Region Stockholm

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Månadsrapport

Mars 2019

Region Stockholm

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

Region Stockholm

Trafiknämnden/
Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Månadsrapport

1 Inledning

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

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

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

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

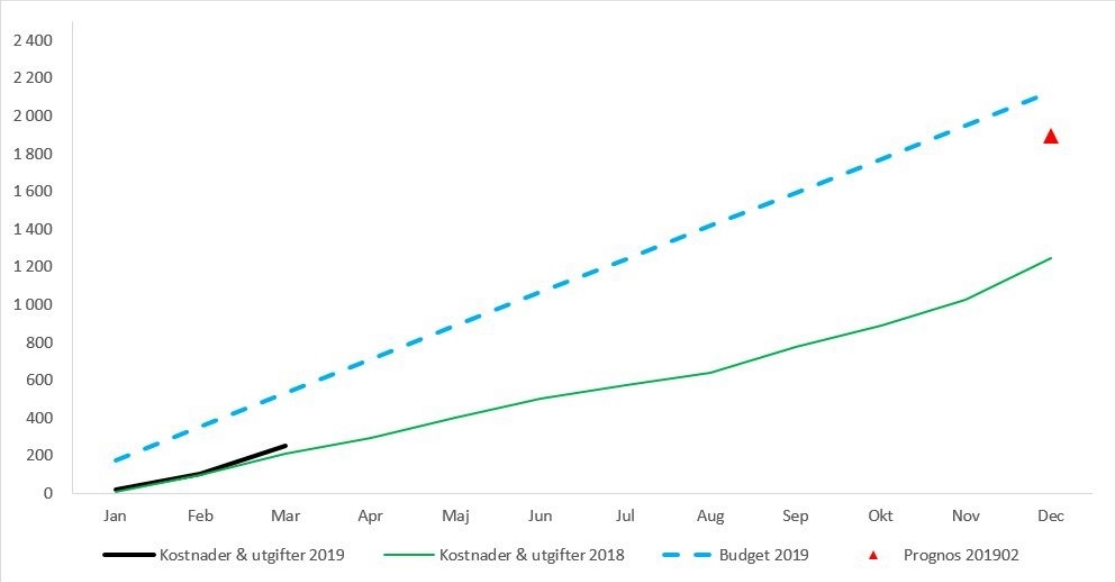
Den 21 april 2017 undertecknades avtal om storstadsåtgärder inom ramen för Sverigeförhandlingen. Överenskommelsen omfattar två satsningar på tunnelbanan; dels den ovan nämnda nya stationen Södra Hagalund, dels tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex nya stationer. Planen enligt avtalet är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

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

Det samlade utfallet för totala investeringar och kostnader för perioden januari-mars 2019 uppgår till 250 miljoner kronor (varav 25 miljoner kronor inom verksamhetens

kostnader). Budgeten för helåret är 2 125 miljoner kronor (varav 129 miljoner kronor i kostnader). Prognosen för helåret uppgår till 1 900 miljoner kronor (varav 123 miljoner kronor i kostnader). Utöver nämnda siffror erhåller förvaltningen ett verksamhetsanslag från Region Stockholm som ska täcka förvaltningens räntekostnader med en budget om 4 miljoner kronor vardera. Avvikelsen mellan prognos och budget för 2019 beror bland annat på förskjutning i planläggningsprocess och byggstart samt omtag i projektering på grund av ändrade förutsättningar för depås lokalisering och omfattning.

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



1.1 Väsentliga händelser

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

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

båda detaljplanerna. Förvaltningen analyserar nu eventuella konsekvenser av överklagandena.

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

2 Ekonomi

2.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Anslag	1	1	0	0,1 %	4	4	0
Övriga bidrag	25	34	-9	-10,9 %	123	129	-6
Övriga intäkter	0	0	0		0	0	0
Verksamhetens intäkter	**26**	**35**	**-9**	**-10,5 %**	**127**	**133**	**-6**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-20	-22	2	-9,7 %	-82	-84	2
Lämnade bidrag	0	0	0		0	0	0
Lokal- och fastighetskostnader	-1	-2	1	-64,9 %	-7	-9	2
IT- och telekostnader	-1	-2	1	12,6 %	-8	-8	0
Övriga kostnader	-3	-8	5	15,9 %	-25	-28	3
Verksamhetens kostnader	**-25**	**-34**	**9**	**-10,9 %**	**-123**	**-129**	**6**
Avskrivningar	0	0	0		0	0	0
Finansnetto	-1	-1	0	71,8 %	-4	-4	0
Resultat**	**0,4**	**0**	**0,4**		**0**	**0**	**0**

* mkr
** Avser resultat före bokslutsdispositioner

Avvikelse utfall i jämförelse med budget

- Totala avvikelsen för personalkostnader inklusive inhyrd personal är 2 miljoner kronor lägre än budget beroende på förskjutning av planerade anställningar samt en förskjutning av planerat nyttjande av inhyrd personal.
- Lokalkostnaderna är 1 miljoner kronor lägre än budget beroende på en rättning som skett under 2019 för felaktigt fakturerade lokalkostnader under 2018. För att hålla nere lokalkostnaderna införde förvaltningen under 2018

flexarbetsplatser vilket är i linje med Region Stockholms framtidsvision avseende kontorslandskap, för att utnyttja kontorsplatserna så effektivt som möjligt.

- Utfallet för IT- och telekostnader är 1 miljon kronor lägre än budget. Anledningen till avvikelsen är bland annat lägre kostnader för PC-licenser än budgeterat vilket relateras till att insatser för inhyrd samt fast personal har förskjutits och då även de IT-kostnader som relateras till dessa personer. Implementering av IT-system har även förskjutits något och därmed även licenskostnaderna.
- I kategorin för övriga kostnader ingår bland annat konsultkostnader, kommunikationskostnader samt övriga kostnader. Utfallet för övriga kostnader är 5 miljoner kronor lägre än budget vilket bland annat beror på utfallet för kommunikationskostnader där kostnaden för planerade insatser kommer senare än planerat. När det gäller konsultkostnaderna är avvikelsen cirka 1 miljon kronor lägre än budget och beror på en förskjutning av planerade konsultinsatser för bland annat systemimplementering. Resterande övriga kostnaders avvikelse beror bland annat 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. Räntekostnaderna är något lägre än budgeterat på grund av det relativt låga ränteläget. I takt med att lånen ökar kommer dessa kostnader dock 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

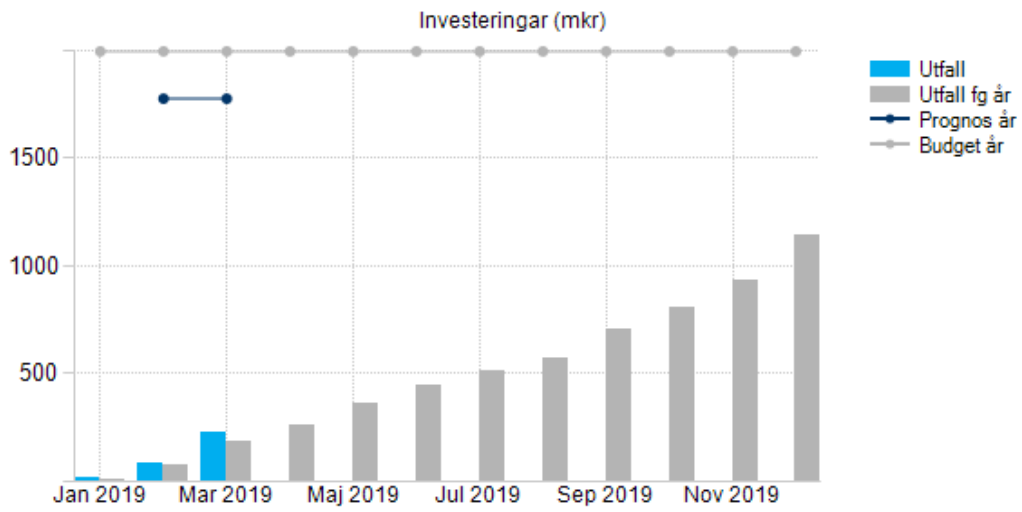
- Prognosen för förvaltningen uppgår till 123 miljoner kronor, vilket är 6 miljoner lägre än budgeten som är 129 miljoner kronor. En orsak är något lägre lokalkostnader under 2019 än budgeterat beroende på en korrigering av lokalkostnaderna hänförliga till 2018. I övrigt har vissa insatser som till exempel systemimplementering och kommunikationsinsatser förskjutits något framåt.

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



Avvikelse utfall i jämförelse med budget

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.

Det ackumulerade utfallet för investeringsobjekten per mars uppgår till totalt 225 miljoner kronor, vilket är 45 miljoner kronor högre än motsvarande period föregående år vilket beror på att framdriften av utbyggnaden är på väg in i ett intensivare skede. Byggstart har exempelvis skett för den första arbetstunneln i Barkarby.

Förvaltningen har som princip att inte reservera för investeringsutgifter. Dock håller leverantörsreskontran extra öppet vid årsbokslut vilket innebär att innevarande års utgifter hinner bokföras i december. Då ingen reservering sker i januari blir

investeringsutfallet därför lägre i inledningen av året och högre i december. Helårsprognosen för 2019 ökar även ju längre året går då större entreprenader startar under året.

Prognos i jämförelse med budget

Prognosen för årets investeringar uppgår till 1 777 miljoner kronor, jämfört med budget om 1 996 miljoner kronor. Detta utgör en avvikelse på 219 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 989 miljoner kronor jämfört med årets budget på 1 119 miljoner kronor, en avvikelse med 130 miljoner kronor. Avvikelsen beror på framskjuten byggstart av arbetstunnlarna i projektet, vilket i sin tur även medför senarelagda utgifter för ersättningar och planläggningar samt ett fortsatt projekteringsarbete inom projektet.

- Tunnelbana till Arenastaden:

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Arenastaden (inklusive station Södra Hagalund) prognostiseras till 262 miljoner kronor jämfört med årets budget på 396 miljoner kronor, en avvikelse med 134 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 53 miljoner kronor jämfört med årets budget för Södra Hagalund på 97 miljoner kronor, en avvikelse om 44 miljoner kronor. Avvikelserna beror på förskjutning av planläggningsprocessen vilket gjort att produktionsstarten blivit framskjuten.

- Tunnelbana till Barkarby:

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Barkarby prognostiseras till 395 miljoner kronor jämfört med årets budget på 283 miljoner kronor, vilket är 112 miljoner kronor högre än budget. Avvikelsen beror främst på att järnvägsplanen vann laga kraft senare än beräknat vilket ledde till senareläggning av förberedelser inför byggstart för de tre arbetstunnlarna. Detta innebar lägre utfall 2018 jämfört med budget vilket i sin tur genererar en högre prognos för år 2019.

- Depå Högdalen:

Investeringsutgifterna för Depå Högdalen prognostiseras till 128 miljoner kronor jämfört med årets budget om 196 miljoner kronor, en avvikelse med 68 miljoner kronor. Avvikelsen beror på ett omtag i projekteringsarbetet på grund av ändrade förutsättningar i depåutbyggnadens omfattning inför kommande genomförandebeslut. Detta har medfört att byggstart skjutits fram något vilket förklarar avvikelsen.

- Fordon:

Investeringsutgifterna för Fordon prognostiseras till 2 miljoner kronor jämfört med årets budget på 3 miljoner kronor, en avvikelse med 1 miljon kronor. Det har skett en justering med 500 miljoner kronor (prisnivå januari 2013) genom beslut i fullmäktige, LS 2017-1258, att omfördela medel från investeringsobjekt Fordon till objektet Teknisk anpassning av C30-fordon inom trafikförvaltningen. I och med omföringen utför trafikförvaltningen fortsatta utredningar vilket gör att utredningsarbetet från förvaltning för utbyggd tunnelbanas sida blir lägre under år 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 200 medarbetare med en förväntad ökning under 2019. De kompetenser som behövs är svåra att rekrytera eftersom det pågår så många och stora infrastrukturprojekt i regionen. Den stora yrkesgruppen som förvaltningen behöver är olika former av byggledare.

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

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

Nu pågår planering för en bred och samlad rekryteringsinsats som kommer att ske under de närmaste veckorna. Detta för att öka möjligheten till anställning istället för att nyttja inhyrd personal för de tjänster som uppstår i detta skede. Detta är även ett sätt att stärka bilden av Region Stockholms viktiga verksamhet varför vi lägger stor vikt vid att förvaltningens uppdrag är en del av Regions Stockholms framtidsutveckling.

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

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 uppgradering av ekonomisystemet.

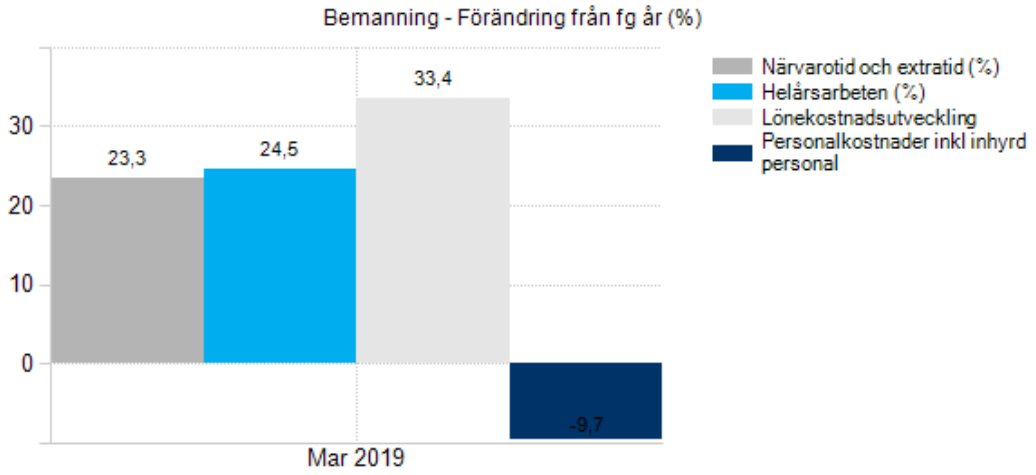
Tjänster för att genomföra projekteringsuppdrag från konsultföretag betecknas varken som inhyrd personal eller konsulter utan som en köpt tjänst som är direkt kopplad till ett investeringsobjekt och redovisas som utgifter i balansräkningen.

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

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 ska bestå 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



Helårsarbetare	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Bemanning - Helårsarbeten	61	63	-2	24,5%	66	66	0

Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med budget

- Förvaltningen har under perioden haft 61 anställda helårsarbeten. Periodiserad budget per mars är 63 helårsarbeten. I bemanningsvolymerna ingår både de volymer (antal helårsarbeten) som återfinns i förvaltningens stab och som kostnadsförs samt de volymer som återfinns i investeringsprojekten. De lönekostnader som avser direkt arbete i investeringsobjekten förs om till investeringsutgifter i ekonomisystemet och ingår därför inte i resultaträkningen och inte heller i stapeln för lönekostnadsutveckling.
- I diagrammet ovan avser staplarna för närvarotid och extratid, helårsarbeten samt lönekostnadsutveckling enbart den anställda personalen inom förvaltningen. I stapeln för personalkostnader inklusive inhyrd personal (mörkblå) ingår både anställda och inhyrd personal. På förvaltningen är det fler inhyrda än anställda i personalen och kostnaderna för inhyrd personal är därför betydligt större än lönekostnaderna för anställd personal.
- Totalt visar utfallet för bemanningskostnaderna en minskning mot föregående år dels beroende på att förvaltningen arbetar med att anställa fler istället för att ha inhyrd personal och dels på grund av omklassificering av ett konto i ekonomisystemet Agresso gällande köpta tjänster inom Region Stockholm som klassificerats om till övriga tjänster.
- Lönekostnadsutvecklingen ökar i och med att fler personer har anställts inom

förvaltningen. Utvecklingen ligger i linje med förändringen av antal helårsarbeten.

Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget

Årsprognos för antal helårsarbeten samt kostnadsutvecklingen ligger i linje med årsbudget.

4 Risker och möjligheter

I stora infrastrukturprojekt finns alltid risker. Förvaltningen arbetar kontinuerligt för att minimera dessa. Här följer en kort genomgång av dessa och vilka åtgärder som vidtas för närvarande.

Komma överens om utformning

Korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar

Beröringspunkter med Trafikverkets anläggningar har utvecklats till en tydlig tids- och kostnadsrisk. Tydligast är det för korsningspunkterna för tunnelbana till Arenastaden. Inlämningen av järnvägsplanen för fastställelse har försenats betydligt beroende på att korsningspunkterna inte har kunnat lösas.

I tunnelbana till Arenastaden pågår fortsatt intensiv samverkan med Trafikverket för att komma överens om hanteringen av korsningspunkterna med Trafikverkets anläggningar. Det som framför allt kvarstår är hanteringen vid punkten där tunnelbanan ska passera under Ostkustbanan vid Hagalund.

Markåtkomst

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

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

I Solna slutförs nu arbetet mellan kommunen och förvaltningen med ett sidoavtal likande det som togs fram i Stockholm under 2018.

Projektstyrning

Att inte få tillgång till rätt kompetens för bemanning innebär risk för ineffektivitet i arbetet och sämre lösningar. Förvaltningen arbetar nu med en bred och samlad rekryteringsinsats med ett tjugotal tjänster som läggs ut samlat under april.

Arbetet med projektering riskerar att dra ut på tiden och därmed försena byggstarterna. En ny intern arbetsform med samordningsgrupper per tekniskslag har

sjösatts vid årsskiftet. Arbetsformen innebär bättre möjligheter för projekten till samordnade lösningar och ökar därmed effektiviteten.

Marknadssituationen vid upphandling

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

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

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. Det innebär att förvaltningen under våren 2019 kommer att satsa på en bred och samlad rekryteringsinsats för att öka möjligheten till anställning istället för att nyttja inhyrd personal för de tjänster som uppstår i detta skede. Detta är även ett sätt att visa på Region Stockholms viktiga verksamhet varför vi lägger stor vikt vid att förvaltningens uppdrag är en del av Regions Stockholms framtidsutveckling.

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

Det är med hjälp av och genom våra medarbetare som vi driver vår verksamhet. Förvaltningen lägger därför stor vikt vid medarbetarsituationen och har därför valt att

arbeta med en medarbetarbarometer som följer medarbetarenkäten och då särskilt de frågeområden som kräver extra fokus. Årets första medarbetarbarometer har nu genomförts och resultatet sammanställs för vidare analys och åtgärd.