Region Stockholm

Diarienummer
RS 2025-0984
FUT 2024-0556
Infosäkerhetsklass
K1

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Verksamhetsberättelse

December 2025

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens/verkställande direktörens kommentar 4
1.1 Väsentliga händelser 4

2 Styrning och ledning 9
2.1 Verksamhetsfakta 9
2.2 Mål 10
2.2.1 Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv 11
2.2.2 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv 17
2.2.3 Kompetensförsörjningen är långsiktig 23
2.3 Uppdrag 25
2.4 Intern kontroll 25
2.4.1 Arbetet med intern kontroll 25
2.4.2 Risker, åtgärder och kontroller 26
2.4.3 Försäkran 28
2.4.4 Regelefterlevnad 29

3 Verksamhet 31
3.1 Produktivitet 31

4 Personal 32
4.1 Attraktiv och inlyssnande arbetsgivare 32
4.2 Hållbar arbetsgivare 33
4.2.1 Systematiskt arbetsmiljöarbete och hälsa 33
4.3 Uppföljning avsatta medel 34
4.3.1 Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö 34
4.3.2 Långsiktigt hållbar kompetensförsörjning 34
4.4 Helårsarbeten 35
4.5 Sjukfrånvaro 36

5 Ekonomi 37
5.1 Resultat 38
5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal 38
5.1.2 Konsultkostnader 39
5.1.3 Administrativa kostnader 39
5.1.4 Utredning av det fullmäktige beslutade resultatkravet 39
5.2 Åtgärder för ett resultat i balans 39

5.3 Investeringar 40
5.3.1 Status investeringsplanens genomförbarhet och risk 40
5.3.2 Investeringsutfall i jämförelse med budget 40
5.3.3 Ny- och ersättningsinvesteringar 41
5.3.4 Status enskilda investeringsobjekt > 100 mkr 41
5.3.5 Driftsatta investeringsobjekt 43
5.3.6 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 100 mkr 43
5.3.7 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar 44
5.4 Balansräkning 44
5.5 Kassaflödesanalys 45

6 Pågående rättsprocesser (tvister) 46

7 Övrigt 47

8 Förväntad utveckling kommande år 48

9 Nämnd-/styrelsebehandling 50

Bilagor

Bilaga 1: Bilaga E1

Bilaga 2: Bilaga E3

Bilaga 3: Bilaga C1

Bilaga 4: Bilaga indikator Konsumtionsbaserad klimatpåverkan

Bilaga 5: Bilaga Indikators uppföljning Andelen genomförda upphandlingar med relevanta hållbarhetskrav

Bilaga 6: Bilaga indikator ökad livslängd och materialåtervinning 2025

Bilaga 7: Bilaga H1 Externa pensionspremier

Bilaga 8: Bilaga C2 Uppfoljning investeringsobjekt

1 Förvaltningschefens/verkställande direktörens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

FÖRVALTNINGSÖVERGRIPANDE

Nedan beskrivs väsentliga förvaltningsövergripande händelser, sedan följer väsentliga händelser för förvaltningens projekt.

Den 1 oktober blev Per Ling-Vannerus ny förvaltningschef för Förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Under november och december skrev alla parter på tilläggsavtalet 2025 som finansierade centrala och finansiella risker för 4090 miljoner kronor (2016 års prisnivå). Detta motsvarar förvaltningens bedömning av kända och pågående riskutfall per aug 2024. Framtida centrala- och finansiella risker omfattas inte av dessa förhandlingar i enlighet med avtalat arbetssätt. I avtalet ingår även en överföring av tunnelbanestation Hagalund från Sverigeförhandlingen till att omfattas av Stockholmsförhandlingen.

TUNNELBANA TILL BROMMA FLYGPLATSOMRÅDE

Arbetet med lokaliseringsutredningen för tunnelbana till Bromma flygplatsområde, som inleddes i början av året, har under året utvecklat olika utredningsalternativ och analyserat dessa. Under sommarens inledande arbete gjordes sammanställningar av förutsättningar och principalternativ togs fram. Dessa har under perioden utvecklats och översiktligt utvärderats exempelvis utifrån genomförbarhet och effekter på resande. I processen med att ta fram alternativen har förutom projektgruppen även specialister och strateger från trafikförvaltningen och Stockholms stad deltagit. Detta har skett genom fyra workshops där även Solna stad och Sundbybergs stad var representerade vid det sista tillfället.

Under perioden genomfördes projektets första samrådsaktivitet med syftet att informera om utredningsarbetet och bjuda in till att lämna inledande synpunkter. Över 300 synpunkter från allmänheten har skickats in och några myndigheter har också hunnit svara. Myndigheter och kommuner har fått förlängd svarstid till i januari 2026. Sammanställning av synpunkterna har påbörjats men kommer att färdigställas efter årsskiftet. Redan nu kan konstateras att samrådet resulterat i många relevanta och engagerade synpunkter.

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT

Projektet har gjort ett stort arbete under lång tid med frågan gällande ändrade driftsvillkor för inläckage till tunnlarna. Huvudförhandlingar i Mark och Miljödomstolen genomfördes den 12 och 13 februari 2025. Projektet fick de önskade reviderade villkoren som yrkades under domstolsförhandlingen. Domen meddelades den 1 april. Mark- och miljödomstolen skriver ”Presenterad utredning i målet visar att Regionen genomfört pågående verksamhet med hög ambitionsnivå och med god

organisation". Vår största enskilda risk vid den tidpunkten kunde stängas.

I början av året blev Berg och anläggningsentreprenaden i Kungsträdgården godkänd och lämnades från byggprojektet till nästa skede (Samordning och logistik). I Kungsträdgården har arbeten med tvärtunnelväggar, kanalisation och kabelförläggning pågått under 2025. BEST arbeten har påbörjats under slutet av 2025.

Under 2025 har Projektet gjort stora överenskommelser med Itinera för Hammarby kanal och OHL gällande Gullmarsplan och Slakthusområdet/Sockenplan. I korthet innebär överenskommelserna att vi har släckt ett stort antal öppna underrättelser relaterat till ändringar, kommit överens om merkostnader samt köpt forcering för nya färdigställande tider.

Ceequal-verifiering genomfördes i Järla under oktober och resultatet blev excellent (81,4 %).

Det har varit hektiskt att färdigställa den första delen av station Järla som till slut lämnades över 19/12 till Samordning och logistik (SOL).

I Stadshagen uppnåddes en milstolpe då vi, efter mycket arbete, kommit överens om att överföra ansvaret för anläggningen till TF. En så kallad systemkvittens skrevs på den 1/12-2025.

Avdelning Söder genomförde en omorganisation 1/7-2025. Framtagande av nya arbetssätt och implementering av den nya organisationen har pågått under hösten 2025, arbetet fortsätter under 2026.

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN

Den sista planerade upphandling BEST för Arenastaden genomfördes och kontraktet ingick i april. Därmed är alla planerade entreprenadkontrakt på plats.

Huvudtunnel, bygg- och installation Hagastaden är klara med tunneldrivningen. De sista tunnelarbetena vid Odenplan utfördes framgångsrikt i somras. Tågtrafiken började rulla igen enligt plan 11 augusti.

Mark-, VA-, kanalisation- och betongarbeten pågår i färdigställda delar. Tempot börjar också skruvas upp avseende de bygg- och installationsarbeten som pågår.

För Södra Hagalund – Arenastaden har en överenskommelse gjorts avseende reglering av stängda underrättelser. Det pågår arbete i den stora berg- och anläggningsentreprenaden. I tunnlarna söderut är det fortsatt en utmaning med något sämre berg. Betongarbeten är pågående.

Planering och utökning av bemanningen pågår för entreprenaderna inom bygg, installation, styr och tele samt BEST.

Inom stationsentreprenaderna i Solna har det under hösten arbetats med att ta fram riktkostnader.

Teknikhuset i Hälsingehöjden är i princip färdigställt. Nu sker inkoppling mot bana och provdriftmed slutbesiktning planerat till Q1 2026.

TUNNELBANA TILL BARKARBY

Arbetet med berg och anläggningsentreprenaderna från Akalla till Barkarby station är klart och slutbesiktning är gjord i slutet av november. Efterbesiktning är planerad till mitten av januari 2026.

Spontborttagning av Veddestauppgången inför överlämning till Järfälla är genomförd.

Bygg-, installations- och serviceentreprenaden fortskrider enligt plan med byggarbeten som pågår längs hela projektsträckan. Parallellt har arbetet mellan ombud för BEST (bana, el, signal och tele) pågått.

Planeringsarbetet har fortsatt med fokus på att hantera konsekvenserna av det hävda kontraktet. Målet är att säkerställa att projektet håller den planerade trafikstarten år 2027.

Skanska har börjat lyfta in och installera rulltrappor samt påbörjat stomkomplettering i Barkarbystaden. Installation av sekundärt och primärt smide i Barkarby och Barkarbystaden. Byggnation av västra uppgången i Barkarbystaden har påbörjats.

DEPÅ NYA TUNNELBANAN - UTBYGGNAD HÖGDALEN

För betongtunneln under Kvicksundsvägen är slutbesiktning genomförd och godkänd. Kvarstår arbeten med avetablering och städning samt slutreglering av entreprenaden. Vissa växter kommer att planteras till våren då väderförutsättningarna är lämpligare.

De sista installationsarbetena har färdigställts i uppställningshallen och den lämnades över till BEST-entreprenören den 1 december. Slutbesiktning av berg- och anläggningsdelarna för anslutningsspår och uppställningshall genomfördes i mitten av december. Fortsatt arbete sker i servicetunneln med installationer samt montering av reningsanläggning och sprinklertankar i VA-stationen. Betongarbeten vid Örbyleden har påbörjats och första bottenplattan är gjuten och framdriften är god generellt.

Inom delprojekt Hus har alla byggnader överlämnats till Trafikförvaltningen. Arbetet med ny sprinkler, brandlarm och belysning i befintlig uppställningshall pågår, arbetet är en tilläggsbeställning från TF. Arbete med Östra Betongväggen pågår enligt plan, och färdigställande sker enligt plan i januari 2026.

Byggnationen av komplett BEST-anläggning i anslutningsspår och uppställningshall pågår. Under sommaren genomfördes en avstängning av Farstabanan då projektet återställde dubbelspåret söder om Hökarängen. Vartefter byggnaderna i depån har färdigställts, har ny- eller ombyggnation spåranläggning genomförts, i depå ovan jord.

FORDON

Första optionsfordonet levererades i juni. Totalt levereras 12 fordon under 2025. Övriga fordonsleveranser sker under första halvan av 2026. Förvaltning för utbyggd tunnelbana betalar för fordonen enligt överenskommen betalplan med Trafikförvaltningen.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för Linje och stationer godkändes av Länsstyrelsen i mars och järnvägsplanen för linjen gick under oktober till Länsstyrelsen för tillstyrkande. Huvudförhandling för miljöprövningsprocessen hölls i december med förväntad dom från miljödomstolen under februari 2026. Ett nytt uppdrag för grundvattenmätning upphandlades under december i förberedelse för att följa våra upp miljödomar mot Länsstyrelsen.

Ett avtal har skrivits med Stockholms Stad avseende hantering av bergmassor. Framtagande av samverkansavtal mellan Stockholms Stad, byggherrar och FUT är i slutskedet. Ett nyttjanderättsavtal för Årstafältet tecknades med Stockholms Stad innan jul.

Bygghandlingsprojektering för tunnlar och stationer är fortsatt i fas 2, vilket innebär projektering för berg och anläggning.

Under 2025 har det hållits två leverantörsdagar med syfte att informera om och skapa intresse för kommande upphandlingar.

Kontrollstation 3.1, inför uppstart av de första entreprenadupphandlingarna, godkändes under juli och förberedande arbeten (77062) vid Älvsjö IP startades med ”Spaden i marken” den 1 oktober. Övriga entreprenadkontrakt som tilldelats under 2025 är Nätstationer till etableringar (77081), Entreprenad för förberedande arbete Årstafältet (77041), Förberedande arbete Station Östbergahöjden (77051), Förberedande arbete AT Årstaberg (77032) samt Arbetstunnel Älvsjö (77121). Förfrågningsunderlag för geokonstruktioner station Årstafältet (77132) samt Arbetstunnel Årstaberg (77122) är utskickade.

DEPÅ, TRAFIKSYSTEM OCH FORDON – TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Under året har arbetet med systemhandling för depån fortgått och leverans gjordes i december med efterkommande granskning under början av 2026. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för depån godkändes i mars och järnvägsplanen för depån gick under december till Länsstyrelsen för tillstyrkande.

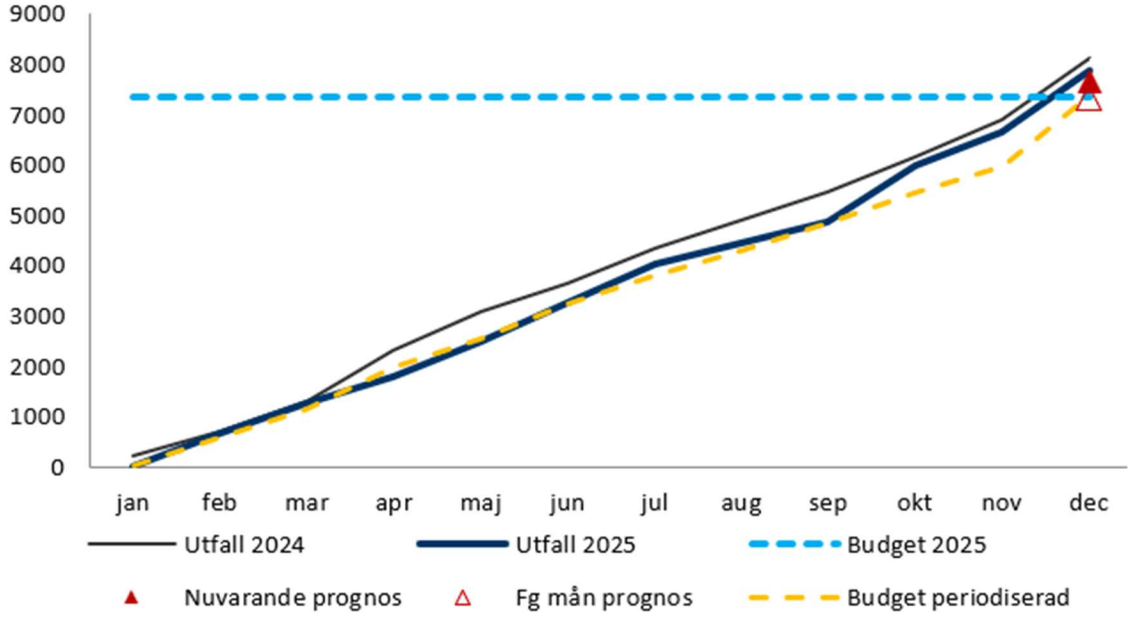
För trafiksystemet pågår arbetet med upphandlingsdokumentationen i form av kravställning och avtalsutformning och det genomförs marknadskommunikation och marknadsdialog. Trafiksystem och fordon planeras att upphandlas som en helhet. Det har beslutats tillsammans med Trafikförvaltningen att även inkludera drift- och underhållsdelar i trafiksystemsupphandlingen.

Regionfullmäktige beslutade i november om finansiering av plattformsbarriärer, ballastfria spår och automatisk drift. Beslut togs samtidigt att depå, trafiksystem och fordon går över från planeringsfasen till genomförandefas.

Investeringsplan för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budgetarbetet. Det samlade utfallet för totala investeringar för perioden januari till och med december 2025 uppgår till 7 879 miljoner kronor. Budgeten för helåret är 7 362 miljoner kronor.

Nedan visas ackumulerat utfall jämfört med prognos och budget samt utfall föregående år. Diagrammet visar utgifter som visas i balansräkningen.



2 Styrning och ledning

2.1 Verksamhetsfakta

Verksamheten bygger på överenskommelserna inom 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen 2017.

Avtal enligt 2013 års Stockholmsförhandling undertecknades 2014 av regeringens förhandlare, Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. I enlighet med överenskommelsen ska Stockholms tunnelbana byggas ut. Det är en samlad partfinansierad investering i utbyggnad av Stockholms tunnelbana vilket gör det till den största satsningen på tunnelbanan sedan 1960-talet. Förvaltning för utbyggd tunnelbana ansvarar för att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan som ger regionen möjlighet att växa hållbart och ge människor förutsättningar att resa klimatsmart.

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.

Avtal enligt Sverigeförhandlingen undertecknades 2017 mellan Region Stockholm, Staten och Solna stad. För Stockholms tunnelbana innebar avtalet finansiering av ytterligare en station, Södra Hagalund och en utbyggnad av tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö.

Utbyggnaden enligt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen innebär att arton stationer tillkommer i systemet och det ger en ökad tillgänglighet för boende och verksamma inom Stockholmsregionen.

Inom Stockholmsförhandlingen har tilläggsavtal tecknats 2017, 2021 och 2025. Det senaste tilläggsavtalet tillkom efter en förhandling under 2025. Resultatet av förhandlingen var ett belopp om 4090 miljoner kronor (2016 års prisnivå) vilket motsvarar förvaltningens bedömning av kända och pågående riskutfall per augusti 2024. Framtida centrala- och finansiella risker omfattas inte av dessa förhandlingar i enlighet med avtalat arbetssätt. I tilläggsavtalet 2025 framgår även att uppföljningen av Station Södra Hagalund framöver ska ske inom ramen för Stockholmsförhandlingens partssammansatta styrelse. (Fram till nu har uppföljningen skett inom ramen för Sverigeförhandlingens styrelse).

Utbyggnaderna enligt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen ligger i linje med visionerna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS samt det regionala trafikförsörjnings-programmet för Stockholms län.

Utöver uppdragen enligt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen har förvaltningen fått utredningsuppdrag i Regionens budget. Förvaltningen ansvarar för att genomföra den utredning av tunnelbana till Bromma flygplatsområde som regionfullmäktige anger i Budget 2025 och 2026. Uppdraget är en fortsättning på det

tidigare uppdraget i Budget 2024 om att utreda framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad.

Spårlinjekartan visar den planerade utbyggnaden.

2.2 Mål

Förvaltningen har även formulerat strategiska områden som bedöms vara av central betydelse för förvaltningen under 2025.

De strategiska områdena för 2025 är, nya uppdrag, avtal och partssamverkan, hållbar arbetsgivare, överlämning och produktionsfas. De strategiska områdena ska ses som mer övergripande och långsiktiga där förvaltningen anser att det behöver läggas särskilt övergripande fokus på. De strategiska områdena vävs samman med regionens mål, förvaltningens verksamhetsplan, målkarta och plan för internkontroll vilka för sin del innehåller aktiviteter på ett års sikt. Aktiviteterna kan ha bäring på någon av de strategiska områdena som i sin tur ska stärka våra möjligheter att nå målen som återfinns i målkartan.

Mål, uppdrag, och aktiviteter styrs och leds från förvaltningschefen till avdelningscheferna inom organisationen. Förvaltningschefen beslutar om, strategiska områden, verksamhetsplaner med nedbrutna mål och uppdrag/aktiviteter för respektive avdelning.

Tabellen nedan visar hur strategiska områden och lokala mål kopplas till regionens övergripande mål.

Inriktningsmål	Regionfullmäktiges mål	Strategiskt område FUT	Perspektiv/Lokalt mål FUT
Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv	Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet	Avtal och partsamverkan/Överlämning/ produktionsfas	Tid (Leverans i tid) Produkt (Effektiv anläggning)
Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv	Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov	Nya uppdrag	Process (Hållbar verksamhet) Tid (Leverans i tid) Produkt (Effektiv anläggning)
Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet	Produktionsfas/Avtals och partsamverkan	Ekonomi (Långsiktig hållbar ekonomi)
Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	Region Stockholm är ekologisk hållbar och klimatneutral år 2035	Avtals och partsamverkan	Process (Hållbar verksamhet)
Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	Region Stockholm har en social hållbar utveckling	Produktionsfas/Avtals och partsamverkan/Nya uppdrag	Process (Hållbar verksamhet) Mottagare (Nöjda uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden)
Kompetensförsörjningen är långsiktig	Region Stockholm är en hållbar arbetsgivare	Hållbar arbetsgivare	Medarbetare (Attraktiv arbetsgivare)

Uppföljning

Uppföljningen följer de cykler som Region Stockholm har fastställt, vilket inkluderar månadsrapporter, tertialrapport, delårsbokslut samt verksamhetsberättelse med årsbokslut. Förvaltningen rapporterar dessutom löpande till de partsammansatta styrelserna genom tertialvisa styrelserapporter och vid styrelsemöten. Denna systematiska och återkommande process säkerställer en tydlig koppling mellan strategiska och operativa mål, med regelbunden rapportering och uppföljning som stödjer en effektiv styrning och utveckling av verksamheten.

2.2.1 Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv

Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet

Kommentar

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

Uppdrag	År	Status	Uppdraget beräknas avslutas	Kommentar
Behovsanalys för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad, samt tunnelbana till Bromma Parkstad	2025	Pågående enligt plan	2026	Målsättningen under verksamhetsåret att etablera projektorganisation, upphandla utredande konsulter och påbörja utredningsarbete inklusive första samrådsaktivitet har genomförts.

Leverans i tid

Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, ”leverans i tid”. För 2025 har förvaltningen beslutat tre delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Överenskomna överlämningstider till kommande skeden ska hållas

Kommentar

Målet bedöms per helår som delvis uppfyllt.

Förvaltningens projektavdelningar stämmer löpande av projektens tider i respektive projekts ledningsgrupp. De delmål som projekten uppsatt för året har flyttats varför målet inte uppfylls i sin helhet. Projekten genomför löpande tidplaneanalyser, förvaltningens samtliga projekt har stort fokus på att hålla tiderna.

Överenskomna överlämningstider till TF och externa parter ska hållas

Kommentar

Målet bedöms per helår som delvis uppfyllt.

Samverkan med TF fortlöper enligt plan, med uppdaterade GPT:er (Gemensam Plan för Trafikstart) och framtagna mottagnings- och överlämningsplaner. Arbetet är nu fokuserat på att säkerställa kommande överlämningar, inklusive Trafikstart Barkarby och avslutande systemkvittens för Depå Högdalen i början av 2026.

Dokumentationsleveranser sker löpande, men överlämningsmålet för Slakthusområdet/Norra entrén uppnås inte och delmålet för 2025 är därmed inte uppfyllt. I övrigt finns inga leveranser att rapportera för 2025.

Projektavdelningarna ska ta fram milstolpar som kontinuerligt ska följas upp och tertialvis redovisas

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Projektavdelningarna redovisar löpande (tertialvis) milstolparna inom ramen för den tertialvisa rapporteringen.

Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov

Kommentar

Under 2024 godkände trafiknämnden en behovsanalys av framtida utbyggnad av spårtrafik. I ett tilläggsuppdrag fördjupas nu behovsanalysen. Trafikförvaltningen har tagit huvudansvaret för behovsanalysen medan förvaltning för utbyggd tunnelbana fokuserar på lokaliseringsutredningen för Bromma. Förvaltningen har deltagit i arbetet och samverkan sker på såväl projekt som ledningsnivå.

Uppdrag	År	Status	Uppdraget beräknas avslutas	Kommentar
Ta fram behovsanalys för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad samt utreda kollektivtrafikplanens åtgärder	2023	Genomförd		

Hållbar verksamhet

Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, ”Hållbar verksamhet”. För 2025 har förvaltningen beslutat fem delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Antal olyckor med frånvaro/miljon arbetade timmar, LTAR <7

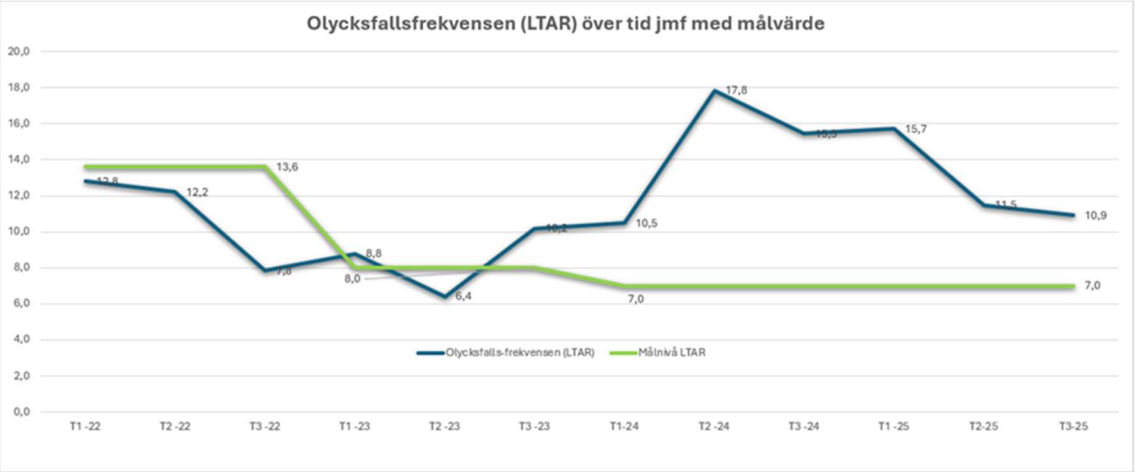
Kommentar

Målet bedöms per helår som ej uppfyllt.

Olycksfallsfrekvensen resulterade till 10,9 vilket gör att förvaltningen inte når målnivån LTAR 7.

Förvaltningen ser positiva tendenser övergripande nivå rör vi oss mot rätt riktning.

Resultatet skiljer sig för projektets pågående entreprenader, där många ligger på låg nivå medan andra belastas av en hög olycksfallsfrekvens. Förvaltningen fortsätter sitt arbete för att minska olycksfallsfrekvensen.

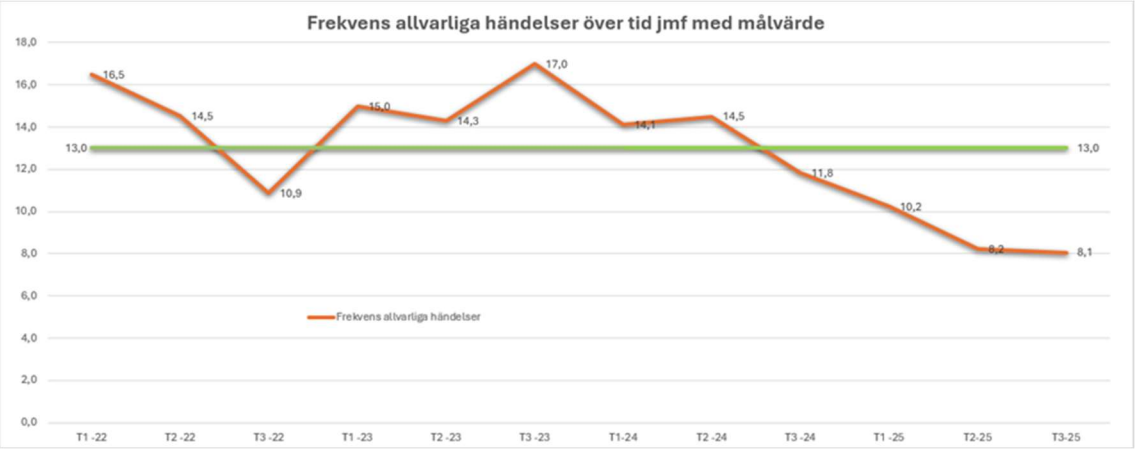


Antal allvarliga händelser per miljoner arbetade timmar ska vara mindre än 13

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Frekvensen för allvarliga händelser resulterade till 8,1 under verksamhetsåret vilket innebär att förvaltningen nådde målnivån för 2025 om 13. Verksamhetsårets resultat är det lägsta förvaltningsövergripande siffran som vi uppmätt sedan vi började följa upp de allvarliga händelserna.



Erfarenheter från handlingsplaner till identifierade revisionsavvikelser ska delas systematiskt med förvaltningen för att förbättra verksamheten (kvalitet)

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Förvaltningen har tagit fram ett arbetssätt på hur erfarenheter kan delas systematiskt på förvaltningsövergripande nivå. Avdelningarna norr och söder har under hösten genomfört workshopslikande erfarenhetsåterföringsmöte i enligt med framtaget arbetssätt.

Säkerställa att det finns effektiva arbetssätt för att förebygga och upptäcka oegentligheter och välfärdsbrott

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Förvaltningen kartlade under första kvartalet 2025 ånyo förvaltningens arbete med oegentlighet och välfärdsbrott baserat på Regionfullmäktiges uppdrag. Kartläggningen omfattade en genomgång av förvaltningens styrande och stödjande dokument, intervjuer för att identifiera nuläget samt en uppdaterad riskanalys baserad på verksamhetens förutsättningar. Förvaltningen summerade det kartläggande arbetet där ett antal aktiviteter identifierades för fortsatt arbete inom förvaltningen.

Förvaltningen tog till delåret fram en styrande riktlinje som tydliggör hur förvaltningen arbetar (förebyggande upptäckande och hanterande) med oegentlighet och välfärdsbrott.

Likt andra nämnder och bolag har förvaltningen startat upp ett tvärfunktionellt nätverk som har ett särskilt ansvar för att driva, samordna och vidareutveckla förvaltningens systematiska arbete inom området.

Projekten ska ha beslutade åtgärder för att minska klimatavtrycket och redovisa både genomförda och planerade klimatåtgärder. Poäng i Breeam infrastructure (tidigare Ceequal) ska redovisas.

Kommentar

Målet bedöms per helår som delvis uppfyllt.

Rapporteringen av delmålet för året visar att det systematiska arbetet med att implementera åtgärder för att öka projektens hållbarhetsprestanda har fortskridit men att framdriften varierar mellan projekt och över året. Avseende klimatpåverkan har måluppfyllnaden med systematiskt klimatarbete gått från att uppfyllas av ca 40% till

drygt 60% av de pågående entreprenaderna/projekten När det gäller hållbarhetscertifieringsarbetet enligt Breeam Infrastructure (tidigare Ceequal) har framdriften varierat över året, men 80% av de entreprenader/projekteringsuppdrag som bör ha ett aktivt arbete med certifieringen har sammanfattningsvis rapporterat sig ha en tillfredsställande framdrift. Arbetet fortsätter med fokus på att stärka projektens långsiktiga förmåga att arbeta med frågorna och nya målformuleringar och uppföljningsmetoder är under framtagande.

Effektiv anläggning

Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, "Effektiv anläggning. För 2025 har förvaltningen beslutat tre delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Efter varje skede i våra projekt ska varje kravuppfyllande i aktuell baseline i Polarion antingen vara godkänt, vara avstyrkt eller ha accepterat avsteg/avvikelse

Kommentar

Målet bedöms per helår som delvis uppfyllt.

Resultatet för verksamhetsåret på förvaltningsövergripande nivå är 75 % kravuppfyllnad av aktuell baseline i Polarion. Arbetet med kravuppfyllnad fortskrider under 2026.

Handlingsplaner för identifierade gap i respektive GPT (gemensam plan till trafikstart) ska finnas och vara framtagna tillsammans med TF

Kommentar

Målet bedöms per helår som delvis uppfyllt.

Tre nya GAP identifierades under verksamhetsåret varav ett har stängts och för övriga två pågår arbete tillsammans med Trafikförvaltningen med målsättning att kunna stänga dem under första halvåret 2026.

Tidplan förankrad med TF gällande förvaltningens totala behov av strategiskt material och tjänster från TF:s ramavtal

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Förvaltningen är i linje/tidplan med identifierat behov av strategiskt materiel och

avropen som behövs från TF som behövs.

2.2.2 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv

Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet

Kommentar

Förvaltningen uppvisar ett nollresultat eftersom kostnader täcks av inbetalningar från parterna i överenskommelsen. Detta medför att det årligen ska redovisas ett nollresultat för förvaltningsdelen. Förvaltningen erhåller ett anslag som motsvarar de prognostiserade interna räntekostnader som uppstår som en konsekvens av Region Stockholms upptagna lån för att finansiera Region Stockholms andel av tunnelbanans utbyggnad. Eventuell skillnad mellan räntekostnader och anslag avspeglas i resultatet.

Kostnader för utbyggnaden av tunnelbanan ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen och som är kärnverksamhet. Kontinuerligt arbete och översyn och kontroll av processer och rutiner såväl som bemanningsplaner för en kostnadseffektiv verksamhet.

Förvaltningen arbetar med mål att öka antalet anställda i förhållande till konsulter. Förvaltningens uppdrag och att arbeta systematiskt mot oegentligheter och välfärdsbrott innebär att förvaltningen ska förstärka det systematiska och proaktiva arbetet, för att säkerställa att det finns effektiva metoder, arbetssätt och kontrollmoment för att förebygga och stävja fusk, oegentligheter och välfärdsbrott.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Administrativa kostnader ska minska *(Regionfullmäktige)*			–		Enligt budget 2 025

Kommentar

Förvaltningen har inga administrativa kostnader all verksamhet som FUT bedriver är kärnverksamhet. Indikatorn är därav ej tillämpbar för förvaltningens verksamhet.

Uppdrag	År	Status	Uppdraget beräknas avslutas	Kommentar
Arbeta systematiskt mot oegentligheter och välfärdsbrott	2025	Genomförd	2025	Förvaltningen kartlade under första kvartalet 2025 ånyo förvaltningens arbete med oegentlighet och välfärdsbrott baserat på Regionfullmäktiges uppdrag. Kartläggningen omfattade en genomgång av förvaltningens styrande

Uppdrag	År	Status	Uppdraget beräknas avslutas	Kommentar
				och stödjande dokument, intervjuer för att identifiera nuläget samt en uppdaterad riskanalys baserad på verksamhetens förutsättningar. Förvaltningen summerade det kartläggande arbetet där ett antal aktiviteter identifierades för fortsatt arbete inom förvaltningen. Förvaltningen tog till delåret fram en styrande riktlinje som tydliggör hur förvaltningen arbetar (förebyggande upptäckande och hanterande) med oegentlighet och välfärdsbrott. Likt andra nämnder och bolag har förvaltningen startat upp ett tvärfunktionellt nätverk som har ett särskilt ansvar för att driva, samordna och vidareutveckla förvaltningens systematiska arbetet inom området.

Långsiktigt hållbar ekonomi

Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, ”Långsiktigt hållbar ekonomi”. För 2025 har förvaltningen beslutat fyra delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Slutkostnadsprognos för respektive investeringsprojekt ska inte överskrida avtalad ram i prisnivå 2016, exklusive riskutfall

Kommentar

Målet bedöms per helår som delvis uppfyllt.

Slutkostnadsprognos för respektive investeringsprojekt ligger till största del inom avtalad ram i prisnivå 2016, exklusive riskutfall. Undantag är prognosen för Barkarby som överstiger avtalad ram då extra kostnader uppstått i samband med hävningen som inte ingick i tilläggsavtalet 2025. Dessa kostnader ingår i regionens budget samt i det genomförandebeslut för tunnelbaneobjekten inom Stockholmsförhandlingen som regionstyrelsen godkänt.

Utfall ska inte avvika mer än 5 procent jämfört med årsprognos

Kommentar

Målet bedöms som uppfyllt på förvaltningsnivå. Inom verksamheten förekommer dock avvikelser, där vissa projekt har redovisat kostnader som överstiger årsprognosen, medan andra projekt har haft lägre kostnadsutfall än beräknat.

Det ska finnas åtgärdsförslag till projekts största risker

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Åtgärdsförslag för de största riskerna presenteras och hanteras löpande och uppdateras inför tertial inom varje delprojekt.

Sänka konfliktnivåer i våra pågående kontrakt genom att skapa en samarbetsbaserad konflikthanteringsprocess

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Förvaltningen arbetar inom ramen för det dagliga kontraktsarbetet med att sänka konfliktnivåer i våra pågående kontrakt. I vissa kontakter har förvaltningen träffat överenskommelser (i linje med sedvanlig kontraktsreglering) som har löst pågående konflikter, och att arbete pågår i andra entreprenader för att lösa tvistiga frågor.

Under verksamhetsåret har enhet juridik, upphandling tillsammans med projektavdelningarna tagit fram en ny och utvecklat befintliga samverkansmodeller.

Förvaltningen har även inarbetat en förvaltningsövergripande konflikthanteringstrappa som inarbetats i avtalsmallarna. Konflikhanteringstrappan efterliknar hur andra stora beställarorganisationer arbetar som exempelvis Trafikverket.

Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035

Kommentar

Förvaltningen möter upp regionens indikator om klimatneutralitet genom arbetet med att nå det övergripande hållbarhetsmålet *Klimatbelastningen för utbyggd tunnelbana ska reduceras med minst 25 % under uppdragets genomförande*, vilket är formulerat i Förvaltningens hållbarhetsstrategi.

Förvaltningens verksamhet är projektbaserad och avser investeringar i ny tunnelbana. Utsläppen följer därför produktionskurvan i byggskedet och är som högst under de mest intensiva åren.

Mellan 2023 och 2025 har de totala utsläppen ökat, helt till följd av större byggvolymer under detta skede av projekten. Det är en normal del av genomförandet och innebär inte att åtgärder för minskad klimatpåverkan saknas.

Genomförda åtgärder kan ha minskat klimatpåverkan i enskilda delar av byggprocessen – exempelvis genom val av material med lägre utsläpp eller mer energieffektiva maskiner – men dessa förbättringar syns inte i totalnivån när den samlade produktionsvolymen samtidigt ökar.

För att vara transparenta redovisar vi därför ett urval av genomförda åtgärder för att begränsa växthusgasutsläppen, snarare än att fokusera på en procentuell förändring av de totala utsläppen jämfört med 2023 års nivå. Se vidare rapporteringsmall *Indikator Konsumtionsbaserad klimatpåverkan*.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Region Stockholms konsumtionsbaserade klimatpåverkan *(Regionfullmäktige)*					-19 %
Kommentar					
Nämnden/Bolaget har utifrån sitt uppdrag genomfört åtgärder för att begränsa det klimatavtryck nya tunnelbanan medför under dess byggtid. Delårsuppföljning förvaltning för utbyggd tunnelbana bilagd som redogör för prioriterat åtgärdsarbete. Prognosen för den färdigbyggda anläggningens inbyggda klimatpåverkan bedöms utgöra närmare 1/2 miljon ton CO2e. Implementerade och genomförda reduktionsåtgärder under hela utbyggnadens genomförande bedöms uppgå till 170 000 ton CO2e vilket motsvarar 23% reduktion.					
Andel genomförda upphandlingar med relevanta hållbarhetskrav *(Regionfullmäktige)*	100 %	100 %			100 %
Kommentar					
Förvaltningen har ställt relevanta hållbarhetskrav i samtliga upphandlingar över 1,2 mnkr under 2025, vilket innebär en måluppfyllelse på 100 %. Kraven är integrerade i våra upphandlingsmallar och tillämpas konsekvent vid både entreprenadupphandlingar och konsultuppdrag. Därmed har samtliga upphandlingar genomförts i enlighet med kravet på att beakta relevanta hållbarhetsaspekter. Se vidare, bilaga *Indikators uppföljning Andelen genomförda upphandlingar med relevanta hållbarhetskrav delår 2025*					
Nämnden/bolaget har genomfört åtgärder	Ja				Ja

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
för att öka livslängd och materialåtervinning av produkt- och materialflöden *(Regionfullmäktige)*					

Kommentar

FUT projekterar utbyggnadsgrenarna utifrån gällande standarder och regelverk med en mycket lång dimensionerande livslängd. Val av material, teknisk lösning och krav på beständighet på samtliga i tunnelbaneutbyggnadernas ingående delar dimensioneras utifrån nationella krav och standarder. Möjligheten att öka livslängden på anläggningen är därför begränsad.

Förvaltningen har dock vidtagit antal viktiga åtgärder under 2025 som syftar att öka anläggningens robusthet och minimera insatserna för framtida underhåll. I ett genomförandebeslut för Gul linjes fordon, depå och trafiksystem finns en rad åtgärder som minskar kostnaderna ur ett livscykelperspektiv.

- Införandet av ballastfritt spår, dvs. en spårbädd av betong som minskar underhållskostnaderna väsentligt jämfört med traditionell ballast.
- Införande av plattformsdörrar på Gul linje till Älvsjö är en åtgärd som effektivt motverkar suicid och därmed kraftigt minskar risken att anläggningen inte skulle bli godkänd av tillståndsmyndigheter. Ett införande i senare skede skulle bli både kostsamt och ineffektivt från ett resursperspektiv.
- Investering i ett nytt trafikstyrningssystem gör att det kommer att dröja längre för Gul linje innan systemet behöver bytas jämfört med förvaltningens nu pågående utbyggnader.

Förvaltningen jobbar mycket aktivt med återanvändning av entreprenadberg. I syfte att kunna återanvända uttaget berg från tunnlarna till stadsbyggnadsprojekt har förvaltningen under 2025 tecknat avtal med Stockholms stad om att etablera en krossanläggning och mellanlagringsplats på Årstafältet för att kunna använda bergmassorna lokalt vid Stockholms stads stadsutvecklingsprojekt på fältet.

Sammanfattningsvis har under 2025 omfattande åtgärder beslutats på Gul linje utifrån ett helhetsperspektiv på investering och underhåll samt utifrån cirkulär masshantering. Det innebär att indikatorn anses uppfylld.

Region Stockholm har en socialt hållbar utveckling

Kommentar

Förvaltningen arbetar systematiskt med social hållbarhet bland annat genom att ställa krav och följa upp leverantörernas leverantörskedjor, arbetsrättsliga villkor, tillgänglighet och resenärsperspektivet.

Exempel på aktiviteter som genomförts under året är:

- Utbildnings- och informationsinsatser för att öka förståelse och tydliggöra ansvar.
- Vissa befintliga dokument inom förvaltningen (mallar och checklistor) har förenklats och uppdateras för att kunna användas mer effektivt för att inkludera diskrimineringsfrågan.
- Projekteringsanvisning Tillgänglighet är framtagen som inkluderar barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Den inkluderar alla diskrimineringsgrunder som kan påverkas via projektering.
- En hållbarhetsäkringslista har skapats som ny rutin/verktyg, inom projekten som projekterar, för att inte frågor ska försvinna mellan stolar. I denna lista förs blanda annat aspekter in från planeringsskedets SKA/BKA arbetet så att de

kommer med i vidare projektering.
- Riskanalys/workshop genomförts utifrån de sju diskrimineringsgrunderna.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Nämnden/bolaget har utifrån sitt uppdrag arbetat systematiskt med social hållbarhet *(Regionfullmäktige)*	Ja				Ja

Kommentar

Förvaltningen har arbetat systematiskt med social hållbarhet under 2025 och indikatorn anses uppfylld.

I det systematiska arbetet för att minska risken för diskriminering utifrån diskrimineringsgrunderna har förvaltningen under 2025 genomfört steg 1 och 2 och påbörjat arbetet med steg 3 och 4. Det innebär:

- Genomförd workshop enligt steg 1 (se bifogad presentation)
- Handlingsplan med definierade områden att utveckla emligt steg 2
- Pågående arbete med prioritering och genomförande av åtgärderna (steg 3 och 4)

Nöjda uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden

Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, ”Nöjda uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden”. För 2025 har förvaltningen beslutat tre delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Åtgärder för att motverka gemensamma risker ska tas fram tillsammans med parterna och riskutfall ska presenteras för parterna

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Samtliga projekt har arbetat med åtgärder för att motverka gemensamma risker under 2025. Riskutfall har presenterats för parterna i den tertialvisa statusrapporteringen. Utfallet av risker för Stockholmsförhandlingens projekt var grund till underlaget för den omförhandling som ledde till nytt tilläggsavtal 2025. Tunnelbana till Älvsjö i Sverigeförhandlingen gick igenom kontrollstation 3.1 i juli 2025 och där var förvaltningens riskregister ett viktigt underlag.

Mediabilden av förvaltningen och uppdraget är god (Mediekvalitet 19)

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Mediekvaliteten för helåret summerar till 41 % vilket är väl över målet 19% och ska

betraktas som mycket god. Totalt publicerades 1027 artiklar om Nya tunnelbanan under året varav 11% klassas som positiv, 84% som neutral och 5% som negativ. Proaktiviteten i mediearbetet är fortsatt hög, 29 procent av publiciteten har genererats av det interna nyhets- och pressarbetet.

Berörda målgrupper i närområdet anser att de är tillräckligt informerade (informationsindex/kännedom 70 %)

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Informationsupplevelsen och kännedomen i berörda målgrupper är fortsatt god. Resultat för året blev 78% vilket är väl över målet 70%. Samtliga projekt utom Älvsjö har ett genomsnittsresultat över målet. Älvsjös resultat ökar successivt och bedöms nå förvaltningens målvärde under 2026 då omgivningspåverkan och kommunikationsinsatserna ökar.

2.2.3 Kompetensförsörjningen är långsiktig

Region Stockholm är en hållbar arbetsgivare

Kommentar

Förvaltningen ska erbjuda hälsofrämjande arbetsplatser som sätter arbetsmiljö och säkerhet i centrum. Detta gör vi genom att arbeta systematiskt och långsiktigt med fokus på att bidra till välbefinnande, förebygga ohälsa samt stödja vid rehabilitering och återgång till arbete. Förvaltningen arbetar proaktivt och kontinuerligt med att skapa en god organisatorisk, social och fysisk arbetsmiljö, varvid arbetet sker på individ-, grupp- och organisatorisk nivå.

Ett av förvaltningens fem strategiska områden är hållbar arbetsgivare. Syftet med att arbeta övergripande med det strategiska området Hållbar arbetsgivare är att bedriva ett systematiskt arbete med ledarskap, medarbetarskap och strategisk kompetensförsörjning för att åstadkomma en välmående och effektiv organisation på såväl medarbetarnivå som på chefs- och ledarnivå.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Andel sjukfrånvaro *(Regionfullmäktige)*	1,8 %	2,2 %			<6 %

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Totalindex HME *(Regionfullmäktige)*	79	79			>=80

Kommentar

Förvaltningen når inte Regionfullmäktiges mål 2025 [=] RF Mål 80

Förvaltningens totala resultat är oförändrat från föregående år, med ett samlat index på 79. Nästan nio av tio – 87 procent – av alla anställda och konsulter svarade på årets enkät.

Ledarskap 81,6

Motivation 78,3

Styrning 75,8

Attraktiv arbetsgivare

Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, ”Attraktiv arbetsgivare”. För 2025 har förvaltningen beslutat tre delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Hållbart medarbetarengagemang (HME) ska minst bibehållas (>79) på förvaltningsnivå

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Förvaltningens totala resultat är oförändrat från förra året, med ett samlat index på 79. Nästan nio av tio – 87 procent – av alla anställda och konsulter svarade på årets enkät.

Andelen anställda inom förvaltningen ska öka

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Förvaltningen har under året succesivt ökat andelen anställda, jan 105 till dec 118.

Förvaltningens projektavdelningar har tagit fram konsultväxlingsplaner/anställningsplaner med inriktning att i första hand anställa personal vid nyrekrytering.

Säkerställa en arbetsmiljö fri från kränkande särbehandling, sexuella trakasserier, hot och våld. Antalet medarbetare som uppger utsatthet i OSA- kartläggning ska vara noll

Kommentar

Målet bedöms som ej uppfyllt.

Förvaltningens resultat av upplevd kränkande särbehandling i medarbetarenkäten under 2025 uppgick till 4 % (18medarbetare). Föregående års resultat uppgick till 4 % (15 medarbetare). Förvaltningen arbetar vidare med åtgärder mot kränkande särbehandling under 2026.

2.3 Uppdrag

Ej tillämplig för förvaltningen.

2.4 Intern kontroll

2.4.1 Arbetet med intern kontroll

Förvaltning för utbyggd tunnelbana arbetar i enlighet med Region Stockholms riktlinje för intern styrning och kontroll (RS 2024–0510, RS 2022–0326).

Förvaltning för utbyggd tunnelbana tar i samband med budget och verksamhetsplaneringen fram en plan för intern kontroll. Förvaltningens plan för internkontroll utgör förvaltningens redovisning av arbetet med den interna kontrollen och är en försäkran om att nödvändiga åtgärder vidtas för att uppnå en tillräcklig intern kontroll.

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

Statusrapportering gällande risker i projekten sker via projektchef till avdelningschef. För staberna sker rapportering via enhetschef till avdelningschef. Avdelningscheferna rapporterar vidare till förvaltningschef under de tertialvisa uppföljningsmöten.

Utöver förvaltningens aktiva riskhanteringsarbete tillämpas inom ramen för förvaltningens internkontroll även beslutsgrindar för juridisk granskning, kontinuerliga stickprovskontroller samt interna revisioner. Beslutsgrindarna syftar till att kvalitetssäkra, formaliafel och andra brister som kan leda till överklaganden. Stickprovskontrollerna som kontinuerligt genomförs syftar till att regelbundet granska urval av transaktioner. De interna revisionerna syftar till att genomföra granskning på förvaltningens styrande dokument för att kontinuerligt förbättra och utveckla våra processer.

Förvaltningens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att säkra den interna kontrollen under perioden har utförts som planerat.

2.4.2 Risker, åtgärder och kontroller

Inför rapportering av verksamhetsberättelsen 2025 har nya riskbedömningar och kontroll av åtgärder genomförts. Jämfört med föregående rapportering har 1 väsentliga förändringar skett gällande förvaltningens risker.

- Uppdaterat risken, *Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag,* där förvaltningen kompletterat riskbeskrivning och åtgärder avseende parternas gemensamma process för riskhantering som är tidskrävande och omfattande vilket bidrar till en långdragen förhandlingsprocess.

Nedan redovisas de största riskerna ur ett förvaltningsövergripande perspektiv. De flesta av dessa är väsentliga för alla förvaltningens projekt och att åtgärderna för att minimera risken behöver hanteras samlat i hela förvaltningen.

Eftersom projekten enligt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen är i olika skeden skiljer sig omfattningen av riskerna i några fall. Tunnelbana till Älvsjö är i ett skede då plan och tillståndsprocesserna slutförs, upphandlingar statar och byggstart sker för förereddande arbeten. Därför presenteras ett antal risker för tunnelbana till Älvsjö separat i nedanstående sammanställning.

Se vidare uppföljning av riskerna i internkontrollplan.

Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag

Risken innebär att det finns en otydlighet eller bristande kunskap om innehållet i gällande avtal. Det kan medföra omförhandlingar, fördyringar, ändrad omfattning samt svårt att nå konsensus i kommande avtal. För att undvika tids- och kostnadsdrivande omtag är utformningen av tunnelbaneanläggningen låst och detta är kommunicerat till parterna. Det tilläggsavtal till Stockholmsförhandlingens avtal som tecknades 2021 innehåller en process för rapportering av avvikelser i kostnad och tid och poängterar alla parters ansvar i riskhanteringen. För tunnelbana till Älvsjö inom Sverigeförhandlingen genomfördes kontrollstation 3.1 i mars med, där styrelsen godkände förvaltningens redovisning av tid, kostnad och funktion och gav grönt ljus för fortsatt arbete.

Upprepade allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud

Under utbyggnaden av tunnelbanan finns risk för allvarliga arbetsplatsolyckor. Förvaltningen har ett övergripande mål att inga allvarliga olyckor ska inträffa och arbetet inom byggarbetsmiljö har högsta prioritet.

Styrningen inom förvaltningen sker genom en styrgrupp inom byggarbetsmiljö som består av avdelningscheferna för projektavdelningarna och förvaltningens arbetsmiljöstrateger. Styrgrupp inom byggarbetsmiljö har tagit fram en färdplan mot noll olyckor, vilken anger inriktning och innefattar aktiviteter som alla syftar till att minska olyckor och tillbud på våra arbetsplatser och att förvaltningen har en stark säkerhetskultur där vi har samsyn, säkra beteenden och en trivsam arbetsplats.

Arbetsmiljöverket har utarbetat en regelförnyelse som ska ge bättre överblick och

tydlighet inom byggarbetsmiljö. Regelverket trädde i kraft den 1 januari 2025. Under 2025 fortsatte arbetet i linje med färdplanen mot noll olyckor. De styrande dokumenten med strategier och riktlinjer sågs över för att utveckla tydligheten och styrningen ytterligare.

Indexutveckling för kostnader överskrider intäktsutvecklingen

I enlighet med avtal mellan parterna ska beslutade investeringsbelopp regleras med konsumentprisindex, KPI. KPI mäter den genomsnittliga prisutvecklingen för hela den privata inhemska konsumtionen. Förvaltningens kostnader följer inte KPI utan prisutvecklingen i bygg- och anläggningssektorn. Utvecklingen av kostnaderna räknas upp med en indexkorg som speglar prisutvecklingen i för de varor och tjänster som förvaltningen köper in. Sedan avtalen tecknades i Stockholms- och Sverigeförhandlingen har utvecklingen för förvaltningens indexkorg varit betydligt högre än KPI-utvecklingen. Det leder till att förvaltningens kostnader utvecklas i högre takt än intäkterna.

För att minska förvaltningens indexpåverkan har ett antal åtgärder vidtagits. De första 18 månaderna från kontraktstecknande är enligt avtal med entreprenören ouppräknat. Dessutom räknas enbart 90 procent av index upp. För att minska indexuppräkningen ytterligare betalas 10 procent av kontraktssumman ut som ett förskott.

Minskad risk: Projekten kan inte innehålla ställda villkor i miljödomen

Villkoren gällande inläckage av grundvatten i tunnlarna gäller enligt domar i mark- och miljödomstolen för respektive projekt. För projekten i Stockholmsförhandlingen satte mark- och miljödomstolen mycket hårda villkor för tunnelbana till Nacka och söderort och Arenastaden. För tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen har förvaltningen valt tunneldrivning med tunnelborrmaskin (TBM). Tunneln kommer då att bli inklädd med betongsegment vilket ger en tät konstruktion och en minimerad risk för kostnader kopplat till inläckage.

För tunnelbana till Nacka och söderort ansökte förvaltningen i april 2024 om nya villkor för drifttiden då bedömningen var att inläckagen skulle överstiga villkoren enligt miljödomen. Den 1 april 2025 kom en ny dom där de tidigare mycket hårda kraven för inläckage under drifttiden nu ligger på en rimlig nivå.

I och med den nya domen för Nacka och söderort ser förvaltningen att riskerna för ytterligare merkostnader på grund av tätningsåtgärder har eliminerats för Nacka och söderort och att den totala risken för förvaltningen har minskat väsentligt.

Risker i aktuellt skede för tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen

Tunnelbana till Älvsjö är i ett skede då plan och tillståndsprocesserna slutförs, upphandlingar starar och byggstart sker för förberedande arbeten. Därför presenteras ett antal risker som gäller specifikt för detta skede.

Överklagade planer och tillstånd

Processerna för planläggning, miljötillstånd och markåtkomst är beroende av

myndighetsbeslut som kan överklagas. Tidplanen enligt Sverigeförhandlingens avtal är exklusive överklaganden. Det innebär att överklagade planer och/eller tillstånd riskerar att leda till förlängd tidplan och därmed öka kostnaderna. Projektet har ett aktivt arbete med riskminimerande åtgärder bland annat utifrån erfarenheter från hur plan och tillståndsprocesserna drevs för Stockholmsförhandlingens projekt.

Försenad markåtkomst

Utöver myndighetsbeslut om planer och miljötillstånd krävs processer med myndigheter och sakägare för att få åtkomst till nödvändig mark. Risken består i att avtal med andra parter drar ut på tiden eller blir ofördelaktiga för projektets ekonomi eller anläggningens framtida förvaltning. Precis som järnvägsplaner och detaljplaner kan även beslut om markåtkomst överklagas. Missnöjda fastighetsägare kan överklaga tillträdesbeslut som erhålls via lantmäteriförrättning. Förvaltningen arbetar aktivt med tidig kommunikation med fastighetsägare. Då Stockholms stad är en viktig markägare är det viktigt att bedriva samarbetet enligt det genomförandeavtal som har tecknats. Där finns viktiga principer för markåtkomst överenskomna.

Överprövade upphandlingar

Överprövning av upphandlingar innebär en tidsåtgång vid domstolsprövningen vilket vidare kan innebära föreningar av projekt och ökade kostnader. Arbete pågår fortsatt aktivt med planerade åtgärder för att minimera överprövningsrisken och ta med viktiga erfarenheter från Stockholmsförhandlingens projekt till Sverigeförhandlingens projekt.

Hantering av berg innehållande sulfider och klassning som avfall i stället för biprodukt.

Användbart entreprenadberg riskerar att bli klassificerat av tillsynsmyndigheter som avfall i stället för användbar produkt. Det innebär en risk för försening och fördyring av utbyggnaden av tunnelbanan då avfall behöver transporteras långväga till särskilda anläggningar. Det innebär även att berget inte kan nyttjas som resurs lokalt i närliggande exploaterings- och infrastrukturprojekt.

Samverkan sker med kommuner och Länsstyrelsen i syfte att överföra förvaltningens kunskap om sulfider i berg och försurningspotential. Försurningspotentialen för de halter av sulfider i berget som hanteras av förvaltningens projekt är låg. Trots detta har det införts myndighetskrav som innebär ökad miljöpåverkan och en väsentligt högre kostnad för hanteringen av berget.

För att få ytterligare kunskap driver förvaltningen sedan 2023 ett storskaligt test för att mäta urlakningen från projektens entreprenadberg. Testet planeras att genomföras i förvaltningens regi till 2026. Förvaltningen har erhållit projektmedel från Klimat- och regionutvecklingsnämnden som finansierar testet till hälften.

2.4.3 Försäkran

Nämnden/styrelsen har försäkrat sig om att man genom förvaltningschefen/VD vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig intern kontroll inom verksamheten, i enlighet med riktlinjen för intern kontroll (RS 2024-0510, RS 2022–

0326).

2.4.4 Regelefterlevnad

Övergripande arbete med styrande dokument

Förvaltning för utbyggd tunnelbana arbetar i enlighet med Region Stockholms riktlinje för intern kontroll, RS 2024–0510, RS 2022–0326, riktlinje för antikorruption och representation (RS 2020–0266), riktlinje för säkerhet (RS 2020-0782) samt uppförandekod för Region Stockholm (LS 2017-1198).

De av Region Stockholm fastställda styrdokumenten gäller för samtliga medarbetare, såväl anställda som konsulter (medarbetare) inom förvaltningen.

Avdelning ledningsstab, har ett utpekat funktionsansvar för att löpande informera och säkerställa förvaltningens medarbetarbetare förståelse för Region Stockholms styrande dokument.

Förvaltningen startade under 2025 ett tvärfunktionellt nätverk med ett särskilt ansvar för att driva, samordna och vidareutveckla arbetet inom området oegentlighet och välfärdsbrott. Nätverket utgör en central del i att säkerställa enhetliga arbetssätt, kompetensöverföring och erfarenhetsutbyte mellan berörda stödfunktioner. Genom sitt uppdrag stärker nätverket förvaltningens förmåga att förebygga, upptäcka och hantera oegentligheter på ett korrekt och effektivt sätt. Nätverket bemannas av representanter från enhet ekonomi, säkerhet, upphandling och juridik.

Uppförandekod för Region Stockholm, LS 2017–1198/Riktlinjer för antikorruption och representation, RS 2020-0266

Förvaltningen följer löpande upp Region Stockholms uppförandekod och Riktlinje för antikorruption och representation. Genom bland annat de två formulerade risker i förvaltningens internkontrollplan för 2025, *Risk för bristande följsamhet mot uppförande koden och Risk för bristande följsamhet mot delegations- och beslutsordningen.*

Utöver detta har förvaltningen under verksamhetsåret kompletterat med styrande dokument *Tillämpningsanvisning för Regionens styrdokument avseende representation, möten och resor* till syfte att förtydliga Regionens styrdokument inom förvaltningens verksamhet.

Föregående års insatser avseende granskning av representationskostnader och framtagande av stödjande handlingar har visat sig resulterat i en bättre följsamhet avseende förvaltningens och regionens styrande dokument på området.

Juridikenheten genomför även riktade utbildningsinsatser och övningar för medarbetare inom det styrande dokumentet för att minimera riskuppkomsten.

Riktlinjer för säkerhet, RS 2020-0782

Förvaltningen bedriver ett strukturerat och systematiskt arbete inom informationssäkerhet, säkerhetsskydd och krisledning i enlighet med gällande

lagstiftning, tillhörande föreskrifter samt regionens styrande dokument på både övergripande nivå och områdesnivå.

Inom informationssäkerhetsområdet bedrivs arbetet utifrån en fastställd årlig handlingsplan. Uppföljning av regelefterlevnad för förvaltningens verksamhetskritiska systemstöd sker löpande via regionens uppföljningsportal samt inom ramen för förvaltningens samlade riskarbete.

Förvaltningen har fastställda styrande dokument i form av säkerhetsskyddsanalys och säkerhetsskyddsplan. Under 2025 genomförde ansvarig tillsynsmyndighet tillsyn av förvaltningens säkerhetsskyddsarbete. Tillsynen resulterade inte i några förelägganden eller krav på åtgärder. Förvaltningens kontorslokaler är utrustade med anpassade utrymmen i enlighet med gällande föreskrifter för hantering av säkerhetsklassificerade uppgifter. Lokalerna har därutöver ett anpassat skalskydd för inpassering och skydd i de fall gemensamma utrymmen delas med andra regionala verksamheter. Uppföljning av det systematiska brandskyddsarbetet sker inom ramen för förvaltningens arbetsplatsträffar (APT).

Förvaltningen har en etablerad krisledningsorganisation med fastställda arbetssätt, roller och ansvar samt ett implementerat administrativt stöd i enlighet med regionens övergripande riktlinjer. Under året har organisationen genomfört övningar anpassade efter projektverksamhetens behov.

Upphandling och avtal

Enhet upphandling inom Avdelning ledningsstab har ett funktionsansvar för hur förvaltningen arbetar med regionens styrande dokument inom upphandlingsfrågor.

Förvaltningen redovisar förvaltningens åtgärder kopplade till risker för korruption, upphandling och avtalsefterlevnad i *Bilaga F5-Inkop och upphandling TN Förvaltning för utbyggd tunnel*. Genomförs bland annat genom nedan insatser.

Vid upphandling av förvaltningens leverantörer är motverkande av oegentligheter central. I och med att förvaltningen träffar avtal med ett stort antal leverantörer är det viktigt att tydliggöra förvaltningens förhållningssätt. Etablerade rutiner och delegations- och beslutsordningen kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling.

Förvaltningen informerar leverantörer om vårt förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter. Ett exempel på sådan information är att förvaltningschefen skickar ut en årlig julhälsning till samtliga leverantörer. Genom breven påminner förvaltningschefen om förvaltningens förhållningssätt mot muta och andra oegentligheter samt avböjer i preventivt syfte både gåvor och inbjudningar till evenemang som inte utgör ett naturligt och nyttigt led i medarbetarens tjänsteutövning.

3 Verksamhet

3.1 Produktivitet

Tids- och kostnadsramarna för förvaltningens utbyggnadsprojekt är utmanande. Utifrån den förutsättningen arbetar förvaltningen kontinuerligt med att utvärdera och välja arbetssätt för att minimera tidsåtgång och kostnader.

Jämfört med andra stora infrastrukturprojekt har förvaltningen lyckats hålla mycket korta tider för de tidiga skedena med planläggning, tillstånd och projektering. Den genomsnittliga tiden för projekten inom Stockholmsförhandlingen är 2 års lokaliseringsutredning och därefter 4,5 års projektering, planläggning och tillståndsprocess. En anledning till detta är att förvaltningen har jobbat parallellt med processerna för järnvägsplan och miljötillstånd. Det har inneburit att samtliga förvaltningens projekt har fått miljötillstånd från mark- och miljödomstolen före fastställd järnvägsplan. Den gängse hanteringen är annars att man avvaktar med miljötillståndprocessen till dess att det finns en fastställd järnvägsplan vilket innebär en sammantaget betydligt längre process.

I december 2025 var det huvudförhandling i mark- och miljödomstolen inför miljötillstånd för tunnelbana till Älvsjö. Om det går enligt plan och projektet får miljötillstånd i februari 2026 så har ledtiderna för myndighetsprocesserna kortats på motsvarande sätt som för förvaltningens tidigare projekt.

Vid upphandling av entreprenader arbetar förvaltningen aktivt för god konkurrens och kvalificerade leverantörer. Under 2025 startades ett arbete med att utveckla affärsmodellen för att säkerställa ett effektivt genomförande och ge leverantörerna rätt förutsättningar att leverera. Det innebär en översyn av målbild, samverkan, utvärdering och incitament. Pris är fortfarande viktigt, men det blir nu ett starkare fokus på genomförandet. För tunnelbana till Älvsjö anpassas nu entreprenadindelningen så att samma entreprenör svarar för både tunneldrivningen med TMB och de södra stationerna som ligger på kritisk linje i genomförandet. På så sätt minimeras risken för att stationsentreprenaderna orsakar förseningar för tunneldrivningen.

Erfarenhetsåterföring är viktigt för effektiviteten. Genom att nyttja erfarenheter från de nu pågående utbyggnaderna i utredningen av tunnelbana till Bromma kommer ett eventuellt kommande projekterings- och genomförandeskede kunna drivas effektivare än annars.

4 Personal

Förvaltningen hade under december 556 medarbetare varav 118 anställda.

För att stärka kompetensförsörjningen inom förvaltningen har förvaltningen under verksamhetsåret arbetat med att implementera beslutad intern rekryteringsprocess. Syftet är att behålla och utveckla befintlig kompetens. Som en del av detta arbete har vi för verksamhetsåret 2025 satt upp ett delmål att öka andelen anställda. Samtliga avdelningar har därför i uppdrag att ta fram en anställningsplan/konsultväxlingsplan med inriktning på att i första hand anställa personal vid nyrekrytering, oavsett om behovet tidigare ingått i bemanningsplanen eller inte. Vilken följs upp under kap 2.3.2 Kompetensförsörjningen är långsiktig.

Inom förvaltningen har bedömningar gjorts av vilken personal som kommer att behövas under kommande år. Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Som ett led i arbetet med att vara en hållbar arbetsgivare sker en gemensam personalplanering i ledningsgruppen på övergripande förvaltningsnivå, bemanningsplanerna samordnas mellan avdelningscheferna både på kort och lång sikt för att skapa en bättre överblick samt möjliggöra för långsiktighet.

Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom regionen för att uppnå kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är HR-tjänster, redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri och IT-service.

4.1 Attraktiv och inlyssnande arbetsgivare

Förvaltningen arbetar för att vara en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare som kan rekrytera, behålla och utveckla medarbetarna. Ett gott ledarskap och goda förutsättningar för ett bra arbetsklimat är viktiga komponenter i detta arbete.

Personalomsättning

Förvaltningens personalomsättning för 2025 uppgår till 9,8 % procent.

Lönespridning och differentierad löneökning

För en attraktiv och modern arbetsgivare är lönebildningsarbetet en viktig del. Under året har arbetet med differentierad lönebildning fortsatt. Löneöversyn 2025 har genomförts enligt fastlagd tidplan.

Under året har Förvaltningens chefer erbjudit utbildning genom Serviceförvaltningens HR. Förvaltningens ledningsgrupp har även en genomgång tillsammans med serviceförvaltningens HR kring hur löneläget/lönespridningen ser ut mellan yrkeskategorier, könsfördelning m.m. på förvaltningen.

Insatser för att förstärka och utveckla ledarskapet

Förvaltningen arbetar systematiskt och långsiktig med chefsförsörjning och chefsutveckling på alla nivåer utifrån Region Stockholms ledarkriterier.

Som ett led i den framtida kompetensförsörjningen av chefer och ledare har

förvaltningen deltagit i ”Morgondagens chefer” där en plats gick till förvaltningen. Detta har medfört att förvaltningen byggt en bas för en chefsförsörjning av medarbetare som kan verksamheten och på så sätt kan ta ett större ansvar snabbare.

Regionstyrelsen avsatte medel för 2025 för nämnder och bolag för att i första hand stärka och utveckla ledarskapet samt säkerställa chefsförsörjningen. (RS 2025-0005-28). Förvaltningen ansökte och beviljades medel för att stärka och utveckla ledarskapet och säkerställa chefsförsörjningen. Förvaltningsledningen identifierade ett antal utvecklingsområden inom ramen för ledarskap. Kommunikationsenheten erhåll därav i uppdrag att se över förvaltningens interkommunikation utifrån processer, innehåll och kommunikationsmognad hos förvaltningens chefer och ledare.

En genomlysning med har en kommunikationsutbildning tagits fram som kommer att genomföras under 2026.

4.2 Hållbar arbetsgivare

Bemanningsläge och eventuella rekryteringssvårigheter

Bemanningsläget har varit stabilt under året och i flera rekryteringsprocesser har antalet välkvalificerade kandidater varit stort såväl vid rekryteringar av medarbetare som av chefer.

Förvaltningsledningen beslutade under 2024 om en övergripande strategisk inriktning för den långsiktiga bemanningsplaneringen i syfte att säkerställa en långsiktig trygghet för våra anställda medarbetare, som både ger möjlighet till individuell utveckling och till nya uppdrag inom förvaltningen. Den långsiktiga strategiska inriktningen ska även sträva efter att hushålla med förvaltningens resurser och möjliggöra för resursdelning över projekt och avdelningsgränser. Vilken förvaltningsledningen följt upp under 2025 bland annat genom process internrekrytering samt att succesivt öka förvaltningens andel anställda jmf med konsulter. Under 2026 kommer utvecklingsarbetet att fortsätta hur vi kan jobba mer strategiskt med bemanning och andra viktiga HR frågor.

Under verksamhetsåret har en internrekryteringsprocess tagits fram av förvaltningens styrgrupp hållbar arbetsgivare.

Insatser för att utveckla och förbättra arbetsorganisation och arbetssätt

Förvaltningens HR stöd har ett årshjul för chefer i syfte att stödja chefernas fortlöpande arbete med personalfrågor och arbetsmiljö under året.

Under året har förvaltningen ansökt om medel för hållbar och hälsofrämjande arbetsplats varvid flertalet insatser har genomförts se vidare kap 4.3.

4.2.1 Systematiskt arbetsmiljöarbete och hälsa

Utifrån resultatet från medarbetarundersökningen har förvaltningen på övergripande förvaltningsnivå kartlagt tre fokusområden som förvaltningen behöver arbeta vidare med, stress, förebyggande konflikthantering med fokus på att skapa robust samarbetsklimat inom organisationen och kränkande särbehandling. Under verksamhetsåret har förvaltningen arbetat vidare med underlaget som tagits fram i

samråd med Regionens företagshälsovård Falck på avdelnings och enhetsnivå.

Utöver förvaltningens övergripande kartläggning och satsning, arbetar respektive avdelning och enhet med sitt resultat av undersökningen genom att bland annat ta fram handlingsplaner för att bibehålla och utveckla.

4.3 Uppföljning avsatta medel

4.3.1 Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö

Under 2025 har Förvaltning för utbyggd tunnelbana tilldelats medel för att genomföra insatser för en långsiktig hållbar kompetensförsörjning i hela Region Stockholm och Riktade insatser för en hållbar arbetsmiljö (RS 2025–0005, RS 2025–0084) för att genomföra riktade hälsofrämjande insatser i linje med regionens medarbetar- och arbetsmiljöpolicy (RS 2022–0912). Syftet är att skapa en hållbar arbetsmiljö genom att stärka hälsa, förebygga ohälsa och minska sjukfrånvaro.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har under 2025 fortsatt arbeta med insatser för ett systematiskt arbete med ledarskap, medarbetarskap och strategiskt kompetensförsörjningsarbete för att åstadkomma en välmående och effektiv organisation på såväl medarbetarnivå som på chefs-och ledarnivå.

Förvaltningens styrgrupp för hållbar arbetsgivare identifierade ett antal hälsofrämjande insatser för en hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö med fokus på att öka hälsa, förebygga ohälsa och minska sjukfrånvaro, insatserna har även samverkats internt och fackligt. Inom ramen för detta har styrgruppen för hållbar arbetsgivare identifierat två fokusområden: stress och återhämtning och hållbar arbetsmiljö.

Inom området stress och återhämtning har förvaltningen tillsammans med Kulturförvaltningen och RLK planerat AI-utbildning med fokus på balans i arbetslivet vilket kommer rullas ut under första kvartalet 2026.

Inom området hållbar arbetsmiljö har ergonomisk IT-utrustning införskaffats för förvaltningens anställda för att minska belastningsskador. Även en HLR utbildning har genomförts. Dessutom har aktiviteter som konstvandring i tunnelbanan och museivisning genomförts för att främja trivsel och återhämtning.

Förvaltningen har även ett nätverk för hållbar arbetsgivare som årligen tar fram en årsplan med hälsofrämjande och sociala aktiviteter för medarbetare. Under året har bland annat trivselaktiviteter som promenadkartor, sticklingbytarveckor, medarbetar aktiviteter skett.

4.3.2 Långsiktigt hållbar kompetensförsörjning

Under 2025 har Förvaltning för utbyggd tunnelbana tilldelats medel för att genomföra insatser för en långsiktig hållbar kompetensförsörjning i hela Region Stockholm och Riktade insatser för en hållbar arbetsmiljö (RS 2025–0005, RS 2025–0084) för att genomföra riktade hälsofrämjande insatser i linje med regionens medarbetar- och arbetsmiljöpolicy (RS 2022–0912). Syftet är att skapa en hållbar arbetsmiljö genom att stärka hälsa, förebygga ohälsa och minska sjukfrånvaro.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har under 2025 fortsatt arbeta med insatser för ett systematiskt arbete med ledarskap, medarbetarskap och strategiskt kompetensförsörjningsarbete för att åstadkomma en välmående och effektiv organisation på såväl medarbetarnivå som på chefs-och ledarnivå.

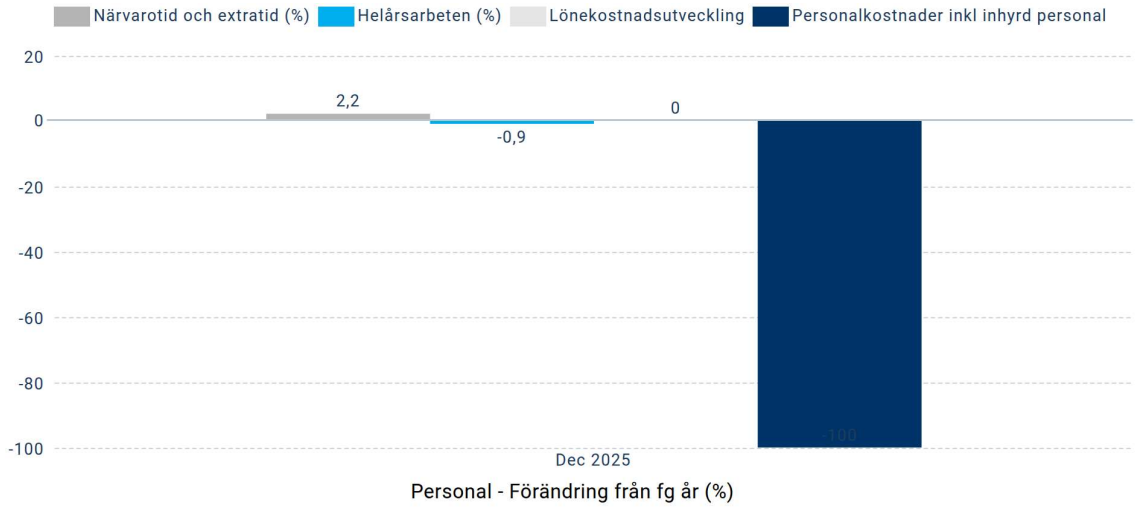
Förvaltningens styrgrupp för hållbar arbetsgivare identifierade ett antal hälsofrämjande insatser för en hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö med fokus på att öka hälsa, förebygga ohälsa och minska sjukfrånvaro, insatserna har även samverkats internt och fackligt. Inom ramen för detta har styrgruppen för hållbar arbetsgivare identifierat två fokusområden: stress och återhämtning och hållbar arbetsmiljö.

Inom området stress och återhämtning har förvaltningen tillsammans med Kulturförvaltningen och RLK planerat AI-utbildning med fokus på balans i arbetslivet vilket kommer rullas ut under första kvartalet 2026.

Inom området hållbar arbetsmiljö har ergonomisk IT-utrustning införskaffats för förvaltningens anställda för att minska belastningsskador. Även en HLR utbildning har genomförts. Dessutom har aktiviteter som konstvandring i tunnelbanan och museivisning genomförts för att främja trivsel och återhämtning.

Förvaltningen har även ett nätverk för hållbar arbetsgivare som årligen tar fram en årsplan med hälsofrämjande och sociala aktiviteter för medarbetare. Under året har bland annat trivselaktiviteter som promenadkartor, sticklingbytarveckor, medarbetar aktiviteter skett.

4.4 Helårsarbeten



Personal - Förändring från fg år (%)

	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. % utfall fg år
Personal - Helårsarbeten	111	118	-7	-0,9 %
Extratid	*0*			*0 %*
Totalt	**111**			**-0,9 %**

** Helårsarbeten, är närvaro och frånvaro, vilket sammantaget motsvarar den avtalade tiden för sysselsättningsgraden i förhållande till aktuellt antal dagar under perioden, enligt Tableau.*
*** Budget rapporteras inte på extratid.*

Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Förvaltningen hade under december 556 medarbetare varav 118 anställda. Antalet anställda ökade dock i slutet av året mot ett antagande i budget om att det skulle ske tidigare. Helårsarbeten är därmed lägre än budget.

4.5 Sjukfrånvaro

Procentuell sjukfrånvaro	Utfall	Utfall fg år
Procentuell sjukfrånvaro totalt	**1, 79 %**	**2,26 %**
- varav kvinnor	*2,63 %*	*3,28 %*
- varav män	*0,46 %*	*0,82*
Fördelat på period		
1 - 14 dagar	*0,84*	*0,97*
15 - 90 dagar	*0,38*	*0,34*
91 - dagar	*0,57*	*0,94*

Den procentuella sjukfrånvaron beräknas som ackumulerad sjukfrånvarotid i timmar dividerat med ackumulerad ordinarie arbetstid i timmar under den aktuella perioden.

Sjukfrånvaron har minskat jämfört med samma period föregående år.

5 Ekonomi

Förvaltning för utbyggd tunnelbana upparbetar från och med 2020 anläggningen inom AB SL. Drift- och avskrivningskostnader kommer att uppstå efter trafikstart och kommer då att belasta trafikförvaltningen.

Inom förvaltningen har bedömningar gjorts av vilken personal som kommer att behövas under kommande år. Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Förvaltningen har som målsättning att arbeta för att öka andelen anställda. Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom regionen för att uppnå kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är HR-tjänster, redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri och IT-service.

Det har till följd av att både förvaltningen och trafikförvaltningen bedriver verksamhet i AB SL funnits ett behov av att förtydliga ansvarsförhållanden i det aktiebolagsrättsliga perspektivet, vad avser verkställande direktörens ansvar för den del av bolagets verksamhet som bedrivs genom förvaltningen. Genom bildandet av ett särskilt dotterbolag för förvaltningens verksamhet har centrala ansvarsfrågor förtydligats. Vidare har bildandet av ett dotterbolag medfört en ändamålsenlig struktur med hänsyn till gällande redovisningsregler inom byggsektorn. Med anledning av detta har ett implementeringsarbete skett och det nya dotterbolaget är i drift från 1 oktober 2021.

Dotterbolaget SL Nya Tunnelbanan AB:s verksamhet består av att köpa in tjänster som krävs för att bygga nya tunnelbanan och säljer dessa vidare till bolagsdelen inom AB SL när anläggningen upparbetas. Följaktligen får dessa inköp och försäljningar ingen effekt på en konsoliderad resultaträkning.

SL Nya Tunnelbanan AB har också möjlighet till extern försäljning. Exempel på sådan försäljning är att tillhandahålla byggtjänster till extern part. Denna typ av försäljning ska redovisas som en intäkt samt matchas med hänförliga kostnader. Ersättning sker till verifierad självkostnad för förvaltningen, ett påslag om 22 procent på entreprenad och projekteringskostnad används för att täcka byggherrekostnad. Transaktionerna budgeteras som övriga intäkter respektive övriga kostnader.

Informationen i detta kapitel är konsoliderad, det vill säga att förvaltning för utbyggd tunnelbana, bolagsdelen inom AB SL och SL Nya Tunnelbanan AB redovisas som en entitet där interna transaktioner elimineras och benämns "förvaltningen" om inget annat anges.

En utredning av kostnader hänförliga till utbyggnaden av tunnelbanan är genomförd under år 2023. Resultatet är att det inte förekommer några väsentliga kostnader som inte kan ingå i anskaffningsvärdet av anläggningen, utöver några särskilda kostnadsslag.

5.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Anslag	425	425	0	17,3 %
Övriga bidrag	33	21	12	-50,2 %
Övriga intäkter	48	39	9	-14,5 %
Verksamhetens intäkter	**506**	**486**	**20**	**4,4 %**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	0	0	0	
Lämnade bidrag	-35	-21	-14	-57 %
Lokal- och fastighetskostnader	0	0	0	
IT- och telekostnader	0	0	0	
Övriga kostnader	-47	-39	-8	-11,6 %
Verksamhetens kostnader	**-82**	**-60**	**-22**	**-41,5 %**
Avskrivningar	-0	0	-0	0 %
Finansnetto	-310	-425	115	14,1 %
Resultat**	**113,6**	**0**	**113,6**	

* mkr
** Avser resultat före bokslutsdispositioner.

5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Summa personalkostnader	**0**	**0**	**0**	
Förändring sem- och löneskuld	0	0	0	
Lönekostnad	0	0	0	
- varav övertid	*0*	*0*	*0*	
- varav sjuklönekostnad	*0*	*0*	*0*	
PO-pålägg	0	0	0	
Övriga personalkostnader	0	0	0	
Inhyrd personal	**0**	**0**	**0**	
Personalkostnad inkl inhyrd personal	**0**	**0**	**0**	

* mkr

Personalkostnader ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen och resultateffekten är därmed noll.

5.1.2 Konsultkostnader

Externa Konsultkostnader (Mkr)	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. %
Juridik	0	0	0	0 %
PR	0	0	0	0 %
Management	0	0	0	0 %
IT	0	0	0	0 %
Övriga	1	0	1	0 %
Summa externa konsultkostnader	**1**	**0**	**1**	**0 %**

Konsultkostnader ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen och resultateffekten är därmed noll.

5.1.3 Administrativa kostnader

Administrativa kostnader (mkr)	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Administrativa kostnader	0	0	0	0 %

Administrativa kostnader ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen och resultateffekten är därmed noll.

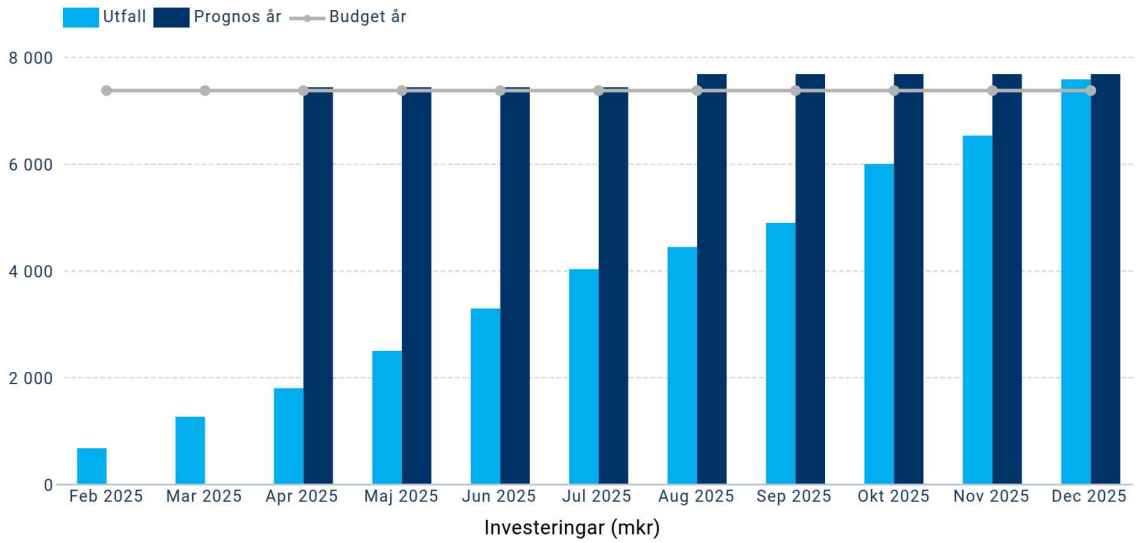
5.1.4 Utredning av det fullmäktige beslutade resultatkravet

5.2 Åtgärder för ett resultat i balans

Åtgärder (Mnkr)	Budgeterad effekt 2025	Realiserad effekt 2025	Avvikelse realiserad effekt jmft budget 2025	Budgeterad effekt 2026	Budgeterad effekt 2027	Budgeterad effekt 2028
Summa						

Resultatkravet för förvaltning för utbyggd tunnelbana 2025 är noll kronor. Kostnader för utbyggnaden av tunnelbanan ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen och som är kärnverksamhet.

5.3 Investeringar



5.3.1 Status investeringsplanens genomförbarhet och risk

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram under året innan budgetåret vilket gör att det finns viss osäkerhet gällande träffsäkerheten i budgeten.

I komplexa infrastrukturprojekt med många processer och inblandade intressenter är det svårt att förutse eventuella konsekvenser som kan ha påverkan på framdriften.

Reglering av risker fram till augusti 2024 gjordes i tilläggsavtalet 2025. Framtida centrala och finansiella risker ingår inte i finansieringen för utbyggnaden av tunnelbanan. De faktiska projekt- och finansiella riskutfallen rapporteras och redovisas kontinuerligt till parterna i respektive, delprojekts styrelse, styrelse och till Trafiknämnden.

Finansieringen utgår från prisnivå januari 2016 med uppräkning av KPI. Prognosen innefattar utfall samt framtida prognos som först läggs i dagens penningvärde. Därefter har investeringsprognosen räknats upp med en KPI-prognos enligt Konjunkturinstitutets prognos framåt i enlighet med regionens direktiv. Det finns hög sannolikhet att KPI-ökningen blir lägre än FUT-indexkorg vilket medför en indexrisk.

5.3.2 Investeringsutfall i jämförelse med budget

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till och med december 2025 uppgår till 39 119 miljoner kronor. De totala utgifter och kostnaderna är inklusive tilläggsarbeten, dock ingår inte tillägg som ryms inom Trafikförvaltningens budget. Av dessa är 13 778 miljoner kronor byggherrekostnader inklusive projektering och 25 341 miljoner kronor är entreprenadkostnader. Årets nyanskaffning för investeringsobjekten per december uppgår till 7 879 miljoner kronor, vilket motsvarar en upparbetningsgrad mot budget om 107 procent.

Värdet för årets nyanskaffning av samtliga materiella anläggningstillgångar uppgick till 7 879 miljoner kronor varav 377 miljoner kronor avser fordonsförvärv där medel överförts till trafikförvaltningen som genomför förvärvet och tillägg i anläggningen som trafikförvaltningen bekostar om -69 miljoner kronor.

I miljoner kronor	Årets utfall	Årets budget	Upparbetningsgrad
Tunnelbana till Nacka och Söderort	2 879	2 376	121%
Tunnelbana till Arenastaden	1 405	1 269	111%
Station Södra Hagalund**	71	252	28%
Tunnelbana till Barkarby	1 780	1 106	161%
Depå nya tunnelbanan - utbyggnad Högdalen	821	1 163	71%
Fordon	385	435	89%
Tunnelbana till Älvsjö	438	646	68%
Depå , trafiksystem och fordon - Tunnelbana till Älvsjö	85	90	95%
Lokaliseringsutredning Bromma Parkstad	15	25	60%
Summa	**7 879**	**7 362**	**107%**

** Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad Indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.*

***Station Södra Hagalund är ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden.*

5.3.3 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (mkr)	Utgift 2025	Budget 2025	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	7 879	7 362	-517	107
Ersättningsinvesteringar				0
Totalt investeringar	**7 879**	**7 362**	**-517**	**107**

5.3.4 Status enskilda investeringsobjekt > 100 mkr

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT

Investeringsutgifter för tunnelbana till Nacka och Söderort för perioden januari till och med december 2025 uppgår till 2 879 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 121 procent av årets budget. Utfallet är 503 Mkr över budget. Främsta anledning är att Projektet gjort stora överenskommelser med Itinera för Hammarby kanal och OHL gällande Gullmarsplan och Slakthusområdet/Sockenplan. I korthet innebär överenskommelserna att vi har släckt ett stort antal öppna underrättelser relaterat till ändringar, kommit överens om merkostnader samt köpt forcering för nya färdigställande tider. Utöver kostnadsökningarna för överenskommelserna så har vi förseningar i våra Installationsentreprenader med lägre

produktion än planerat för 2025.

Totalkostnadsprognosen i investeringsplanen uppgår till 29 163 miljoner kronor. Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN:

Investeringsutgifter för tunnelbana till Arenastaden för perioden januari till och med december 2025 uppgår till 1 405 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 111 procent av årets budget. Utfallet är 136 Mkr över budget. Detta beror främst på ökade kostnader för markarbeten på löpande räkning samt högre kostnader än planerat för sommararbeten vid Odenplan.

Totalkostnadsprognosen i investeringsplanen för Arenastaden uppgår till 7 670 miljoner kronor. Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

Station Södra Hagalund

Investeringsutgifter för station Södra Hagalund för perioden januari till och med december 2025 uppgår till 71 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 28 procent av årets budget. Utfall är 181 Mkr under budget. Avvikelsen kan hänföras till att betongarbeten under året inte har kommit igång i den takt som den ursprungliga planen visade.

Totalkostnadsprognos i investeringsplanen för station Södra Hagalund uppgår till 1 664 miljoner kronor. Investeringsplanen och prognosen uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

TUNNELBANA TILL BARKARBY:

Investeringsutgifter för tunnelbana till Barkarby för perioden januari till och med december 2025 uppgår till 1 780 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 161 procent av årets budget. Utfall är 674 Mkr över budget. Att utfall ligger över budget beror främst på ökade kostnader till följd av tidigare hävning samt tillkommande kostnader för skiftarbete och forcering för att hålla tidplan.

Totalkostnadsprognos i investeringsplanen uppgår till 8 439 miljoner kronor. Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

DEPÅ NYA TUNNELBANAN - UTBYGGNAD HÖGDALEN

Investeringsutgifter för Depå Nya tunnelbanan för perioden januari till och med december 2025 uppgår till 821 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om ca 71 procent av årets budget. Utfall är 342 Mkr under budget. Avvikelsen beror delvis på full effekt av besparingen i tidigareläggandet av färdigställandet av delprojekt hus, men även förskjutningar i tidplanen för delprojekt berg och anläggning. Den uteblivna

upparbetningen bedöms till stor del vara tidsmässigt förskjuten och förväntas tas igen kommande perioder.

Totalkostnadsprognos i investeringsplanen uppgår till 5 884 miljoner kronor, vilket är enligt tidigare genomförandebeslut.

FORDON

Utbetalningar för fordonsförvärvet till trafikförvaltningen under perioden januari till och med december 2025 uppgår till cirka 385 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om cirka 89 procent av årets budget. Utfall landar 50Mkr under budget, vilket beror på en förändrad tidplan för inköp av fordon.

Aktuell totalkostnadsprognos i investeringsplanen uppgår till 1 737 miljoner kronor, vilket är enligt tidigare genomförandebeslut.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Investeringsutgifter för Tunnelbana till Älvsjö för perioden januari till och med december 2025 uppgår till 438 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om cirka 68 procent av årets budget. Avvikelser mot budgeten är 208 Mkr och beror på lägre kostnader i projektering än förväntat under 2025 samt att planeringen för byggande / förberedande arbete har blivit mer utarbetat under året.

Totalkostnadsprognosen uppgår till 16 703 miljoner kronor. Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

DEPÅ, TRAFIKSYSTEM OCH FORDON – TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Investeringsutgifter för depå och fordon för tunnelbana till Älvsjö för perioden januari till och med december 2025 uppgår till cirka 85 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om cirka 95 procent av årets budget. Den övervägande avvikelsen mot budgeten är att markåtkomstskostnader samt förberedande arbete flyttats till 2026.

Totalkostnadsprognos uppgår till 5 882 miljoner kronor enligt genomförandebeslut Depå, fordon och trafiksystem Älvsjö.

Prognos för samtliga investeringsobjekt är enligt senaste beslut.

5.3.5 Driftsatta investeringsobjekt

Inga objekt driftsätts i Förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet. När investeringsobjekten färdigställts överlämnas dessa till trafikförvaltningen.

5.3.6 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 100 mkr

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Inv. utgift beslut Mkr	Total inv. utgift inv. objekt Mkr	Datum beslut nämnd/bolags styrelse	Datum planerat beslut RS/RF

5.3.7 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

Medfinansiär	Investeringsobjekt	Erhållit likvidmässigt under året	Resultatfört under året
Stockholmsförhandlingen	Tunnelbana till Nacka och Söderort	1 682	
Stockholmsförhandlingen	Tunnelbana till Arenastaden	819	
Stockholmsförhandlingen	Tunnelbana till Barkarby	290	33
Sverigeförhandlingen	Tunnelbana till Älvsjö	437	
Sverigeförhandlingen	Station Södra Hagalund	126	
Järfälla kommun	Tunnelbana till Arenastaden (Veddestauppgången)	58	
Totalt medfinansiering av investeringar		3412	33

Inom rubriken erhållit likvidmässigt under året 2025 ingår justering för KPI 2024.

5.4 Balansräkning

Balansräkning*	Utfall	Bokslut fg år	Förändr.
Anläggningstillgångar	**39 353**	**32 446**	**6 907**
-varav pågående nyanläggningar	*35 668*	*28 951*	*6 717*
Omsättningstillgångar	**1 662**	**1 725**	**-63**
- varav kassa och bank	*725*	*540*	*185*
SUMMA TILLGÅNGAR	**41 015**	**34 170**	**6 844**
Eget kapital	**200**	**86**	**114**
Avsättningar	**0**	**0**	**0**
Skulder	**40 815**	**34 084**	**6 731**
- varav långfristiga skulder	*31 439*	*22 227*	*9 212*
- varav kortfristiga skulder	*9 376*	*11 857*	*-2 481*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**41 015**	**34 170**	**6 844**

* mkr

Rättelse av fel i tidigare räkenskapsår har genomförts avseende redovisningen av en fullgörandegaranti, hänförlig av tunnelbanan till Barkarby, i balansräkningen avseende 2024. Rättelsen medför en minskning av kortfristig övrig skuld på 167 miljoner kronor samt en motsvarande minskning av anskaffningsvärdet avseende bokslut föregående år i ovan tabell.

Utgående balans för anläggningstillgångarna har ökat med 6 907 miljoner, vilket består av en redovisningsmässig nyanskaffning om 7 572 miljoner kronor under räkenskapsår 2025. Under året har även anläggningstillgångar färdigställts och överlämnats för drift av trafikförvaltningen om -855 miljoner kronor. Den långfristiga fordran som verksamheten har mot trafikverket har ökat med cirka 191 miljoner kronor.

Inom omsättningstillgångar återfinns SL Nya Tunnelbanans cashpool-konto som

uppgår till 640 miljoner kronor vilket är en minskning med 243 miljoner jämfört med utgående balans 2024.

Eget kapital stärks med 114 miljoner kronor på grund av årets resultat bestående främst av mellanskillnaden mellan anslag och kostnadsränta på lån om cirka 81 miljoner kronor samt intäktsränta på verksamhetens bankkonton om cirka 34 miljoner kronor.

Nettoförändringen av skulder är främst kopplad till inbetalda bidrag 3 412 miljoner samt nyupplåning om 4 350 miljoner från Region Stockholm samt att finansiering hänförliga till överlämnade anläggningar påverkar skulderna med -855 miljoner.

5.5 Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys	**2025-12-31**
Mkr	
Den löpande verksamheten	
Kassaflöde från den löpande verksamheten	30
Investeringsverksamheten	
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-7 949
Finansieringsverksamheten	
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	8 104
Årets kassaflöde	**185**
Likvida medel vid årets början	**540**
Likvida medel vid årets slut	**725**

Inom kassaflödet för den löpande verksamheten redovisas cashpool-kontot för SL Nya Tunnelbanan AB. Under år 2025 har saldot minskat med 243 miljoner kronor.

Investeringsverksamheten inkluderar nyanskaffning om 7879 miljoner samt Trafikförvaltningens tilläggsbeställningar om 69 miljoner. Fordonsbetalningarna till Trafikförvaltningen om 377 miljoner ingår i beloppet för nyanskaffning, eftersom fordonsförvärvet ingår i förvaltningens uppdrag.

Finansieringsverksamheten utgörs av, under året, inbetalda bidrag 3 412 miljoner samt nyupplåning om 4 350 miljoner från Region Stockholm. Tillkommande är förändringen av den långfristiga fordran, avseende framtida bidrag från Trafikverket, om 191 miljoner samt inbetalningar avseende tilläggsbeställningar från Trafikförvaltningen om 151 miljoner.

6 Pågående rättsprocesser (tvister)

NTAB har tre pågående domstolstvister: två mot SBT Sverige AB (”SBT”) och en tvist mot dels SBT, dels dess koncernbolag Subterra a.s. och Metrostav a.s., samtliga mål vid Stockholms tingsrätt.

Den ena tvisten mot SBT (Stockholms tingsrätts mål nr T 11591-24, ”**Hävningsmålet**”), avser entreprenadkontrakt 4713 Berg och Anläggningsentreprenad Järfällatunneln som SBT hävde och NTAB mothävde i augusti 2023. SBT yrkar i målet att tingsrätten ska fastställa att NTAB är skyldigt att ersätta SBT för den skada som SBT:s hävning av avtalet orsakat SBT. Det rör sig endast om ett fastställelseyrkande, som vid bifall skulle resultera i att det fastställs att NTAB principiellt är ersättningsskyldigt gentemot SBT. NTAB yrkar i sin tur att tingsrätten fastställer att SBT gentemot NTAB är skadeståndsskyldigt för den skada som NTAB åsamkas till följd av NTAB:s hävning av entreprenadavtalet.

NTAB har i maj 2025 inom ramen för ett nytt mål (Stockholms tingsrätts mål nr T 9732-25, ”**Fullgörelsemålet**”) framställt krav mot SBT uppgående till 968 745 901 kr och yrkat att Subterra och Metrostav solidariskt ska betala den del av detta belopp som SBT inte betalar. Kravet avser till 38 150 390 kr återbetalning av erlagd ersättning för utförd del av entreprenaden, till 925 230 766 kr ersättning för den skada som hävningen orsakat (”**Skadeståndskravet**”) och till 5 364 745 kr förseningsvite. Skadeståndskravet avser merkostnader för att färdigställa entreprenaden med andra entreprenörer och kostnader i övrigt som hävningen har åsamkat eller kommer att åsamka NTAB. Arbetet med att följa upp och sammanställa dessa kostnader pågår fortfarande, varför delar av kravet i dagsläget består av en prognosticerad merkostnad.

Som ett första steg för att säkra en del av kravet mot SBT har förvaltningen/NTAB i juni 2024 ianspråktagit en s.k. fullgörandegaranti om 166 794 999 kr som utställts på uppdrag av SBT till säkerhet för SBT:s förpliktelser enligt ovan nämnda entreprenadavtal. Den tredje tvisten avser detta ianspråktagande (Stockholms tingsrätts mål nr T 17631-24 (”**Garantimålet**”). I målet har SBT stämt NTAB på garantibeloppet om 166 794 999 kr och i första hand yrkat att NTAB ska förpliktas att återbetala detta belopp jämte ränta till SBT.

Skriftväxling pågår för närvarande i samtliga tre mål.

Förvaltningen har inte gjort någon avsättning i målen.

7 Övrigt

Inga förändringar av redovisningsprinciper förekommer vid jämförelse mellan aktuell verksamhetsberättelse och den som upprättades för föregående räkenskapsår.

8 Förväntad utveckling kommande år

För projekten inom Stockholmsförhandlingen är förvaltningen långt inne i byggskedet. Bergarbetena i tunnlar och stationsutrymmen slutfördes 2023 för tunnelbana till Barkarby samt i början av 2025 för tunnelbana till Nacka och Söderort och för Depå i Högdalen. I tunnelbana till Arenastaden planeras bergarbetena slutföras i inledningen av 2026. Under 2025 skedde en växling i skede för Stockholmsförhandlingens projekt då en rad bygg- och installationsentreprenader drog igång i stor skala. Dessa kommer att fortgå under 2026. Depån i Högdalen kommer att slutföras och lämnas över till Trafikförvaltningen i sin helhet under 2026.

För tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen kommer bygghandlingsprojekteringen att fortgå under 2026. Det blir även ett viktigt år för att slutföra plan- och tillståndsprocesser. Efter huvudförhandlingar i mark- och miljödomstolen december 2025 väntas miljödom under våren 2026. Även Stockholms stads detaljplan väntas bli godkänd under våren. Länsstyrelsens svar på granskning av järnvägsplan väntas till januari 2026 och därefter bedöms järnvägsplan kunna bli fastställd av Trafikverkets planprövning till sommaren eller hösten 2026. Under 2026 kommer flera entreprenadkontrakt att tecknas, bland annat för arbetstunnlar och station Östbergahöjden.

I lokaliseringsutredningen för tunnelbana till Bromma flygplatsområde studeras olika alternativ för att sedan ge en inriktning för fortsatt planläggning och projektering. Under 2025 togs utredningskorridorer fram och en samrådsaktivitet för allmänheten hölls i november. Under 2026 planeras konsekvensanalyser för ett antal utredningskorridorer och även ett andra samråd med allmänheten. En lokaliseringsutredningsrapport kommer att sammanställas under hösten 2026 och bli ett viktigt underlag för ett beslut om eventuellt fortsatt arbete.

Förvaltningen bedriver ett löpande och systematiskt arbete med att identifiera, analysera och dokumentera risker i enlighet med regionens riktlinjer för internkontroll. Inom ramen för Stockholmsförhandlingen enades parterna under 2025 om ett nytt tilläggsavtal för att hantera de riskutfall som uppstått i projekten. Förhandlingen avslutades den 24 oktober och avtalet godkändes av regionfullmäktige den 12 november.

Skälet till det nya tilläggsavtalet är att det tidigare avtalet från 2021 endast täckte de kostnader som var kända 2019. Efter detta har betydande riskutfall tillkommit, där projekten inte haft full rådighet. Det gäller exempelvis förseningar kopplade till överklagade planer och upphandlingar, samt skärpta myndighetskrav jämfört med tidigare liknande projekt. Därutöver har den finansiella risken realiserats eftersom projektens finansiering räknats upp enligt KPI medan kostnaderna följt byggbranschens högre indexutveckling. För parterna har dessa risker och utfall redovisats kontinuerligt sedan 2019 i både delprojektstyrelser och huvudstyrelsen.

Det nya tilläggsavtalet utgår från de riskutfall som var kända hösten 2024, samtidigt som parterna konstaterar att nya risker kommer att uppstå. Förvaltningen fortsätter

därför ett aktivt riskarbete för att begränsa framtida kostnads- och tidsutfall. Som en del i detta avser förvaltningen att senast vid halvårsskiftet 2026 införa en samordnad prognos baserad på en ny ekonomistyrningsmodell som integrerar tid, kostnad, innehåll, risk och ansvar (TKI-RA). Vid samma tidpunkt ska även en samordnad tidsprognos tas fram i enlighet med Stockholms- och Sverigeförhandlingens krav, vilket stärker helhetsperspektivet i styrningen framåt.

9 Nämnd-/styrelsebehandling

Verksamhetsberättelsen för 2025 behandlas i Trafiknämnden den 18 februari 2026.

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2024-0808

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Bilaga F5-Inköp och upphandling

ÅR 2025

Innehållsförteckning

1 Antal ... 3
1.1 Antal slutförda annonserade upphandlingar över direktupphandlingsgränsen ... 3
1.2 Antal avgjorda överprövade upphandlingar inklusive vunna respektive förlorade mål ... 3

2 Styrande dokument ... 4

3 Policy och riktlinjer för inköp ... 5
3.1 Ekonomi i balans ... 5
3.2 Dialog ... 5
3.3 Förarbete ... 6
3.4 Kravställning och upphandling ... 6
3.5 Avtalsförvaltning ... 6
3.6 Robust försörjning ... 7
3.7 Hållbarhet ... 7
3.8 Sund konkurrens ... 7
3.9 Strategisk planering ... 8
3.10 Kategoristyrning ... 8
3.11 Samordnade upphandlingar ... 8

4 Övrigt ... 10
4.1 Ny metod, nytt affärsupplägg eller förbättringar i inköpsprocessen ... 10
4.2 Övrigt att lyfta fram ... 10

1 Antal

1.1 Antal slutförda annonserade upphandlingar över direktupphandlingsgränsen

Annonserade upphandlingar över direktupphandlingsgränsen 2025		
Upphandling	Antal upphandlingar	Upphandlingsvärde (Mkr)
Lokal upphandling	7	427
Lokalt samordnad upphandling	-	-
Centralt samordnad upphandling	-	-
Lokal upphandling LOV, revidering	-	Inget värde anges
Lokal upphandling LOV, ny	-	-

1.2 Antal avgjorda överprövade upphandlingar inklusive vunna respektive förlorade mål

Förvaltningen har en process för direktupphandling (Processbeskrivning för direktupphandling) med tillhörande mallar för motivering, beslut och beställning. Alla beslut om direktupphandlingar över 100 000 kronor fattas av FC i samråd med Upphandlingschef. Alla direktupphandlingar registreras och kategoriseras för uppföljning. I det fall där liknande behov direktupphandlats 3 ggr görs utvärdering om ramavtal behövs.

Antal avgjorda överprövade upphandlingar 2025	Antal vunna 2025	Antal förlorade 2025
Inga överprövade upphandlingar under 2025	-	-

2 Styrande dokument

Förvaltningen har arbetat systematiskt med att implementera Region Stockholms Policy och riktlinjer för inköp genom att se över och vid behov anpassa sina styrande dokument, arbetssätt och processer inom upphandling. En genomgång av förvaltningens upphandlingsstrategi för entreprenadarbeten, mallar för entreprenadupphandlingar samt processbeskrivningar för upphandling, avrop och direktupphandling visar att förvaltningens arbetssätt i huvudsak redan är i linje med policyns inriktning i de delar som är relevanta för verksamheten.

Arbetssätten har vidareutvecklats utifrån erfarenheter och lärdomar, och arbetet med att stärka och utveckla efterlevnaden av policyn kommer att fortsätta.

3 Policy och riktlinjer för inköp

3.1 Ekonomi i balans

Förvaltningen har ett avgränsat uppdrag att bygga ut nya tunnelbanelinjer som efter färdigställande tas i bruk och förvaltas av Trafikförvaltningen. Totalkostnads- och livscykelkostnadsperspektivet beaktas därför genom ett nära och strukturerat samarbete mellan förvaltningarna, i syfte att säkerställa en helhetssyn på kostnader över anläggningarnas hela livscykel.

Vid större entreprenadupphandlingar beaktas hur tekniska lösningar, val av entreprenadform, ersättningsmodell och riskfördelning påverkar såväl investeringskostnader som framtida drift- och underhållskostnader.

Exempel på sådana ställningstaganden är ett inriktningsbeslut år 2025 om upphandling av trafiksystem för Gula linjen som inkluderar drift och underhåll samt beslut om införande av plattformsdörrar.

Val av TBM med segmentinklädda tunnlar är ett ytterligare exempel där både investeringskostnader och livscykelkostnader har vägts in, vilket fastställts genom genomförandebeslut år 2025. Vid upphandling av installationer under år 2024 har även totalkostnader beaktats genom ställningstaganden avseende systemgarantier samt drift- och underhållsavtal.

Under året har förvaltningen även sett över och uppdaterat sina AF- och EK-mallar utifrån erfarenheter och lärdomar i syfte att skapa en tydligare och mer robust avtalsgrund under entreprenadtiden. I samband med uppdateringar bedöms om krav är kostnadsdrivande, och krav som inte bedöms ge önskad effekt på kvalitet eller funktion tas bort.

3.2 Dialog

Förvaltningen säkerställer en löpande och strukturerad dialog med leverantörer och marknad i olika faser av upphandlingsprocessen, i enlighet med Region Stockholms Policy och riktlinjer för inköp.

Under föregående år påbörjade förvaltningen upphandlingar för Gula linjen (Älvsjö–Fridhemsplan). Mot denna bakgrund genomfördes flera dialoger med marknaden som en del av förberedelsearbetet inför kommande upphandlingar. Dialogerna omfattade bland annat två leverantörsdagar avseende Gula linjen, riktad dialog kring ompaketering av den största entreprenaden (TBM med stationer), särskild dialog inför upphandling av station Fridhemsplan avseende entreprenader med löpande räkning samt en samlad dialog inför upphandlingar av arbetstunnlar och geotekniska konstruktioner. Därutöver har förvaltningen genomfört en fördjupad dialog med marknaden avseende omfattning, gränsdragning och kravställning inför upphandling av trafiksystem. Dialogen genomförs i samverkan med Trafikförvaltningen, då även delar av Trafikförvaltningens ansvarsområde omfattas av den aktuella upphandlingen. För bygg- och installationsentreprenader har inledande dialoger genomförts avseende

paketering av kommande upphandlingar.

3.3 Förarbete

Förvaltningen har en övergripande upphandlingsstrategi för entreprenadarbeten som utgör grund för förarbetet inför upphandlingar. I strategin beskrivs bland annat affärsmodeller för genomförande av olika typer av entreprenadarbeten. Med utgångspunkt i den övergripande strategin tas en upphandlingsspecifik strategi fram för varje enskild entreprenadupphandling.

Den upphandlingsspecifika strategin omfattar strategiska och ekonomiska ställningstaganden avseende val av entreprenadform, ersättningsform och samverkansform samt upphandlingsförfarande. Dessa val baseras på marknadens förutsättningar, input från genomförda dialoger, tidigare erfarenheter och lärdomar samt förutsättningarna i den aktuella entreprenaden. Upphandlingsfunktionen involveras tidigt i detta arbete.

Riskanalyser genomförs och följs upp på både projekt- och upphandlingsnivå. Det uppskattade värdet för upphandlingen tas fram i samarbete med projektorganisationen och projektörer, med utgångspunkt i framtagna förslags- eller bygghandlingar.

Arbete med ekonomiska analyser planera att vidareutvecklas under 2026.

3.4 Kravställning och upphandling

Förvaltningen anpassar kravställning och val av upphandlingsform i syfte att möjliggöra funktionella lösningar och flexibilitet, när detta är ändamålsenligt utifrån verksamhetens behov och marknadens förutsättningar.

Ett exempel är den planerade upphandlingen av TBM och stationer inom Gula linjen, där totalentreprenad har valts för att ge entreprenörerna möjlighet att utforma tekniska lösningar och välja lämplig TBM-utrustning för tunnelborrningsarbetet. Entreprenaden har även paketerats med flera stationer för att skapa flexibilitet i genomförandet och därigenom stödja projektets framdrift och tidplan. Upphandlingen planeras att annonseras under första kvartalet 2026.

Ett annat exempel är den kommande upphandlingen av trafiksystem, där förvaltningen valt en funktionsinriktad kravställning med utgångspunkt i beprövade och befintliga produkter på marknaden. Syftet är att undvika skräddarsydda lösningar som riskerar att begränsa konkurrensen och bli kostnadsdrivande. Upphandlingen planeras att annonseras under senare delen av 2026 och arbete pågår för närvarande med att ta fram funktionsbaserade krav.

3.5 Avtalsförvaltning

Den generella avtalsförvaltningen inom förvaltningen sker i projekten.

Förvaltningen tar årligen fram ett samordnat revisionsprogram där Förvaltningens ledningsgrupp prioriterar vilka projekt/avtal som ska revideras av interna revisioner.

Prioriterade fokusområden för förvaltningens samordnande revisoner är då Hållbarhet

och miljö, arbetsmiljö, kvalitet och arbetsrättsliga villkor.

Förvaltningsledningen har tagit initiativ till leverantörsuppföljning genom att skapa särskilda mötesserier med tvärfunktionella team som har ett samlat angreppssätt mot leverantörer som arbetar i flera projekt

3.6 Robust försörjning

Denna fråga bedöms i huvudsak inte vara tillämplig för förvaltningens verksamhet, mot bakgrund av förvaltningens avgränsade uppdrag att planera och genomföra investeringsprojekt för utbyggnad av tunnelbanelinjer. Ansvar för robust försörjning och beredskap i drift- och förvaltningsskedet ligger hos Trafikförvaltningen.

3.7 Hållbarhet

Förvaltningen ställer krav på arbetsrättsliga villkor i upphandlade entreprenader.

Förvaltningen har genomfört en riskbedömning av sina upphandlingar, vilken visar att det är nödvändigt att ställa arbetsrättsliga villkor. Bedömningen ligger även i linje med Region Stockholms inköpspolicy, som anger att arbetsrättsliga villkor i nivå med svenska kollektivavtal ska ställas om det inte är uppenbart obehövligt, samt att uppföljning av sådana villkor ska prioriteras i kända riskbranscher, såsom byggbranschen.

Förvaltningens riskbedömning visar att arbetsrättsliga villkor ska ställas i entreprenader inom anläggning, bygg, installation samt BEST (bana, el, signal, tele), samt för arbete som utförs på förvaltningens byggarbetsplatser.

Arbetsrättsliga villkor regleras genom särskilda kontraktsvillkor, där en villkorsbilaga för arbetsrättsliga kontraktsvillkor biläggs kontrakten. Villkoren baseras på gällande kollektivavtal och omfattar lägsta lön, arbetstid, semester och ledighet för yrkesgrupper inom bygg-, anläggnings-, väg- och banarbete.

Uppföljning av arbetsrättsliga villkor sker genom kontinuerlig uppföljning i projekten samt genom samordnade revisioner av huvudentreprenörer, där bland annat arbetsrättsliga villkor granskas. Under 2025 har fem samordnade revisioner genomförts där arbetsrättsliga villkor ingått.

En internrevision med fokus på arbetsrättsliga villkor har också genomförts, och de arbetsrättsliga villkoren har under året reviderats i enlighet med nya kollektivavtal.

3.8 Sund konkurrens

Förvaltningen arbetar förebyggande för att säkerställa sund konkurrens och motverka oegentligheter i inköp och upphandling. Under året har en ny riktlinje avseende oegentligheter tagits fram, Riktlinje Systematiskt arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott, och arbete har påbörjats med att utveckla en konsulthandbok med hänsyn till att förvaltningen är en konsultintensiv organisation.

I samband med upphandlingar genomförs genomgångar av jävs- och intressekonflikter

med den projektgrupp som deltar i upphandlingsarbetet.

För att stärka seriositetskontrollerna har förvaltningen under året uppdaterat sina mallar för ESPD, sanningsförsäkran samt efterlevnad av Rysslandssanktioner, inklusive förtydligade krav avseende stål. Därutöver har förvaltningen utrett och infört krav kopplade till utländska direktinvesteringar (FDI) samt Foreign Subsidies Regulation (FSR), i syfte att säkerställa efterlevnad av gällande regelverk och motverka osund konkurrens.

Från och med slutet av föregående år har förvaltningen även påbörjat ett strukturerat arbete med att bedöma tredjelandsleverantörers deltagande i upphandlingar, i enlighet med gällande regelverk och interna ställningstaganden.

Under slutet av föregående år har förvaltningen även uppdaterat sina utvärderingsmodeller, där kvalitet har givits en högre vikt i förhållande till pris, i syfte att främja affärsmässighet och motverka osund konkurrens.

Beträffande förvaltningens arbete med regelefterlevnad på övergripande nivå, se avsnitt [2.4.4.] i förvaltningens verksamhetsberättelse avseende 2025.

3.9 Strategisk planering

Förvaltningen har på ett systematiskt sätt integrerat inköps- och upphandlingsarbetet i både budgetprocessen och den övergripande verksamhetsplaneringen. Inköp och upphandling utgör en central del av förvaltningens ekonomiska styrning, där upphandlingsplanen och tidsplaneringen för kommande projekt används som grund för de tertialvisa prognoser som varje projekt och avdelning tar fram. Dessa prognoser utgör ett viktigt underlag för fastställandet av årets budget.

Inför budgetprocessen och verksamhetsplaneringen genomför förvaltningen en översyn av kommande upphandlingar och uppdaterar den upphandlingstidplan som skickas in för förvaltningens planerade aktiviteter. Denna uppdaterade tidsplan säkerställer att planerade inköp är korrekt förankrade i verksamhetens mål och resursbehov.

Den upphandlingsplan som lämnas tillsammans med budgetunderlaget syftar till att skapa en tydlig och strukturerad överblick över Regionens samlade upphandlingar inför det kommande budgetåret. Genom att arbeta på detta sätt säkerställs att inköpsarbetet är väl integrerat i budget- och verksamhetsprocesserna och att förvaltningen har god framförhållning i sina planerade upphandlingar.

3.10 Kategoristyrning

De kategoristrategier som hittills har fastställts inom Region Stockholm avser inte de kategorier inom vilka förvaltningen upphandlar. Mot denna bakgrund har inga fastställda kategoristrategier varit tillämpliga för förvaltningens upphandlingar under perioden.

3.11 Samordnade upphandlingar

Förvaltningen har bidragit till samordning genom att under år 2025 fatta inriktningsbeslut om att utreda en gemensam upphandling av trafiksystem för Gula

linjen tillsammans med underhåll och trafikdrift. Upphandlingen avser att omfatta både förvaltningens och Trafikförvaltningens behov och är för närvarande under utredning.

4 Övrigt

4.1 Ny metod, nytt affärsupplägg eller förbättringar i inköpsprocessen

Förvaltningen har inga ytterligare aspekter kring inköpsarbetet under 2025 som behöver lyftas fram utöver det som redan redovisat.

4.2 Övrigt att lyfta fram

Förvaltningen har inga ytterligare aspekter kring inköpsarbetet under 2025 som behöver lyftas fram utöver det som redan redovisat.

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2025–0984
FUT 2024–0556

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Plan för intern kontroll, år 2025

År 2025

Innehållsförteckning

1 Bakgrund 3

2 Intern kontroll 4
2.1 Styr- och kontrollmiljö 4
2.2 Riskbedömning 5
2.3 Kontrollaktiviteter 8
2.4 Information och kommunikation 9
2.5 Övervakning och uppföljning 9
2.5.1 Uppföljning 10
2.5.2 Efterlevnad av riktlinje för intern kontroll 10
2.5.3 Hantering av brister och avvikelser 10

3 Sammanställning av risker 11

1 Bakgrund

Enligt 6 kap. 6 § kommunallagen (2017:725) ska varje nämnd inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten. De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. Detsamma gäller när skötseln av en kommunal angelägenhet med stöd av 10 kap. 1 § samma lag har lämnats över till någon annan.

Region Stockholm har, utifrån kommunallagen, beslutat om riktlinjer för intern kontroll för Region Stockholm (RS 2024-0510, RS 2022–0326). Riktlinjen utgår från COSO-modellen, vilket innebär att systematiskt arbeta med att förutse risker och möjligheter samt att hantera och kommunicera dessa.

Region Stockholms arbete med intern kontroll syftar till att proaktivt säkerställa att verksamheten i enlighet med vad fullmäktige beslutar:

- uppnår fastställda mål och utför sitt uppdrag
- når långsiktig varaktighet och hållbarhet
- bedrivs ändamålsenligt, säkert och effektivt
- följer tillämpliga lagar, beslut, föreskrifter, avtal, styrande dokument med mera
- har tillförlitlig rapportering och information

2 Intern kontroll

Nämnden/bolaget tar i samband med budget och verksamhetsplanering fram en plan för intern kontroll. Denna plan uppdateras och följs sedan upp som ett led i den löpande rapporteringen och uppföljningen. Planen för intern kontroll utgör nämndernas och bolagens redovisning av arbetet med den interna kontrollen och är en viktig grund för den försäkran som lämnas om att nödvändiga åtgärder har vidtagits för att uppnå en tillräcklig intern kontroll.

2.1 Styr- och kontrollmiljö

Styr- och kontrollmiljön är omgivningen som den interna styrningen och kontrollen verkar i och påverkas av, det vill säga fundamentet för nämnden/bolagets arbete med risk och intern kontroll.

Styr- och kontrollmiljön är omgivningen som den interna styrningen och kontrollen verkar i och påverkas av, det vill säga fundamentet för nämnden/bolagets arbete med risk och intern kontroll.

Förvaltningens plan för internkontroll utgör förvaltningens interna struktur och organisation för internkontroll. Ansvaret är uppdelat i olika ansvarslinjer i enlighet med Region Stockholms riktlinje för intern styrning och kontroll (RS 2024–0510, RS 2022–0326).
Grunden är att den interna kontrollen är baserad på ansvar och tillsyn i flera nivåer, det vill säga att en och samma person eller funktion inte ska ansvara för såväl genomförande som för tillsyn och kontroll.

Den första ansvarslinjen utgörs av den operativa verksamheten som äger och ansvarar för den interna styrningen och kontrollen, inklusive riskhantering och regelefterlevnad. Enligt förvaltningens ansvarsmodell följer riskägarkapet verksamhetsansvaret, vilket innebär att den dagliga hanteringen av operativa risker ska ske ute i verksamheten.
Alla medarbetare ansvarar för att bidra till en god riskhantering och intern kontroll genom att följa fastställda rutiner och aktivt bidra till att genomföra åtgärder och kontroller.

Andra ansvarslinjen består av styrnings- och kontrollfunktioner för riskhantering och intern kontroll. Denna funktion stödjer, följer upp och kontrollerar verksamheten som bedrivs i första ansvarslinjen. Enligt förvaltningens ansvarsmodell sker det arbetet inom Avdelning ledningsstab, de följer upp verksamhetens regelefterlevnad och riskhantering.

Den tredje ansvarslinjen är internrevision som genomför oberoende granskning av verksamheten, inklusive första och andra linjen arbete.
Förvaltningens styr- och kontrollmiljö är inarbetad i förvaltningens styr och ledningssystem som syftar till att ge en tydlig ledning och styrning av förvaltningen hur vi systematiskt arbetar med att förutse och proaktivt hantera risker. De styrande dokumenten anger grunden för förvaltningens interna styrning och kontroll.

Den fjärde ansvarslinjen är extern granskning av första och andra linjen. Utgörs av Regionrevisorerna och de auktoriserade externa revisorerna.

Förvaltningen har under verksamhetsåret löpande arbetat med att vidareutveckla det förvaltningsgemensamma arbetet med riskhantering och internkontroll. Vilket kommer fortsätta under 2026 i syfte att skapa bättre förutsättningar för hela verksamheten att uppnå en god intern styrning och kontroll genom identifiering och hantering av risker, åtgärder, kontrollaktiviteter, revisioner, uppföljning m.m.

Avdelning ledningsstab fick under 2025 ett utpekat funktionsansvar för förvaltningens systematiska arbete mot oegentlighet och välfärdsbrott. Ett tvärfunktionellt nätverk med relevanta funktioner på förvaltningen samverkar för att tillsammans tydliggöra processer, arbetsrutiner och etablera förvaltningsövergripande styrning inom området.

2.2 Riskbedömning

Riskbedömning handlar om hur risker för verksamheten identifieras, värderas och hanteras. Inom Region Stockholm används följande riskkategorier:

- Strategiska risker
- Ekonomiska risker
- Operativa risker
- Regelefterlevnadsrisker

Riskhanteringen bedrivs löpande under året genom workshops på projekt-, avdelnings- och förvaltningsnivå.

Varje risk har kopplats till ett av regionfullmäktiges mål samt delats in i olika områden. Till tertialrapporter och verksamhetsberättelsen sker uppföljning av internkontrollen och rapporteras i enlighet med regionens anvisningar. Då förvaltningen aktivt arbetar med identifiering och uppföljning av risker kan nya risker läggas till eller tas bort under verksamhetsåret.

Förvaltningens uppdrag är inte årsbaserad utan projekten löper på enligt fastställd tidplan vilket gör att majoriteten av riskerna behöver hanteras under flera år.

Inför rapportering av verksamhetsberättelsen 2025 har nya riskbedömningar och kontroll av åtgärder genomförts. Jämfört med föregående rapportering har 1 väsentliga förändringar skett gällande förvaltningens risker.

- Uppdaterat risken, *Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag,* där förvaltningen kompletterat riskbeskrivning och åtgärder avseende parternas gemensamma process för riskhantering som är tidskrävande och omfattande vilket bidrar till en långdragen förhandlingsprocess.

Nedan redovisas de största riskerna ur ett förvaltningsövergripande perspektiv. De flesta av dessa är väsentliga för alla förvaltningens projekt och att åtgärderna för att

minimera risken behöver hanteras samlat i hela förvaltningen.

Eftersom projekten enligt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen är i olika skeden skiljer sig omfattningen av riskerna i några fall. Tunnelbana till Älvsjö är i ett skede då plan och tillståndsprocesserna slutförs, upphandlingar statar och byggstart sker för förereddande arbeten. Därför presenteras ett antal risker för tunnelbana till Älvsjö separat i nedanstående sammanställning.

Se vidare uppföljning av riskerna i Stödet.

Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag

Risken innebär att det finns en otydlighet eller bristande kunskap om innehållet i gällande avtal. Det kan medföra omförhandlingar, fördyringar, ändrad omfattning samt svårt att nå konsensus i kommande avtal. För att undvika tids- och kostnadsdrivande omtag är utformningen av tunnelbaneanläggningen låst och detta är kommunicerat till parterna. Det tilläggsavtal till Stockholmsförhandlingens avtal som tecknades 2021 innehåller en process för rapportering av avvikelser i kostnad och tid och poängterar alla parters ansvar i riskhanteringen. För tunnelbana till Älvsjö inom Sverigeförhandlingen genomfördes kontrollstation 3.1 i mars med, där styrelsen godkände förvaltningens redovisning av tid, kostnad och funktion och gav grönt ljus för fortsatt arbete.

Upprepade allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud

Under utbyggnaden av tunnelbanan finns risk för allvarliga arbetsplatsolyckor. Förvaltningen har ett övergripande mål att inga allvarliga olyckor ska inträffa och arbetet inom byggarbetsmiljö har högsta prioritet.

Styrningen inom förvaltningen sker genom en styrgrupp inom byggarbetsmiljö som består av avdelningscheferna för projektavdelningarna och förvaltningens arbetsmiljöstrateger. Styrgrupp inom byggarbetsmiljö har tagit fram en färdplan mot noll olyckor, vilken anger inriktning och innefattar aktiviteter som alla syftar till att minska olyckor och tillbud på våra arbetsplatser och att förvaltningen har en stark säkerhetskultur där vi har samsyn, säkra beteenden och en trivsam arbetsplats.

Arbetsmiljöverket har utarbetat en regelförnyelse som ska ge bättre överblick och tydlighet inom byggarbetsmiljö. Regelverket trädde i kraft den 1 januari 2025. Under 2025 fortsatte arbetet i linje med färdplanen mot noll olyckor. De styrande dokumenten med strategier och riktlinjer sågs över för att utveckla tydligheten och styrningen ytterligare.

Indexutveckling för kostnader överskrider intäktsutvecklingen

I enlighet med avtal mellan parterna ska beslutade investeringsbelopp regleras med konsumentprisindex, KPI. KPI mäter den genomsnittliga prisutvecklingen för hela den privata inhemska konsumtionen. Förvaltningens kostnader följer inte KPI utan prisutvecklingen i bygg- och anläggningssektorn. Utvecklingen av kostnaderna räknas upp med en indexkorg som speglar prisutvecklingen i för de varor och tjänster som

förvaltningen köper in. Sedan avtalen tecknades i Stockholms- och Sverigeförhandlingen har utvecklingen för förvaltningens indexkorg varit betydligt högre än KPI-utvecklingen. Det leder till att förvaltningens kostnader utvecklas i högre takt än intäkterna.

För att minska förvaltningens indexpåverkan har ett antal åtgärder vidtagits. De första 18 månaderna från kontraktstecknande är enligt avtal med entreprenören ouppräknat. Dessutom räknas enbart 90 procent av index upp. För att minska indexuppräkningen ytterligare betalas 10 procent av kontraktssumman ut som ett förskott.

Minskad risk: Projekten kan inte innehålla ställda villkor i miljödomen

Villkoren gällande inläckage av grundvatten i tunnlarna gäller enligt domar i mark- och miljödomstolen för respektive projekt. För projekten i Stockholmsförhandlingen satte mark- och miljödomstolen mycket hårda villkor för tunnelbana till Nacka och söderort och Arenastaden. För tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen har förvaltningen valt tunneldrivning med tunnelborrmaskin (TBM). Tunneln kommer då att bli inklädd med betongsegment vilket ger en tät konstruktion och en minimerad risk för kostnader kopplat till inläckage.

För tunnelbana till Nacka och söderort ansökte förvaltningen i april 2024 om nya villkor för drifttiden då bedömningen var att inläckagen skulle överstiga villkoren enligt miljödomen. Den 1 april 2025 kom en ny dom där de tidigare mycket hårda kraven för inläckage under drifttiden nu ligger på en rimlig nivå.

I och med den nya domen för Nacka och söderort ser förvaltningen att riskerna för ytterligare merkostnader på grund av tätningsåtgärder har eliminerats för Nacka och söderort och att den totala risken för förvaltningen har minskat väsentligt.

Risker i aktuellt skede för tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen

Tunnelbana till Älvsjö är i ett skede då plan och tillståndsprocesserna slutförs, upphandlingar starar och byggstart sker för förberedande arbeten. Därför presenteras ett antal risker som gäller specifikt för detta skede.

Överklagade planer och tillstånd

Processerna för planläggning, miljötillstånd och markåtkomst är beroende av myndighetsbeslut som kan överklagas. Tidplanen enligt Sverigeförhandlingens avtal är exklusive överklaganden. Det innebär att överklagade planer och/eller tillstånd riskerar att leda till förlängd tidplan och därmed öka kostnaderna. Projektet har ett aktivt arbete med riskminimerande åtgärder bland annat utifrån erfarenheter från hur plan och tillståndsprocesserna drevs för Stockholmsförhandlingens projekt.

Försenad markåtkomst

Utöver myndighetsbeslut om planer och miljötillstånd krävs processer med myndigheter och sakägare för att få åtkomst till nödvändig mark. Risken består i att avtal med andra parter drar ut på tiden eller blir ofördelaktiga för projektets ekonomi

eller anläggningens framtida förvaltning. Precis som järnvägsplaner och detaljplaner kan även beslut om markåtkomst överklagas. Missnöjda fastighetsägare kan överklaga tillträdesbeslut som erhålls via lantmäteriförrättning. Förvaltningen arbetar aktivt med tidig kommunikation med fastighetsägare. Då Stockholms stad är en viktig markägare är det viktigt att bedriva samarbetet enligt det genomförandeavtal som har tecknats. Där finns viktiga principer för markåtkomst överenskomna.

Överprövade upphandlingar

Överprövning av upphandlingar innebär en tidsåtgång vid domstolsprövningen vilket vidare kan innebära föreningar av projekt och ökade kostnader. Arbete pågår fortsatt aktivt med planerade åtgärder för att minimera överprövningsrisken och ta med viktiga erfarenheter från Stockholmsförhandlingens projekt till Sverigeförhandlingens projekt.

Hantering av berg innehållande sulfider och klassning som avfall i stället för biprodukt.

Användbart entreprenadberg riskerar att bli klassificerat av tillsynsmyndigheter som avfall i stället för användbar produkt. Det innebär en risk för försening och fördyring av utbyggnaden av tunnelbanan då avfall behöver transporteras långväga till särskilda anläggningar. Det innebär även att berget inte kan nyttjas som resurs lokalt i närliggande exploaterings- och infrastrukturprojekt.

Samverkan sker med kommuner och Länsstyrelsen i syfte att överföra förvaltningens kunskap om sulfider i berg och försurningspotential. Försurningspotentialen för de halter av sulfider i berget som hanteras av förvaltningens projekt är låg. Trots detta har det införts myndighetskrav som innebär ökad miljöpåverkan och en väsentligt högre kostnad för hanteringen av berget.

För att få ytterligare kunskap driver förvaltningen sedan 2023 ett storskaligt test för att mäta urlakningen från projektens entreprenadberg. Testet planeras att genomföras i förvaltningens regi till 2026. Förvaltningen har erhållit projektmedel från Klimat- och regionutvecklingsnämnden som finansierar testet till hälften.

Obligatoriska risker 2025

Risken för felaktiga bidragsutbetalning bedöms inte som aktuell för förvaltningen då denna avser bidragsutbetalning inom ramen för myndighetsutövning. Denna typ av bidrag hanteras inte inom ramen för förvaltningens uppdrag och bedöms därmed som mycket låg.

Risk för fel i finansiell rapportering inom förvaltningen värderas som en låg risk. För att hantera risk för fel i finansiell rapportering arbetar förvaltningen med kombination av preventiva och förbättrande åtgärder.

2.3 Kontrollaktiviteter

Utifrån riskanalysen prioriteras vilka kontroller och åtgärder som ska utföras för att acceptera, begränsa, dela eller eliminera riskerna för att uppnå en acceptabel risknivå. Kontroller och åtgärder ska också säkerställa beredskap för att hantera och reagera på

oönskade situationer.

Kontroller och åtgärder är framtagna för att hantera de risker som förvaltningen har identifierat och prioriterat. Kontrollerna och åtgärderna syftar till att minska sannolikheten för att identifierade risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten. Kontroller och åtgärder följs upp varje tertial i samband med verksamhetsuppföljningen.

Risk för fel i finansiell rapportering, hanteras genom nedan prioriterade åtgärder.

- Kontinuerlig kvalitetssäkring av investeringsutfall månatligen innan periodens stängning (kontinuerligt i avdelningarna/projekten)
- Månatlig analys av utfall mot budget och prognos (kontinuerligt i avdelningarna/projekten)
- Tertialvis genomgång, uppdatering och analys av prognos. (kontinuerlig genomgång med AC och controller)
- Avstämning vid rapportering - Cognos överensstämmer med Agresso och Mercur (verksamhet och projektuppföljningsystem) (kontinuerlig avstämning av ekonomi varje månad + inläsningsrapporter dagligen)
- Granskning och kvalitetssäkring av förvaltningens rapportering till regionen men även rapportering till partsammansatta styrelser (tertialvis) (kontinuerligt avstämning)

2.4 Information och kommunikation

De funktioner som arbetar med riskhantering, intern kontroll, regelefterlevnad och internrevision behöver ha full tillgång till den information som krävs för god intern kontroll till exempel mål, policys, riktlinjer, risker, åtgärder, kontroller och eventuella avvikelser.

Under kommande verksamhetsår kommer förvaltningen fortsätta verka för ökad samordning av arbetet med intern styrning och kontroll, huvudprocessarbetet och annan verksamhetsutveckling. Ambitionen är att öka effektiviteten i arbetet med intern styrning och kontroll på alla nivåer samt att säkerställa regelefterlevnad till interna och externa krav. Ett led i arbetet är att ytterligare konkretisera förvaltningen tillämpning av Region Stockholms riktlinje för intern kontroll (RS 2022–0326).

Förvaltningen kommunicerar väsentliga risker till de parter som finansierar utbyggnaden av nya tunnelbanan. Till Trafiknämnden kommuniceras internkontrollplan med bilagor enligt riktlinjer från regionledningskontoret.

2.5 Övervakning och uppföljning

Nämnden/bolagsstyrelsen har det yttersta ansvaret för den interna kontrollen inom sitt verksamhetsområde och ska säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig. Detta innebär att varje nämnd och styrelse har ett ansvar för att det finns en organisation och

processer för den interna kontrollen.

Regionstyrelsen har ett övergripande ansvar för regionens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning. Styrelsen har också uppsiktsansvar och ska övervaka hur den interna kontrollen sköts i nämnder och bolag samt utforma, utveckla och följa upp Region Stockholms arbete med intern kontroll.

2.5.1 Uppföljning

Enligt riktlinjen för intern kontroll ska nämnden/bolagsstyrelsen med hänsyn till sitt ansvar, kontinuerligt följa upp sin verksamhet och utvärdera de riskbedömningar som sker samt vidta åtgärder för att säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig, effektiv och att verksamheten bedrivs på ett tillfredställande sätt. Uppföljningen innefattar också att utvärdera om samtliga komponenter i ramverket för intern kontroll är tillräckliga.

Förvaltningen följer upp väsentliga risker till parterna som finansierar utbyggnaden av nya tunnelbanan.

Uppföljning av risker kopplade till förvaltningens internkontrollplan sker tertialvis enligt regionledningens anvisningar i förvaltningens ledningsgrupp. Utöver den sedvanliga riskuppföljning som sker löpande i verksamheten följer även funktioner i andra ansvarslinjen upp, kontrollerar och rapporterar löpande information om hur första ansvarslinjen arbetar med riskhantering och intern kontroll.

Utöver den uppföljning som sker löpande i verksamheten följer även funktioner i andra och tredje ansvarslinjen upp, kontrollerar och rapporterar löpande information om hur första ansvarslinjen arbetar med riskhantering och intern kontroll.

2.5.2 Efterlevnad av riktlinje för intern kontroll

Nämnden/bolaget ska följa regionens riktlinje för intern kontroll, (RS 2024-0510, RS 2022-0326).

Under 2025 inledde förvaltningen ett utvecklingsarbete med att uppdatera rutiner och instruktioner avseende internkontroll. Syftet är att mer i detalj konkretisera arbetet med internkontroll inom förvaltningen. Arbetet kommer fortsätta under 2026 inom ramen för de utvecklingsarbetet som startats av ny Förvaltningschef.

Inga avsteg från riktlinjen har noterats.

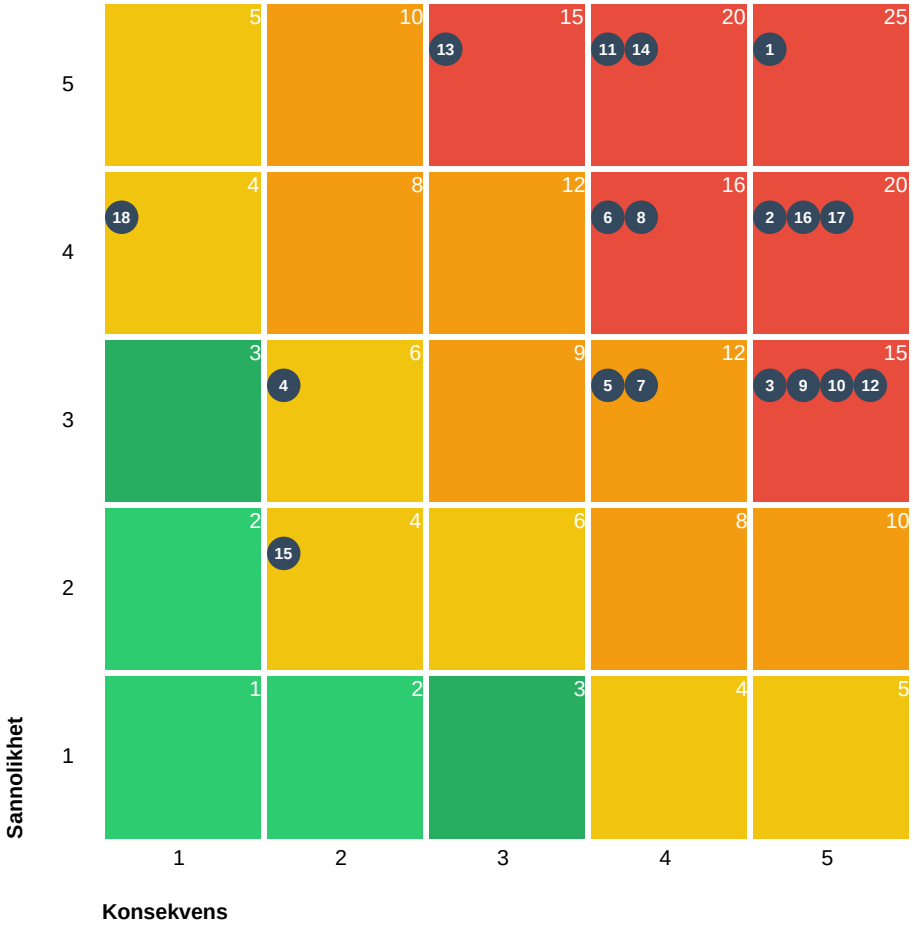
2.5.3 Hantering av brister och avvikelser

Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till nämnd/styrelse samt i den löpande rapporteringen till regionledningskontoret. Förvaltningschef/VD ska omedelbart agera om misstanke om brott uppstår.

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

Regionrevisorernas samlade bedömning av den interna kontrollen är att den är tillräcklig.

3 Sammanställning av risker



13 Mycket hög risk | 2 Hög risk | 3 Medelhög risk | Totalt: 18

Mycket hög risk
Hög risk
Medelhög risk
Låg risk
Mycket låg risk

	Sannolikhet	Konsekvens
5	Mycket hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Katastrofal - Mycket allvarlig, får inte inträffa
4	Hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Kritisk - Allvarlig, får helst inte inträffa
3	Medel, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Signifikant - Kännbar, uppfattas som besvärande
2	Låg, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Mindre - Lindrig, uppfattas som liten
1	Mycket låg, detaljerad beskrivning finns under	Begränsad - Marginell, uppfattas som mycket liten

	hjälptexterna, klicka på frågetecknet.

Mål	Lokalt mål	Risk				Riskägare
Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet		1		70518	→ Indexutveckling överskrider intäktsutvecklingen ell er indexutvecklingen är högre än beräknat	
Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet		2		50147	→ Bristande kravuppfyllnad	
		3		50148	→ Siemens klarar inte av att möta både Trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas behov av signalåtgärder på grön linje före stoppet för förändringar av grönt signalsystem 2030.	
		4		50149	→ Leveranser, material och tjänster från TF är ej samordnade med FUT	
		5		50169	→ Mottagandet av modell för anläggningen fungerar inte	
		6		50175	→ Försenad markåtkomst	
		7		50179	→ Höga och/eller få och/eller inga anbud	
		8		50180	→ Överprövade upphandlingar	
		9		13766 7	→ Siemens klarar inte av möte FUTs behov av signalåtgärder på grön linje före stoppet för förändringar av grönt signalsystem 2030	
Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035		10		50166	→ Projektet kan inte innehålla ställda villkor i miljödomen	
		11		50186	→ Hantering av berg innehållande sulfider och klassning som avfall istället för biprodukt.	
		12		50159	→ Bristande implementering av	

Mål	Lokalt mål	Risk				Riskägare
Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov					nya/förändrande krav från myndigheter eller i lag och förordning	
		13		14299	→ Upprepade allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud	
		14		50191	→ Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag	
Region Stockholm har en socialt hållbar utveckling		15		50184	→ Styrande dokument och ledningssystem följs inte i verksamheten	
		16		50192	→ Bristande följsamhet mot delegations- och beslutsordningen	
		17		50193	→ Bristande följsamhet mot uppförandekoden	
		18		50162	→ Bristande arbetsförhållanden avseende arbetsrätt i våra entreprenader.	

Region Stockholm

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Bilaga C2: Investeringsobjekt					**Fleråriga investeringsobjekt**					
Objektbenämning / ID	**Utfall 2025**	**Budget 2025**	**Avvikelse året**	**Årets upparbetningsgrad**	**Ack utfall totalt**	**Prognos totalt**	**Budget totalt (senaste beslut)**	**Avvikelse totalt**	**Upparbetningsgrad**	**Driftsättningsår**
Tunnelbana till Nacka och Söderort	2 879	2 376	-503	121%	17 546	29 163	29 163	0,0	60%	2030
Tunnelbana till Arenastaden	1 405	1 269	-136	111%	5 832	7 670	7 670	0,0	76%	2028
Station Södra Hagalund	71	252	181	28%	559	1 664	1 664	0,0	34%	2028
Tunnelbana till Barkarby	1 780	1 106	-674	161%	6 774	8 439	8 439	0,0	80%	2027
Depå Nya tunnelbanan	821	1 163	342	71%	4 807	5 884	5 884	0,0	82%	2026
Fordon	385	435	50	89%	735	1 737	1 737	0,0	42%	2030
Tunnelbana till Älvsjö	438	646	208	68%	1 339	16 703	16 703	0,0	8%	2034
Depå, fordon och trafiksystem Älvsjö	85	90	5	95%	160	5 882	5 882	0,0	3%	2034
Lokaliseringsutredning och planeringsfas Bromma Parkstad	15	25	10	60%	15	50	50	0,0	30%	
SUMMA objekt	**7 879**	**7 362**	**-517**	**107%**	**37 767**	**77 192**	**77 192**	**0,0**	**49%**	

*) Ange i not om nytt genomförandebeslut tagits under året för något av investeringsobjekten.

Genomförandebeslut Depå, fordon och trafiksystem Älvsjö på 5 882 mnkr.

Genomförandebeslut om att fortsätta genomförandefasen tunnelbanan till Barkarby, Nacka Söderort samt Arenastaden inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035 miljoner kronor (2025 års prisnivå).
till en total prognostiserad investeringsutgift på 46 936 mkr

NoFör investeringsobjekt i genomförandefas avses beslut på total utgift. För resterande investeringsfaser avses senast beslut, vilket kan vara beslut på total utgift eller för en enskild investeringsfas.
Prognostiserad total utgift justerad utifrån förnyat genomförandebeslut för tunnelbaneobjekten inom Stockholmsförhandlingen, RS 2025-1034
I investeringsobjekt ingår depå och fordon Älvsjö, automatiserade fordon, trafikstyrningssystem och plattformsbarriärer, RS 2025-0312.