FUT 2019-0164

Region Stockholm

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Månadsrapport

Juli 2019

Innehållsförteckning

1 Inledning 3
1.1 Väsentliga händelser 4
2 Ekonomi 5
2.1 Resultat 5
2.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans 7
2.3 Investeringar 7
3 Personal och kompetensförsörjning 9
3.1 Bemanning 11
4 Risker och möjligheter 12
5 Ledningens åtgärder 13

1 Inledning

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

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

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

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

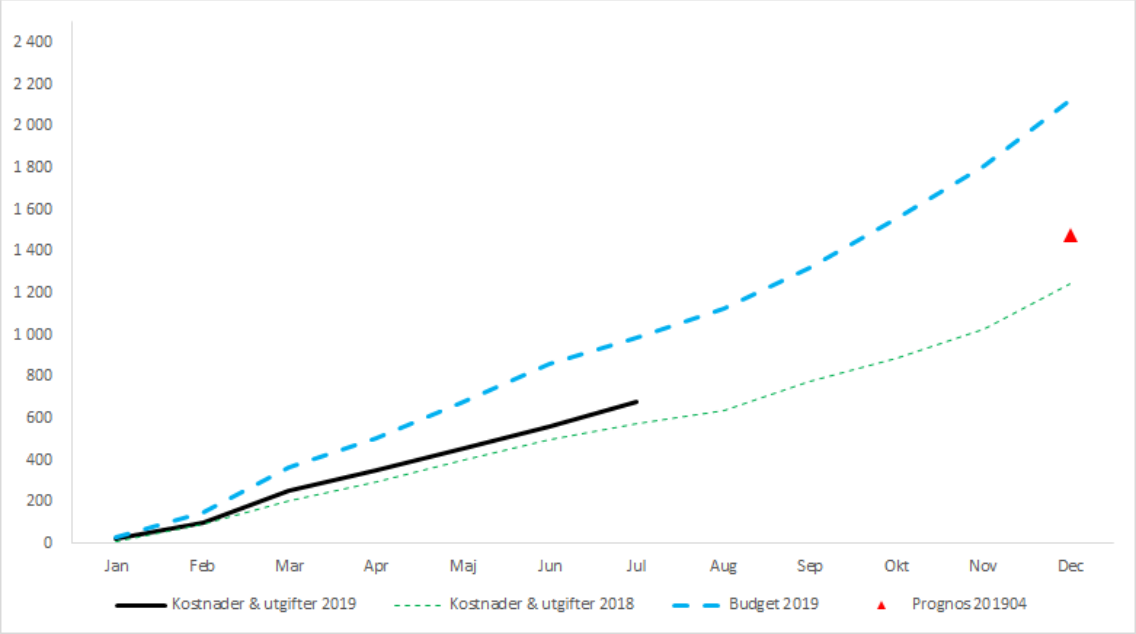
Den 21 april 2017 undertecknades avtal om storstadsåtgärder inom ramen för Sverigeförhandlingen. Överenskommelsen omfattar två satsningar på tunnelbanan; dels den ovan nämnda nya stationen Södra Hagalund, dels tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex nya stationer. Planen enligt avtalet är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

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

Det samlade utfallet för totala investeringar och kostnader för perioden januari-juli 2019 uppgår till 677 miljoner kronor (varav 62 miljoner kronor inom verksamhetens

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

Nedan visas ackumulerat utfall (utgifter och kostnader) för år 2019 jämfört med prognos och budget för samma period samt jämförelse med utfall (utgifter och kostnader) för år 2018. Diagrammet visar både kostnader som belastar resultaträkningen och investeringar som aktiveras i balansräkningen. Under 2019 förväntas även utfallet bli högre under andra halvåret då större entreprenader startar.



1.1 Väsentliga händelser

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

Tunnelbanans två detaljplaner inom Stockholms stad godkändes av kommunfullmäktige i Stockholm i februari – en för tunnelbana till Nacka och Söderort samt en för tunnelbana till Arenastaden. Båda dessa har överklagats. Bedömningen är att överklagandena har hanterats av mark- och miljödomstolen och att detaljplanerna kan vinna laga kraft efter sommaren.

Järnvägsplan för tunnelbana till Arenastaden skickades in den 24 maj för tillstyrkan av länsstyrelsen. Det innebär att den är färdig att gå vidare i processen, då Trafikverket inte har några kvarstående synpunkter. Handläggningstiden hos länsstyrelsen är cirka sex veckor, sen skickas planen till Planprövning på Trafikverket för fastställelse.

Genomförandeavtal för respektive korsningspunkt tas nu fram tillsammans med Trafikverket.

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

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

Förvaltningen genomförde under våren en omfattande rekryteringskampanj med målet att rekrytera drygt 20 tjänster. Kampanjen innebar exempelvis en aktiv spridning på LinkedIn från medarbetare och chefer samt annonsering i Stockholms kollektivtrafik. Antalet ansökningar blev stort och det pågår nu arbete med att tillsätta tjänsterna.

2 Ekonomi

2.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Anslag	2	2	0	0,1 %	4	4	0
Övriga bidrag	62	74	-12	6,9 %	119	129	-10
Övriga intäkter	0	0	0		0	0	0
Verksamhetens intäkter	**65**	**76**	**-11**	**6,7 %**	**123**	**133**	**-10**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-46	-48	2	6,9 %	-81	-84	3
Lämnade bidrag	0	0	0		0	0	0
Lokal- och fastighetskostnader	-4	-5	1	-25,4 %	-7	-9	2
IT- och telekostnader	-3	-4	1	33,3 %	-7	-8	1
Övriga kostnader	-9	-17	8	20 %	-24	-28	4
Verksamhetens kostnader	**-62**	**-74**	**12**	**6,9 %**	**-119**	**-129**	**10**
Avskrivningar	0	0	0		0	0	0
Finansnetto	-2	-2	0	62,1 %	-4	-4	0
Resultat**	**0,7**	**0**	**0,7**		**0**	**0**	**0**

* mkr
** Avser resultat före bokslutsdispositioner

Utfall i jämförelse med budget

- Totala avvikelsen för personalkostnader inklusive inhyrd personal är 2 miljoner kronor lägre än budget vilket beror på en förskjutning av planerade anställningar samt en förskjutning av planerat nyttjande av inhyrd personal.
- Lokalkostnaderna är drygt 1 miljon kronor lägre än budget beroende på en rättning som skett under 2019 för felaktigt fakturerade lokalkostnader under 2018. För att hålla nere lokalkostnaderna införde förvaltningen under 2018 flexarbetsplatser vilket är i linje med Region Stockholms framtidsvision avseende kontorslandskap, för att utnyttja kontorsplatserna så effektivt som möjligt.
- Utfallet för IT- och telekostnader är 1 miljon kronor lägre än budget. Anledningen till avvikelsen är bland annat lägre kostnader för PC-licenser än budgeterat vilket relateras till att insatser för inhyrd samt fast personal har förskjutits och då även de IT-kostnader som relateras till dessa personer. Implementering av IT-system har även förskjutits något och därmed även licenskostnaderna.
- I kategorin för övriga kostnader ingår bland annat konsultkostnader, kommunikationskostnader samt övriga kostnader. Utfallet för övriga kostnader är 8 miljoner kronor lägre än budget vilket bland annat beror på utfallet för kommunikationskostnader, som är 2 miljon kronor lägre än budget, där kostnaden för planerade insatser kommer senare än planerat. När det gäller konsultkostnaderna är avvikelsen 3 miljoner kronor lägre än budget och beror på en förskjutning av planerade konsultinsatser för bland annat systemimplementering och förvaltningens mätdatabas för vattenverksamhet. Resterande övriga kostnaders avvikelse beror bland annat på att det skett en förskjutning av planerade interna kostnader inom Region Stockholm.
- Övriga bidrag (internt och externt) avser en upplösning av finansieringen från parterna vilket sker månadsvis i takt med förvaltningens kostnader. Utfallet för bidragen följer förvaltningens kostnader och är därmed lägre än budget.
- Förvaltningen har inte haft några avskrivningskostnader. Först när tunnelbanan tas i drift kommer avskrivningskostnader för denna att redovisas vilka kommer att hanteras inom ramen för trafikförvaltningens verksamhet.
- Förvaltningen har interna räntekostnader som uppstår som en konsekvens av de av Region Stockholms upptagna lån för att finansiera regionens del av utbyggnaden av tunnelbanan. I takt med att lånen ökar kommer dessa kostnader att öka.
- Förvaltningen erhåller ett anslag från Region Stockholm som ska täcka förvaltningens räntekostnader. Anslaget är periodiserat över tolv månader. Det innebär att anslaget är högre än de interna räntekostnaderna under inledningen av året, vilket utgör resultatet. Förvaltningen kommer att ta fler lån under året och prognosen är att nettot av de interna räntekostnaderna och anslaget blir noll för helåret.

Prognos i jämförelse med budget

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

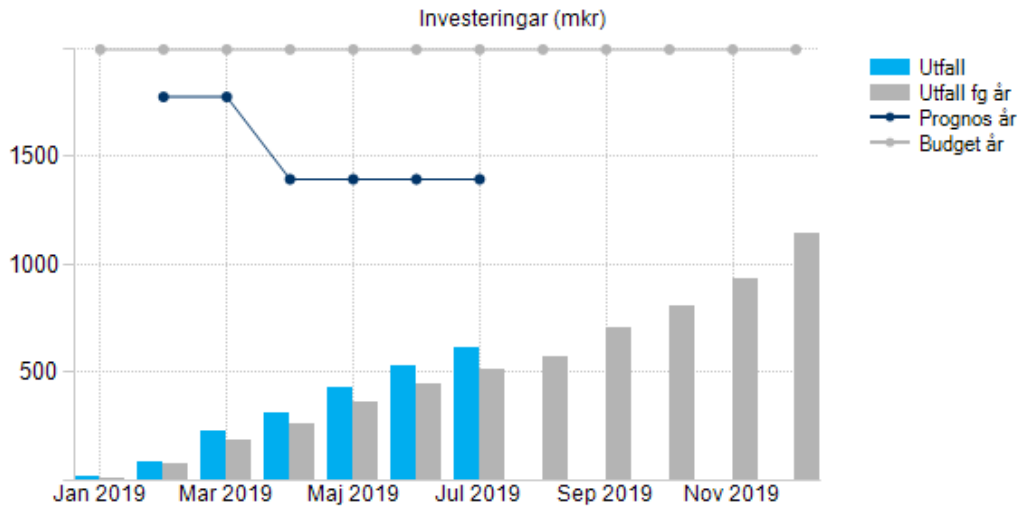
2.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

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

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

2.3 Investeringar

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



Utgift i jämförelse med budget

Det ackumulerade utfallet för investeringsobjekten per juli 2019 uppgår till 615 miljoner kronor vilket är 100 miljoner kronor högre än motsvarande period föregående år vilket beror på att framdriften av utbyggnaden är på väg in i ett intensivare skede.

Årets utgifter motsvarar en upparbetningsgrad om 31 procent av budget. Att upparbetningsgraden är relativt låg beror till viss del på utdragna tillstånds- och detaljplaneprocesser samt vissa förskjutningar i byggstarter.

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

Totala utgifter och kostnader

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till juli 2019 uppgår till 4 274 miljoner kronor. I dessa ingår 3 633 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 641 miljoner kronor för entreprenader (främst förberedande arbeten). I beloppet ingår knappt 17 miljoner kronor i utbetalda förskott till entreprenörer, vilket är avstämt med Internfinans och giltig bankgaranti finns för respektive förskott.

Prognos i jämförelse med budget

Prognosen för årets investeringar uppgår till 1 395 miljoner kronor, jämfört med budget om 1 996 miljoner kronor. Detta utgör en avvikelse på 601 miljoner kronor, vilket förklaras nedan per investeringsobjekt.

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

- Tunnelbana till Nacka och Söderort:

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Nacka och Söderort prognostiseras till 698 miljoner kronor jämfört med årets budget på 1 119 miljoner kronor, en avvikelse med 421 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att byggproduktionen har senarelagts bland annat på grund av överklagad detaljplan. Detta medför även senarelagda utgifter för ersättningar och planläggningar, exempelvis ersättningar för markåtkomst.

- Tunnelbana till Arenastaden:

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Arenastaden (inklusive station Södra Hagalund) prognostiseras till 252 miljoner kronor jämfört med årets budget på 396 miljoner kronor, en avvikelse med 144 miljoner kronor. I budget för 2019 är Södra Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden. I det totala beloppet för Arenastaden ovan ingår prognosen för Södra Hagalund med 46 miljoner kronor jämfört med årets budget för Södra Hagalund på 97 miljoner kronor, en avvikelse om 51 miljoner kronor. Avvikelserna beror på att både detaljplaneprocessen samt tillståndsprocessen dragit ut på tiden.

- Tunnelbana till Barkarby:

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Barkarby prognostiseras till 268 miljoner

kronor jämfört med årets budget på 283 miljoner kronor, en avvikelse om 15 miljoner kronor. Avvikelsen beror på mindre förskjutning i entreprenaderna för arbetstunnlarna.

- Depå Högdalen:

Investeringsutgifterna för Depå Högdalen prognostiseras till 175 miljoner kronor jämfört med årets budget om 196 miljoner kronor, en avvikelse med 21 miljoner kronor. Avvikelsen beror på ett omtag i projekteringsarbetet som skedde under 2018 på grund av ändrade förutsättningar i depåutbyggnadens lokalisering och omfattning vilket lett till viss förskjutning i prognosen för 2019.

- Fordon:

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

3 Personal och kompetensförsörjning

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

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

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

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

Ledarskap är ett prioriterat område för förvaltningen och därför genomförs fyra chefsträffar per år vars fokus är chef- och ledarskap. Årets första chefsträff har genomförts och handlade om det svåra samtalet. På den senaste chefsträffen

genomfördes en workshop där förvaltningens utvecklingsområden diskuterades. Arbetet är ett led i att stärka chefssamverkan samt tillsammans hitta bästa lösningar för verksamheten utifrån ett ledarskapsperspektiv.

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

Kategorisering av bemanning

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

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

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

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

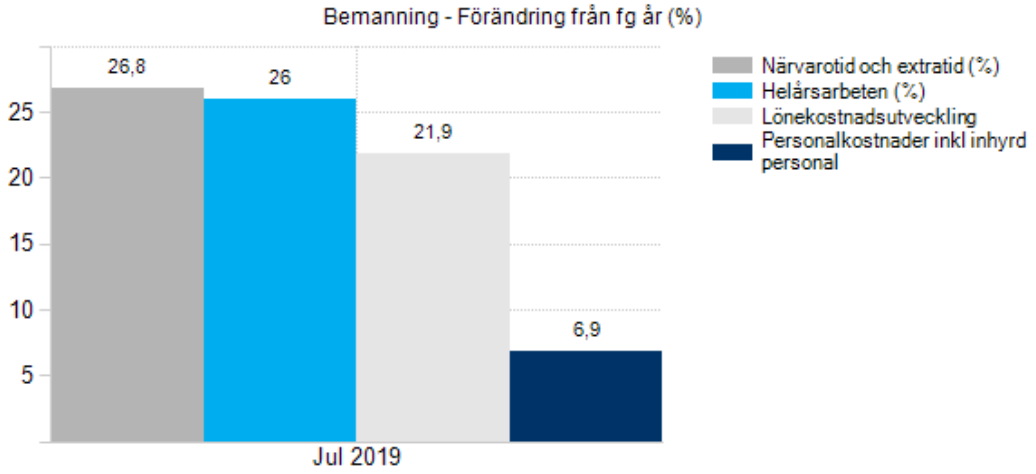
Övriga köpta tjänster avser regioninterna tjänster som köps från exempelvis trafikförvaltningen, Locum och regionledningskontoret.

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

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

avropas via konsultmäklare.

3.1 Bemanning



Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Bemanning - Helårsarbeten	63	67	-4	26%	70	66	4

Utfall helårsarbeten i jämförelse med budget

- Förvaltningen har under perioden haft 63 anställda helårsarbeten. Periodiserad budget per maj är 67 helårsarbeten. Avvikelsen beror på att förvaltningen inte tillsatt tjänster i den utsträckning som var tänkt i budgeten.
- I bemanningsvolymerna ingår både de volymer (antal helårsarbeten) som återfinns i förvaltningens stab och som kostnadsförs samt de volymer som återfinns i investeringsprojekten. De lönekostnader som avser direkt arbete i investeringsobjekten förs om till investeringsutgifter i ekonomisystemet och ingår därför inte i resultaträkningen och inte heller i stapeln för lönekostnadsutveckling.
- I diagrammet ovan avser staplarna för närvarotid och extratid, helårsarbeten samt lönekostnadsutveckling enbart den anställda personalen inom förvaltningen. I stapeln för personalkostnader inklusive inhyrd personal (mörkblå) ingår både anställda och inhyrd personal. På förvaltningen är det fler inhyrda än anställda i personalen och kostnaderna för inhyrd personal är därför betydligt större än lönekostnaderna för anställd personal.
- Antalet helårsarbeten är högre än motsvarande period föregående år vilket beror på att förvaltningen fortsätter växa. Som en naturlig följd av en växande organisation har antalet helårsarbeten och kostnader relaterat till dessa ökat.

- Lönekostnadsutvecklingen ökar i och med att fler personer har anställts inom förvaltningen.

Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget

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

4 Risker och möjligheter

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

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

Komma överens om utformning

Korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar

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

Markåtkomst

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

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

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

Projektstyrning

Att inte få tillgång till rätt kompetens för bemanning innebär risk för ineffektivitet i arbetet och sämre lösningar. Förvaltningen genomförde under april och maj en bred och samlad rekryteringsinsats med ett tjugotal tjänster. Tjänsterna håller nu på att tillsättas.

Marknadssituationen vid upphandling

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

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

Överklaganden

Bland de formella processer som kan överklagas finns järnvägsplan, detaljplan, miljödom, lantmäteriförrättningar och bygglov. För närvarande behandlas överklaganden av tunnelbanans två detaljplaner i Stockholms stad. Förvaltningen arbetar med kommunikation med berörda parter som påverkas negativt av utbyggnaden och minskar därmed risken för överklaganden. I en nyligen genomförd rättsutredning har lantmäterimyndigheten konstaterat att servitut är en accepterad form för tunnelbanans markåtkomst. Detta bedöms ha minskat risken för överklaganden av lantmäteriförrättningarna.

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

Kostnadsutveckling utöver KPI

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

5 Ledningens åtgärder

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

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

Stockholms framtidsutveckling.

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

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