningen under våren 2019 genomför en bred och samlad rekryteringsinsats för att öka möjligheten till anställning istället för att nyttja inhyrd personal för de tjänster som uppstår i detta skede. Detta är även ett sätt att visa på Region Stockholms viktiga verksamhet varför vi lägger stor vikt vid att förvaltningens uppdrag är en del av Regions Stockholms framtidsutveckling.

Samverkan är fortsatt ett mycket prioriterat område för förvaltningen. Förvaltningen lägger stor vikt vid samverkan och öppenhet gentemot invånarna och parterna samt andra externa aktörer. För att förbättra samverkan med trafikförvaltningen har förvaltningen ett specifikt mål i förvaltningens Målkarta om denna samverkan. För att öka möjligheten till en positiv utveckling har förvaltningen initierat att ett nyhetsbrev sänds till medarbetare inom trafikförvaltningen som arbetar med frågor kopplade till Nya tunnelbanan. Förvaltningen har även genomfört en enkät med dessa medarbetare och denna kommer att följas upp under året.

Det är med hjälp av och genom våra medarbetare som vi driver vår verksamhet. Förvaltningen lägger därför stor vikt vid medarbetarsituationen och har därför valt att arbeta med en medarbetarbarometer som följer medarbetarenkäten och då särskilt de frågeområden som kräver extra fokus. Årets första medarbetarbarometer har nu genomförts och resultatet sammanställs för vidare analys och åtgärd på enhets-, avdelning- och ledningsgruppsnivå.

# 8 Nämnd-/styrelsebehandling

Tertialrapporten per april behandlas per capsulam i trafiknämnden i maj 2019.

Region Stockholm

| Mkr | Utfall 2019 jan-april | Prognos 2019 | Budget 2019 | Avvikelse 2019 | Avvikelse 2019 (%) | Upparbet-ningsgrad 2019 (%) | Total ack. utfall | Total prognos | Total budget | Avvikelse total | Avvikelse total (%) | Total upp-arbetnings-grad (%) | Färdig-ställande (år) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Trafiknämnden - Förvaltning för utbyggd tunnelbana** | | | | | | | | | | | | | |
| **1 Objekt tidigare beslutade av landstingsfullmäktige** | | | | | | | | | | | | | |
| Tunnelbana till Nacka och Söderort | 174 | 698 | 1 119 | 421 | 37,6% | 15,5% | 1 733 | 13 654 | 13 654 | 0,0 | 0,0% | 12,7% | 2026 |
| Tunnelbana till Arenastaden | 48 | 206 | 299 | 93 | 31,1% | 16,2% | 751 | 4 214 | 4 214 | 0,0 | 0,0% | 17,8% | 2024 |
| Station Södra Hagalund | 16 | 46 | 97 | 51 | 52,6% | 16,1% | 108 | 1 282 | 1 282 | 0,0 | 0,0% | 8,5% | 2024 |
| Tunnelbana till Barkarby | 41 | 268 | 283 | 15 | 5,4% | 14,6% | 606 | 3 249 | 3 249 | 0,0 | 0,0% | 18,6% | 2024 |
| Depå | 34 | 175 | 196 | 21 | 10,6% | 17,5% | 279 | 3 481 | 3 481 | 0,0 | 0,0% | 8,0% | 2025 |
| Fordon | 1 | 2 | 3 | 1 | 28,0% | 20,8% | 5 | 2 389 | 2 389 | 0,0 | 0,0% | 0,2% | 2024 |
| Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0 | 14 266 | 14 266 | 0,0 | 0,0% | 0,0% | 2035 |
| **S:a investeringsutgifter Förvaltning för utbyggd tunnelbana** | **314** | **1 395** | **1 997** | **602** | **30,1%** | **15,7%** | **3 482** | **42 535** | **42 535** | **0,0** | **0,0%** | **8,2%** | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| ***varav medfinansieras från staten och kommuner*** | *29* | *1 630* | *1 630* | *0* | *0,0%* | *1,8%* | *3 326* | *31 095* | *31 095* | *0,0* | *0,0%* | 10,7% | |

Internkontrollplan för Förvaltning för utbyggd tunnelbana 2019, uppföljning per april

| Risk-ID | Riskområde | Verksamhet | Rubrik | Riskbeskrivning | Konsekvens | Sannolikhet (1-4) | Konsekvens (1-4) | Riskbedömning (Sannolikhet x Konsekvens) | Åtgärd | Kontrollmoment | Frekvens | Riskägare/ ansvarig | Status<br>● ● ● | Trend/åtgärd<br>● ● ● | Kommentar<br>*Uppföljning av status sker vid tertialrapport (TN), delårsrapport och årsbokslut* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Ekonomi | Avdelning Söder och Norr | Bristande kostnadsstyrning | Bristande kostnadsstyrning och kostnadsmedvetenhet vid planering /projektering och produktion. | Planerar för en för dyr teknisk lösning alternativt en för robust anläggning vilket kan medföra omtag vilket leder till kostnadsfördyringar och tidsförskjutning. | 3 | 4 | 12 | BEGRÄNSA<br>Styrning via samordningsgrupp produktion och projektering samt styrgrupp PoP.<br>Kontinuerlig styrning och kommunikation avseende kostnadsstyrning med projektör. | Kontrollera protokoll från samordningsgrupp produktion och projektering samt styrgrupp POP.<br>Granskning av systemhandling/bygghandling att tillräcklig kostnadsmedvetenhet ingår. | Tertialvis | Avdelningschef Söder och Norr, Teknikchef | ● (Gul) | ● (Gul) | Samordningsgrupperna omgjorda från årsskiftet 2018/2019. Uppdelade i tekniska sakområden i stället för i faserna projektering och produktion. Leder till tydligare koppling mellan projekterad anläggning och kostnader. Löpande granskning av systemhandlingar och bygghandlingar sker bland annat från ett kostnadsperspektiv.<br><br>Aktivt arbete sker med projekterings- och produktionskalkyler. Kontinuerlig kommunikation med projektörerna och entreprenörerna. Ett aktivt arbete med att förbättra styrningen av projekteringsarbetet tillsammans med projektören sker. |
| 2 | Ekonomi | Avdelning Planering | Entreprenadsupphandlingar | Risk att det inte finns tillräckligt många anbud för entreprenörsupphandling pga. konkurrens från andra stora investeringsprojekt samt att förvaltningens egna projekt konkurrerar med varandra på leverantörsmarknaden. | Otillräckligt antal anbud leder till förseningar, dyra anbud och kostnadsökningar. | 3 | 4 | 12 | BEGRÄNSA<br>Visa upphandlingstidplan för kommande upphandlingar på FUT:s hemsida. Marknadsföring av kommande upphandlingar samt kvartalsvisa nyhetsbrev till leverantörer. Utöver detta planeras texter i branschtidningar, möten med förlorande entreprenörer och kontinerlig uppdatering av omvärldsanalys. | Uppdaterad upphandlingstidplan framtagen för förvaltningen.<br>Kontroll att planerade aktiviteter har genomförts under perioden (Marknadsföringsaktiviteter, nyhetsbrevbrev, möten med entreprenörer osv). | Tertialvis | Enhetschef Upphandling | ● (Grön) | ● (Grön) | Upphandlingstidplan uppdateras varannan månad.<br><br>Information till marknaden har även gjorts:<br>Information via möten ordnade av Business sweden, leverantörsbesök hos FUT, deltagande vid Trafikverkets leverantörsdag 11 april. |
| 3 | Ekonomi | Förvaltningen | Resursförsörjning | Svårigheter att rekrytera erfarna medarbetare. Bristande resurssättning påverkar arbetsmiljö, projekten och tidplanen. | Arbetsmiljöproblem i form av för hög arbetsbelastning och stress. Ökade kostnader, Förseningar, kvalitetsbrister i arbetet. Otydlig rollfördelning och hög personalomsättning. | 3 | 4 | 12 | BEGRÄNSA<br>Bemanningsplan, utvecklingssamtal, medarbetarbarometer.<br>Plan strategiskt område bemanning<br>Rekryteringsaktiviteter för att locka till sig resurser att anställa, hyra in, samt att locka studenter. | Utpekat ansvar i respektive projekt.<br>Uppföljning utvecklingsamtal via medarbetarundersökning.<br>Uppföljning av plan strategiskt område bemanning. | Tertialvis | Förvaltningschef | ● (Grön) | ● (Grön) | Medarbetarbarometer är genomförd för Q1.<br>Rekryteringskampanj genomförd.<br>Deltagande på LAVA genomfört.<br>Planering pågår får deltagande på arbetsmarkandsdagar vid högskolor i Stockholm och Lund i höst. |
| 4 | Ekonomi | Samtliga avdelningar | Avsteg finanspolicyn | Avsteg från finanspolicyn avseende t.ex. förskottsbetalning, utländsk valuta. | Bryter mot landstingets finanspolicy, revisionsanmärkningar, ökade kostnader beroende på felaktiga avtal. | 3 | 3 | 9 | BEGRÄNSA<br>Information om finanspolicyn.<br>Löpande dialog med Internfinans inom landstinget.<br>Tydlig struktur kring hantering av t.ex. förskott, utlandsbetalning.<br>All personal som är berörd ska genomföra E-utbildning (enligt krav LG-beslut). | Kontroll redovisningssystemet avseende utländsk valuta och förutbetalda kostnader.<br>Kontroll genomförd e-utbildning. | Tertialvis | Enhetschef Ekonomi | ● (Grön) | ● (Grön) | Redovisningsprinciper och process för hantering av förskott och innehållna medel finns. FUT har ett mindre systemavtal i utländsk valuta, samt har haft ett fåtal mindre fakturor i utländsk valuta där beloppen varit för små för att valutasäkra. Dessa har stämts av med Internfinans.<br><br>Påminnelse om hantering av förskott och utländsk valuta sker kontinuerligt inom förvaltningens ekonomінätverk.<br><br>Hänvisning till finanspolicyn och hantering av förskott och utländsk valuta sker i förfrågningsunderlagen till upphandlingarna.<br><br>FUT har beslutat att samtliga chefer samt medarbetare som arbetar med ekonomi ska genomgå e-utbildning i finansiella risker. Per den sista april 2019 har ekonomienheten samt avdelningscontrollers genomfört utbildningen. |
| 5 | Ekonomi | Samtliga avdelningar | Efterlevnad administrativa rutiner | Beslut tas utanför mandat, felaktiga fakturor attesteras, leverantörer upphandlas utanför avtal, handlingar blir inte diarieförda, felaktigt konterade fakturor. | Skadat förtroende, kostnadsökningar, skadeståndsanspråk, brott mot offentlighets - och sekretesslag. Ofullständig dokumentation vid överlämning. | 4 | 2 | 8 | BEGRÄNSA<br>Styrande dokument och ledningssystem.<br>Informationsspridning. | Stickprov konsultfakturering, representationsfakturor, att leverantörer är upphandlade, verkställighetsbeslut, diarieföring.<br>Stickprov drift/investering. | Tertialvis | Avdelningschefer, enhetschef ekonomi, enhetschef upphandling, enhetschef IT | ● (Grön) | ● (Grön) | Uppdrag genomförs för att utveckla förvaltningens ledningssystem. Avrapportering, åtgärd etc. sker i juni.<br><br>Stickprov diarieföring i diariesystemet EDIT genomfört av förvaltningsjurist per april med en avvikelse för ett beslut som inte diarieförts. Rutin för stickprov diarieföring ska utvecklas vidare under året och större granskning sker vid årsbokslut.<br><br>Stickprov att avtal finns för det som upphandlats genomfört per april utan avvikelser.<br><br>Stickprov representation genomfört per april utan avvikelse.<br><br>Stickprov av attester enligt delegationsordning genomfört per april utan avvikelser. |
| 6 | Ekonomi | Samtliga avdelningar | Konsultförsörjnings-processen | Bristande efterlevnad och uppföljning av behovsanalys och anbudsutvärdering vid konsultanvändning. | Risk för jäv.<br>Risk att utvärdering och avropsbeslut, ur upphandlingslagstiftningens perspektiv, inte sker enligt förutsättningarna för upplägget med konsultmäklare såsom det har tolkats av TF i samband med utformningen av upplägget. | 2 | 3 | 6 | BEGRÄNSA<br>Riktlinjer och mallar.<br>Implementera rutiner för konsultavrop och tillhörande dokumentation. | Kontroll att konsultbeställningar/särskild prövnings blankett finns beskrivna i register för konsultavrop och att kravmatris och utvärdering finns sparat.<br>Kontroll dokumentation konsultavrop | Tertialvis | Enhetschef upphandling | ● (Gul) | ● (Gul) | Rutin för konsultbeställningar finns framtagen och har implementerats.<br><br>Kontroll vid tertialbokslut visar att rutinen inte följs till fullo. Ytterligare implementeringsåtgärder krävs därför under året. |
| 7 | Produkt | Förvaltningen/ trafikförvaltningen | Samverkan med trafikförvaltningen gällande driftsättning och överlämning. | Otydligt ansvar kring driftsättning och överlämning mot trafikförvaltningen. | Förseningar och kostnadsökningar vid överlämning till TF. Skadat förtroende. | 4 | 4 | 16 | BEGRÄNSA / DELA<br>Strukturerat arbete i samordnande ledningsgrupp för FUT/TF.<br>Aktivt samarbete mellan FUT och Program utbyggd tunnelbana och bytespunkter (UTB).<br>Aktivt deltagande i samordningsgrupp överlämning.<br>Progress i framtagen gränsdragningslista.<br>Arbete med gränsdragningslistan som med gemensamma beröringspunkter mellan förvaltningarna.<br>Aktivt deltagande i temamöte överlämning. | Kontrollera att deltagande sker aktivt i berörda möten.<br>Kontroll gränsdragningslista. | Tertialvis | Avdelningschef Norr | ● (Grön) | ● (Grön) | Protokoll finns på beslutspunkter.<br><br>Vid varje samordnande ledningsgruppsmöte sker en avstämning av tidskritiska gränsdragningsfrågor (styrtidplan). I övrigt hanteras gränsdragningsfrågor i linjen eller vid behov i beredningsgruppen.<br><br>Samarbetsprojekt mellan FUT och TF vad gäller testning, provning och överlämning är etablerat. |

Internkontrollplan för Förvaltning för utbyggd tunnelbana 2019, uppföljning per april

| Risk-ID | Riskområde | Verksamhet | Rubrik | Riskbeskrivning | Konsekvens | Sannolikhet (1-4) | Konsekvens (1-4) | Riskbedömning (Sannolikhet x Konsekvens) | Åtgärd | Kontrollmoment | Frekvens | Riskägare/ ansvarig | Status | Trend/åtgärd | Kommentar<br>*Uppföljning av status sker vid tertialrapport (TN), delårsrapport och årsbokslut* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 8 | Produkt | Avdelning Söder och Norr | Olyckor och tillbud | Allvarlig arbetsplatsolycka eller olycka med påverkan på tredje man. | Personskada, försämrat anseende. | 3 | 4 | 12 | BEGRÄNSA<br>Allvarliga tillbud och olyckor ska utredas för att hitta rätt hanteringsstrategi.<br>Teknisk beskrivning: Krav på tillfälliga installationer.<br>Medverka på skyddsronder.<br>Utbildning: Arbetsmiljö - FUT:s arbetsmiljöstrategi (byggherrens arbetsmiljöansvar och byggarbetmiljösamordnare BAS-P/U).<br>Tillbuds- och olycksrapporteringssystem | Medverka som observatör vid entreprenörens skyddsronder.<br>Kontroll att krav och rutiner finns i förfrågningsunderlag vid upphandling.<br>Alla tillbud och olyckor som inträffat har rapporterats i Webforum. | Kontinuerligt | Avdelningschef Söder och Norr. Enhetschef Hållbarhet | (Grön) | (Grön) | Rekrytering av arbetsmiljöstrateg i sitt slutskede per april 2019 vilket innebär bättre samordning inom förvaltningen.<br><br>Arbetsmiljöarbetet sker enligt framtagna och fastställda arbetsmiljömål och aktiviteter på avdelningarna.<br><br>Regelbundet deltagande på entreprenörens skyddsronder på arbetsplatserna för de pågående entreprenader.<br><br>Samtliga inträffade olyckor (icke allvarliga) och tillbud har rapporterats på WebForum och följts upp |
| 9 | Produkt | Förvaltningen | Acceptans från omgivningen | Bristande acceptans från omgivningen för planerade störningar i samhället. | Sänkt förtroende hos berörda.<br>Negativ medial uppmärksamhet<br>Klagomål och skadeståndskrav<br>Förseningar/fördyring | 3 | 3 | 9 | BEGRÄNSA<br>Samordnad och samstämmig kommunikation i god tid till berörda målgrupper från samtliga projektmedarbetare som har externa kontakter.<br>Väl fungerande intern samverkan mellan handläggare omgivningspåverkan, fastighet, hållbarhet, kommunikation och projektledning. | Klagomål och ärenden från Kundtjänst<br>Attitydundersökning - årligen | Tertialvis | Avdelningschef Söder och Norr. Enhetschef Kommunikation | (Grön) | (Grön) | Avdelning Norr arbetar aktivt med omgivningspåverkan för att närområdena ska känna sig omhändertagna vid störningar.<br><br>Avdelning Söder: Regelbunden information till närområdet, t ex nyhetsbrev, sms.<br>Årlig attitydmätning av närområdet<br>Intern samverkansgrupp med omgivningspåverkan, Fastighet, kommunikation m fl.<br><br>Nära samverkan med kundtjänst för återkoppling och åtgärder. |
| 10 | Produkt | Förvaltningen | Informationssäkerhet | Bristande informationshantering och säkerhetsmedvetenhet bland medarbetarna. | Skyddsvärd information "läcker ut" som kan få konsekvenser för bl.a. förtroendet eller verksamhetens förmåga att utföra sitt uppdrag. | 2 | 4 | 8 | BEGRÄNSA<br>Införande av ledningssystem för informationssäkerhet (LIS).<br>Införande av anvisning för hantering av informationstillgångar.<br>Förvaltningsgemensam webutbildning om informationssäkerhet (DISA).<br>Förvaltningsgemensam webutbildning om informationssäkerhetsklassificering. | Att implementering av ledningssystem för informationssäkerhet har skett.<br>Att informationsägare har utsetts.<br>Att informationstillgångar har identifierats och informationssäkerhetsklassificerats.<br>Alla medarbetare har genomfört DISA-utbildningen och utbildningen för informationssäkerhetsklassificering. | Tertialvis | Enhetschef IT | (Gul) | (Grön) | Uppdrag genomförs för att utveckla förvaltningens ledningssystem. Avrapportering, åtgärd etc. sker i juni.<br><br>Vitala informationstillgångar kommer att klassificeras under 2019.<br><br>Under året kommer medarbetare påminnas om att genomföra DISA- utbildningen. |
| 11 | Produkt | Förvaltningen | Krishantering | Oförutsedda extraordinära händelser. | Produktionsstopp, förseningar, fördyrningar skadat förtroende. | 2 | 4 | 8 | BEGRÄNSA<br>Fastställd krishanteringsplan. | Finns rutiner för krishantering på plats. Kontroll att information om krishantering finns publicerad, är uppdaterad samt spridd inom förvaltningen. | Tertialvis | Förvaltningschef Enhetschef IT | (Gul) | (Grön) | Övning genomförs i maj för att säkerställa att rutiner och information är spridd inom förvaltningen. |
| 12 | Produkt | Förvaltningen/trafikf örvaltningen | Säkerhetskrav från TF på anläggningen. | Diskrepans mellan FUT:s anläggning och TF:s säkerhetskrav | Kostsamma ombyggnationer eller kvarstående brister vid överlämning. | 2 | 3 | 6 | BEGRÄNSA<br>Kontinuerlig avstämning med TF för att förebygga sent inkomna krav. | Kontroll att relevanta nya krav inom säkerhet är avstämda med projekten. | Tertialvis | Enhetschef IT, Avdelningschef Planering , Avdelningschef Söder och Norr | (Grön) | (Grön) | Arbete pågår inom förvaltningen med att lyfta TF:s säkerhetsföreskrifter som krav i Polarion vilket kommer att kommuniceras internt i relevanta forum.<br><br>Uppföljning av säkerhetskrav görs av avdelningarna i Polarion.<br><br>Avdelning Söder har sett över och förbättrat sin process under de första månaderna av 2019. |
| 13 | Produkt | Avdelning Söder och Norr | Hållbarhetsuppföljning | Bristande uppföljning av förvaltningens hållbarhetsarbete pga. resursbrist eller nödvändiga prioriteringar. | Försämrat anseende, försämrat hållbarhetsarbete. Risk för brott mot lagar och bestämmelser. | 2 | 3 | 6 | BEGRÄNSA<br>Planerad uppföljning/delcertifiering av projektens Ceequalarbete . Proaktivt arbete gentemot generalkonsulter samt entreprenörer. | Ceequal-revision.<br>Intern hållbarhetsrevision..<br>Utpekat ansvar i respektive projekt. | Tertialvis | Avdelningschef Söder och Norr. Enhetschef Hållbarhet Enhetschef Upphandling | (Grön) | (Grön) | Stort arbete har skett under våren 2019 med att optimera hållbarhetsarbetet inom bl.a. klimat, ceequal och produkt- och materialval för att öka effektiviteten i hållbarhetsarbetet. Inom Ceequal pågår diskussioner med certifieringsorganet om hur certifiering effektivast ska utföras. Kravdokument inom hållbarhet som ska användas i FU har genomgått ytterligare en granskning och uppdaterats under perioden.<br><br>En intern revision som inkluderat hållbarhet har genomförts inom projekt Arenastaden utan anmärkning på hållbarhetsarbetet under våren.<br><br>Inom avdelning Norr pågår arbete med att definiera rollbeskrivningar för att tydliggöra ansvarsfördelning inom avdelningen.<br><br>Inom avdelning Söder pågår arbete med att definiera rollbeskrivningar inom hållbarhets- och tillståndsgruppen för att tydliggöra ansvarsfördelningen.<br>Hållbarhetsarbetet följs löpande upp på hållbarhetsmöten med projekterande konsult samt på interna samordningsmöten med hållbarhets- och tillståndsgruppen. |
| 14 | Produkt | Avdelning Söder och Norr | Oförutsedda kommunikationsinsatser | Kommunikation av ändrade förutsättningar, byggande utanför fastställd järnvägsplan samt ändrade tidplaner medför kommunikativa risker.<br>Oförutsedda händelser till exempel arbetsplatsolyckor skapar kommunikativa risker. | Skadat förtroende, minskad acceptans från omgivningen. | 3 | 2 | 6 | BEGRÄNSA<br>Kommunikativa aspekter ska beaktas vid beslut om avvikelser.<br>Proaktiv mediehantering när det är möjligt och lämpligt.<br>Stöd och underlag för att möjliggöra en proaktiv mediahantering ska vara framtagna.<br>Krishanteringsrutiner väl inarbetade | Har proaktiva åtgärder genomförts. vid större avvikelser.<br><br>Finns stöd och underlag framtagna. | Tertialvis | Avdelningschef Söder och Norr. Enhetschef kommunikation | (Grön) | (Grön) | Kommunikationmsdelar med checklista finns framtaget i krishanteringsplanen.<br><br>Varje projekt har en kommuniaktör som medverkar aktivt och proaktivt för att snabbt kunna sättas in vid avvikelser. FUT har en krishanteringsplan som aktiveras vid kriser |
| 15 | Produkt | Avdelning Söder och Norr | Kravuppfyllnad | Att system- och bygghandlingarna inte uppfyller kraven i kravdatabasen. | Projekterade handlingar har inte rätt kravnivå. | 2 | 3 | 6 | BEGRÄNSA<br>Återstående punkter från systemhandling följs upp i bygghandlingsskede. Projektingenjörer tillsätts för att följa upp krav som finns i kravdatabasen. | Uppföljning av verifikat (referens till bevis) för kravuppfyllnad i kravdatabasen.<br>Granskningskommentarer besvarade och hanterade halvårsvis. | Tertialvis | Avdelningschef Söder och Norr | (Grön) | (Grön) | Uppföljning sker av teknik och resurser för kravhantering och resurser för att bevaka kravhanteringen finns inom respektive projekt. Uppföljning sker på avdelningsnivå.<br><br>Granskningskommentarer besvaras och hanteras löpande i Polarion. |

Internkontrollplan för Förvaltning för utbyggd tunnelbana 2019, uppföljning per april

| Risk-ID | Riskområde | Verksamhet | Rubrik | Riskbeskrivning | Konsekvens | Sannolikhet (1-4) | Konsekvens (1-4) | Riskbedömning (Sannolikhet x Konsekvens) | Åtgärd | Kontrollmoment | Frekvens | Riskägare/ ansvarig | Status | Trend/åtgärd | Kommentar<br>*Uppföljning av status sker vid tertialrapport (TN), delårsrapport och årsbokslut* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 16 | Tid | Avdelning Söder och Norr | Överklaganden | Överklagan av markåtkomstprocesser, järnvägsplaner, miljödom, detaljplaner respektive bygglov. | Alla överklaganden måste behandlas av myndigheter och tar därmed resurser och påverkar sannolikt tidplanen för ärendet samt kan riskera påbörjad upphandling.<br><br>En konsekvens är att organisationen med inhyrda resurser blir för stor under överklagandeperioden vilket kostar pengar och kan innebära förlust av kompetens. | 4 | 4 | 16 | BEGRÄNSA<br>Teckna tidiga avtal med viktiga parter.<br>Tydlig dialog gentemot intressenter i järnvägsplanens granskningsskede.<br>Följa alla formaliakrav/anvisningar vid upprättande av handlingar och vid granskning.<br>Upprätta känslighetsanalyser projektvis i syfte att hantera eventuella scenarier vid överklaganden.<br>Planera för hur personal/konsultsituationen hanteras vid ett överklagande. | Slutna avtal med viktiga parter.<br><br>Kontroll inför granskningsskedet av järnvägsplanen att projekten har uppfyllt kraven för upprättande av järnvägsplan enligt FUT:s anvisning.<br><br>Är känslighetsanalyser upprättade per projekt? | Tertialvis | Avdelningschef Söder och Norr respektive Avdelningschef Planering | (Gul) | (Gul) | Avd Planering: Efter ett brett förberedande arbete mellan parterna lämnades den första förrättningen in till lantmäterimyndigheten (LM) vid årsskiftet 2018/2019. LM har nu genomfört den första förrättningen med servitut i projekt Barkarby. Förrättningen blev inte överklagad. Det har tidigare varit en risk att LM inte skulle godkänna upplägget med servitut. Risken för överklaganden finns dock kvar i övriga projekt.<br><br>Avd Norr: Kontinuerlig bevakning och analys av bl.a överklaganden i samband med riskarbete. Avtal skrivs med berörda parter.<br><br>Avdelning Söder: Avtal är tecknade med kommunerna och andra viktiga parter (ex Atrium Ljungberg) JP har tillstyrkts av länstyrelsen och skickats till Trafikverket för fastställelse, som indikerar att det kommer att ske i juni 2019. |
| 17 | Tid | Avdelning Söder och Norr | Förseningar | Försenad planläggnings- och tillståndsprocess på grund av beroenden mellan parter och intressenters processer. | Förseningar av byggstart, fördyring. | 4 | 3 | 12 | BEGRÄNSA<br>Driva planläggningsmöten med kommunerna gällande sakfrågor, tider och risker.<br><br>Förankra centrala frågor för planläggning med kommunerna. Förankra centrala frågor med länsstyrelsen, mark- och miljödomstolen och Trafikverkets planprövning. | Kontrollera att planerade möten och mötesserier har genomförts. | Tertialvis | Avdelningschef Söder och Norr respektive Avdelningschef Planering | (Gul) | (Gul) | Förvaltningen har löpande kontakt med Trafikverkets Planprövning för att informera om skattad tidplan för inlämning av järnvägsplan.<br><br>Avdelning Norr har en aktiv dialog med kommunerna/parterna och deltar löpande i planerade mötesserier.<br><br>Avdelning Söder: håller kontinuerligt samverkansmöten med kommunerna och Trafikverket. Dialog förs löpande med Trafikverkets planprövning om inlämnad JP. |
| 18 | Tid | Avdelning Söder och Norr | Försenad markåtkomst | Risk att markåtkomst inte säkrats i tid för upphandlade entreprenader. | Förseningar i upphandlade entreprenader. | 4 | 3 | 12 | BEGRÄNSA<br>Detaljerad förrättningsplanering och resurssättning.<br><br>Implementera principer för markåtkomst med kommuner (sidoavtal och principavtal), Trafikverket och övriga intressenter. | Se över tidsplaneringen för entreprenörerna. | Tertialvis | Avdelningschef Söder och Norr, Avdelningschef planering | (Gul) | (Grön) | Sidoavtal till genomförandeavtal färdiga för samtliga projekt utom depå där arbete pågår.<br><br>Avdelning Norr har ett aktivt arbete vad gäller tidplaner och justerar anbudstider för att anpassa efter erhållen markåtkomst.<br><br>På avdelning Söder pågår arbete tillsammans med kommunerna och Lantmäteriet för att säkra markåtkomst i tid för att undvika stillestånd och föresningar i entreprenaderna. Dock utgör den överklagade detaljplanen i Stockholms stad en potentiell förseningsrisk. |
| 19 | Tid | Avdelning Söder och Norr | Tidplanering | Bristande tidplanering i förhållande till Stockholmsöverenskommelsen. | Svårt att följa upp aktuellt läge och eventuella förseningar i projekten samt eventuellt fördyringar. | 3 | 3 | 9 | BEGRÄNSA<br>Tidplaner hålls aktuella och fastställs två gånger per år.<br>Användande av Processbeskrivning tidplanering. | Stickprov görs kontinuerligt och större uppföljning per halvår.<br>Granskning av produktionstidplaner.<br>Granskning av projekteringstidplaner. | Tertialvis | Avdelningschef Söder och Norr | (Gul) | (Gul) | Granskning av produktions- och projekteringstidplaner görs kontinuerligt.<br><br>Tidplaner diskuteteras och följs upp månadsvis på statusmöten mellan projektchefer och avdelningschef vidare till förvaltningschef i den månadsvisa statusrapporteringen.<br><br>Risk finns dock att dessa tidplaner inte håller om överklaganden sker. |
| 20 | Tid | Avdelning Söder och Norr, trafikförvaltningen | Samverkan med trafikförvaltningen | Bristande samverkan med trafikförvaltningen som medför störningar i FUT tidplaner med anledning av att FUT inte får de trafikavstängningar som behövs. Beroenden till angränsande projekt inom befintlig tunnelbana samt övriga trafikslag medför risk för störningar i förvaltningens planering och tekniska lösningar. | Saknad överenskommelse Tidsförskjutning och försämrat anseende. | 3 | 3 | 9 | BEGRÄNSA / DELA<br>Sammanställa tidplaner för TF:s och FUT:s beroenden.<br>Arbete i temamöte intrång.<br>Gemensamma styrtidplaner.<br>Arbete i samordnande ledningsgrupp och beredningsgrupp för FUT/TF. | Kontrollera att planerade störningar finns inlagda i huvudtidplaner, system för rapportering av förändringar. | Tertialvis | Avdelningschef Söder och Norr | (Grön) | (Grön) | Aktivt arbete pågår i temamöte Intrång, beredningsgrupp och samordnad ledningsgrupp.<br><br>Planerade störningar hanteras i enlighet med INS0004. |
| 21 | Tid | Förvaltningen | Försenade politiska beslut | För sent framtagna underlag försvårar politisk beredning och kan försena politiska beslutstidpunkter. | Förseningar i tidplanen. | 2 | 3 | 6 | BEGRÄNSA<br>Kontinuerlig uppföljning av arbetsplan i ledningsgruppen.<br>Förstärkt implementering av process för ärendehantering. | Avstämning av ärenden i TN mot arbetsplan. | Kontinuerligt | Avdelningschef Verksamhetsstyrning | (Grön) | (Grön) | Uppdatering genomförs vid varje ledningsgrupp vid behov. |