FUT 2019-0164

Region Stockholm

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Månadsrapport

Oktober 2019

Innehållsförteckning

1 Inledning 3
1.1 Väsentliga händelser 4

2 Ekonomi 5
2.1 Resultat 6
2.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans 7
2.3 Investeringar 8

3 Personal och kompetensförsörjning 10
3.1 Bemanning 11

4 Risker och möjligheter 12

5 Ledningens åtgärder 14

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 tunnelbanan 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.

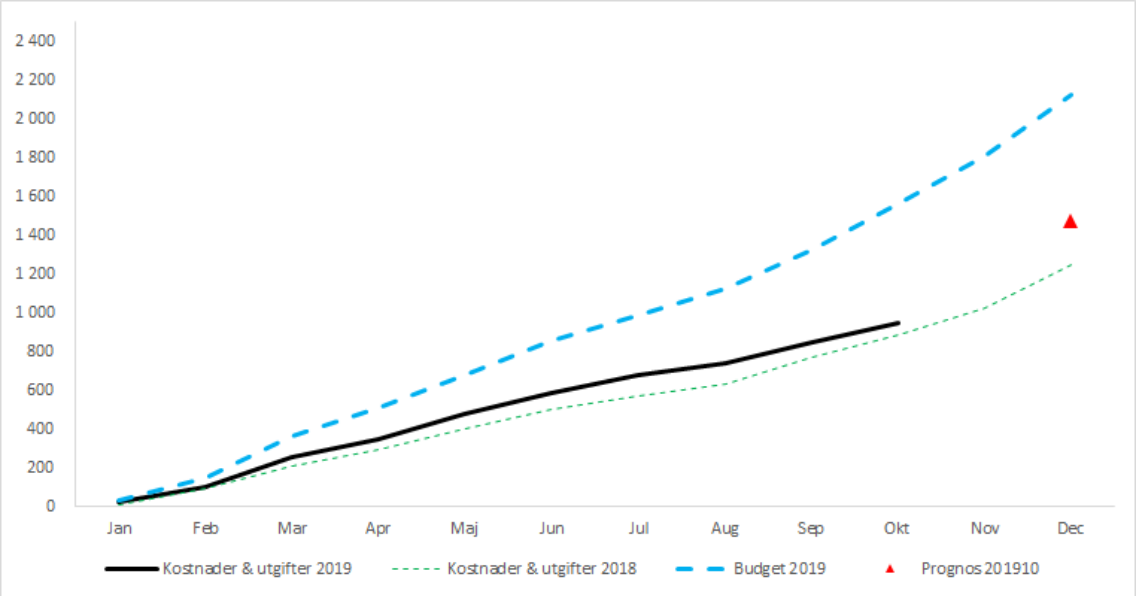
Stockholmsförhandingen som beslutades 2014 ligger i linje med visionerna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län. I dessa visioner ges strategier för hur regionen ska klara en stark befolkningsökning och samtidigt minska klimatpåverkan. Utbyggnaden av tunnelbanan är en viktig del av regionens vision om 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 stationer. Den 22 oktober beslutade trafiknämnden om att tidigarelägga planeringen av ny tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö, TN 2019-1098.

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-oktober 2019 uppgår till 946 miljoner kronor (varav 90 miljoner kronor inom verksamhetens kostnader). Budgeten för helåret är 2 126 miljoner kronor (varav 129 miljoner kronor i kostnader). Prognosen för helåret uppgår till 1 368 miljoner kronor (varav 118 miljoner kronor i kostnader). Utöver verksamhetens kostnader har förvaltningen per oktober räntekostnader om 3 miljoner kronor hänförligt till ränta på koncerninterna lån. Förvaltningen erhåller ett anslag från Region Stockholm om 4 miljoner kronor för helåret som ska täcka de interna räntekostnaderna. Avvikelsen mellan prognos och budget för 2019 beror bland annat på förskjutning i detaljplaneprocess och tillståndsprocess, 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. Då förvaltningen bokför investeringsutgifter i takt med att fakturan registreras blir investeringsutfallet lägre i januari och högre i december i och med att reskontran håller öppet längre vid årsbokslut.



1.1 Väsentliga händelser

Förvaltningens arbete har under inledningen av året fokuserat på byggstart av tunnelbanan till Barkarby, tillståndsansökningar samt förberedelser för kommande upphandlingar och ytterligare byggstarter.

Järnvägsplanen för tunnelbana till Nacka och Söderort fastställdes den 18 september och överklagades därefter till regeringen av en fastighetsägare på Blasieholmen. Anledningen till överklagandet var framför allt oro för störningar, både under byggtiden och när tunnelbanan börjar gå under Blasieholmen. Förvaltningen blev inbjuden till dialog med representanter för fastighetsägaren och kunde förtydliga vad planerna för utbyggnaden av tunnelbanan innebär och vilket ansvar förvaltningen har som byggherre. Överklagandet drogs därefter tillbaka. Det innebär att en försening motsvarande tiden för av regeringens hantering av överklagandet kunde undvikas. Den tiden är erfarenhetsmässigt mellan 6 och 18 månader.

Under september tilldelades entreprenadkontrakt för fyra arbetstunnlar inom projektet Nacka och Söderort. Det är arbetstunnlarna vid Skönviksvägen, Värmdövägen och Järla östra i Nacka kommun samt arbetstunneln vid Londonviadukten i Stockholms stad. Kontrakt skrevs den 16 oktober för arbetstunneln vid Londonviadukten. För tunnlarna i Nacka kommun planeras kontraktsskrivning kring årsskiftet 2019/220. Förberedelser pågår för upphandling av spårtunnlar, färdigställande av stationer

inklusive installationer samt övriga entreprenader.

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

Järnvägsplanen för depå i Högdalen är nu ute på granskning. Det färdiga förslaget granskades av allmänheten, berörda verksamheter och myndigheter under en månad fram till den 11 september. Därefter sändes planen till Trafikverket för fastställelse.

Byggandet av arbetstunnlar för tunnelbana till Barkarby pågår sedan årsskiftet.

Med anledning av trafiknämndens beslut, TN 2019-0526, om att upparbeta anläggningen nya tunnelbanan, inom ramen för AB SL, pågår ett arbete med trafikförvaltningen för genomförande av beslutet.

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

Ny förvaltningschef sedan den 1 september är Niklas Bergman. Mårten Frumerie slutade som förvaltningschef den 16 augusti. Tiden däremellan fanns en lösning med en tillförordnad chef.

2 Ekonomi

Under 2019 har förvaltningen upparbetat 946 miljoner kronor. Totalt har förvaltningen förbrukat 4 541 miljoner kronor i investeringsutgifter och kostnader under perioden 2014 till och med oktober 2019. Exkluderat för projektmedel för Depå och fordon (som Region Stockholm finansierar) samt för Södra Hagalund (Södra Hagalunds siffror återfinns i Sverigeförhandlingen), har förvaltningen under 2019 upparbetat 802 miljoner kronor och totalt förbrukat 4 021miljoner kronor. I dessa ingår utbetalt förskott om totalt 15 miljoner kronor, vilket är avstämt med AB Stockholms Läns Landstings Internfinans inom Region Stockholm och giltig bankgaranti finns.

Den totala faktureringen från förvaltningen till parterna uppgår till 5 865 miljoner kronor för att finansiera verksamheten och 5 302 miljoner kronor exklusive Depå och fordon samt Södra Hagalund.

2.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Anslag	3	3	0	0,1 %	4	4	0
Övriga bidrag	90	108	-18	8,8 %	117	129	-12
Övriga intäkter	0	0	0		0	0	0
Verksamhetens intäkter	**93**	**112**	**-19**	**8,4 %**	**121**	**133**	**-12**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-62	-70	8	-2,8 %	-81	-84	3
Lämnade bidrag	0	0	0		0	0	0
Lokal- och fastighetskostnader	-6	-8	2	-17,6 %	-7	-9	2
IT- och telekostnader	-5	-7	2	40,9 %	-7	-8	1
Övriga kostnader	-16	-24	8		-22	-28	6
Verksamhetens kostnader	**-89**	**-108**	**19**	**8,7 %**	**-118**	**-129**	**11**
Avskrivningar	0	0	0		0	0	0
Finansnetto	-3	-3	0	81,3 %	-4	-4	0
Resultat**	**0,6**	**0**	**0,6**		**0**	**0**	**0**

* mkr
** Avser resultat före bokslutsdispositioner

Utfall i jämförelse med budget

- Totala avvikelsen för personalkostnader inklusive inhyrd personal är 8 miljoner kronor lägre än budget vilket beror på en förskjutning av planerade anställningar samt en förskjutning av planerat nyttjande av inhyrd personal.
- Lokalkostnaderna är cirka 2 miljoner kronor lägre än budget beroende på en rättning som skett under 2019 för felaktigt fakturerade lokalkostnader under 2018. För att hålla nere lokalkostnaderna införde förvaltningen under 2018 flexarbetsplatser vilket är i linje med Region Stockholms framtidsvision avseende kontorslandskap, för att utnyttja kontorsplatserna så effektivt som möjligt.
- Utfallet för IT- och telekostnader är 2 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 cirka 2 miljoner kronor lägre än budget, där kostnaden för planerade insatser kommer senare än planerat. När det gäller konsultkostnaderna är avvikelsen cirka 3 miljoner kronor lägre än budget och beror på en förskjutning av planerade konsultinsatser för bland annat systemimplementering och förvaltningens mätdatabas. 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 AB SL.
- 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 118 miljoner kronor, vilket är 11 miljoner lägre än budgeten som är 129 miljoner kronor. Insatser som till exempel systemimplementering, mätdatabas och kommunikationsinsatser förskjutits något framåt i tiden samt lägre lokalkostnader beroende på en korrigering av lokalkostnaderna hänförliga till 2018. 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.

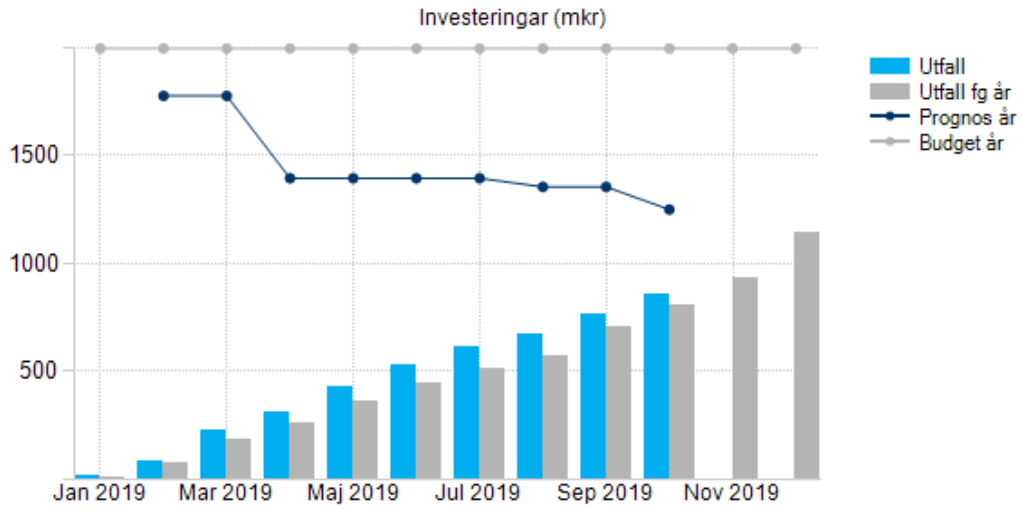
2.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

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 tre utbyggnadssträckor, Tunnelbana till Nacka och Söderort, Tunnelbana till Arenastaden samt Tunnelbana till Barkarby. Depå och fordon genomförs i ett gemensamt investeringsprojekt. Dessa objekt ingår i 2013 års Stockholmsförhandling. Till detta tillkommer uppgång mot Veddesta vid Barkarby station som ersätts av Järfälla kommun mot verklig kostnad via ett specifikt finansieringsavtal mellan Region Stockholm och Järfälla kommun. Under våren 2017 beslutades om ett tillkommande investeringsobjekt, Station Södra Hagalund, vilket är ett avtal mellan Region Stockholm, Solna stad och staten. Station Södra Hagalund regleras i Sverigeförhandlingen tillsammans med planerad utbyggnad av tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö.



Utgift i jämförelse med budget

Det ackumulerade utfallet för investeringsobjekten per oktober 2019 uppgår till 856 miljoner kronor vilket är cirka 50 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 43 procent av budget. Att upparbetningsgraden är relativt låg beror till viss del på utdragna tillstånds- och detaljplaneprocesser samt vissa förskjutningar i byggstarter.

Totala utgifter och kostnader

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till oktober 2019 uppgår till 4 541 miljoner kronor. I dessa ingår 3 839 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 702 miljoner kronor för entreprenader (främst förberedande arbeten). I beloppet ingår knappt 15 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 1 250 miljoner kronor, jämfört med budget om 1 997 miljoner kronor. Detta utgör en avvikelse på 747 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 602 miljoner kronor jämfört med årets budget på 1 119 miljoner kronor, en avvikelse med 517 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 248 miljoner kronor jämfört med årets budget på 396 miljoner kronor, en avvikelse med 147 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 49 miljoner kronor jämfört med årets budget för Södra Hagalund på 97 miljoner kronor, en avvikelse om 48 miljoner kronor. Avvikelserna beror på att både detaljplaneprocessen samt tillståndsprocessen dragit ut på tiden.

- **Tunnelbana till Barkarby:**

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Barkarby prognostiseras till 255 miljoner kronor jämfört med årets budget på 283 miljoner kronor, en avvikelse om 28 miljoner kronor då produktionen av arbetstunnlar förväntas vara lägre än årets budgeterade tidplan..

- **Depå Högdalen:**

Investeringsutgifterna för Depå Högdalen prognostiseras till 142 miljoner kronor jämfört med årets budget om 196 miljoner kronor, en avvikelse med 53 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 har i nuläget cirka 220 medarbetare med en förväntad ökning under 2019. Organisationen går nu från ett projekteringsläge till ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras men främst behövs fler medarbetare.

De kompetenser som behövs är svåra att rekrytera eftersom det pågår så många och stora infrastrukturprojekt i regionen. Den stora yrkesgruppen som förvaltningen behöver är olika former av byggledare.

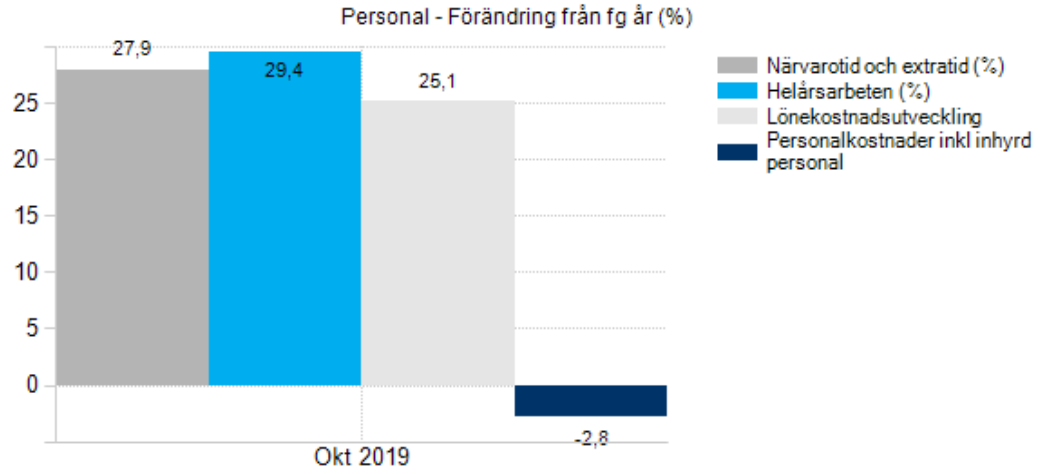
Rekryteringen sker dels genom anställningar och genom inhyrning av resurser från konsultföretag. Förvaltningens mål är att öka andelen anställda i relation till inhyrd personal, förstahandsalternativet ska därför alltid vara anställning.

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/vintern 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. Chefsträffarna har hittills handlat om det svåra samtalet, en workshop där förvaltningens utvecklingsområden diskuterades samt samarbete på distans, viket är ett mycket aktuellt område inom förvaltningen då flera projekt nu flyttar ut till projektkontor. Chefsträffarna är ett led i att stärka chefssamverkan samt tillsammans hitta de bästa lösningarna för verksamheten utifrån ett ledarskapsperspektiv.

3.1 Bemanning



Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Personal - Helårsarbeten	66	67	-1	29,4%	67	66	1

Utfall helårsarbeten i jämförelse med budget

- Förvaltningen har under perioden haft 66 anställda helårsarbeten. Periodiserad budget för perioden 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 något högre än budget. Förvaltningen genomförde en rekryteringskampanj innan sommaren med målet att öka andelen anställda.

4 Risker och möjligheter

I stora infrastrukturprojekt finns alltid risker. Förvaltningen arbetar kontinuerligt för att minimera dessa. Riskerna som tas upp nedan avser tid och kostnad där en förskjuten tidplan även riskerar att öka kostnaden. Utfallet hittills jämfört med genomförandeavtalet är att Tunnelbana till Barkarby byggstartade ett kvartal efter milstolpen för byggstart för första arbetstunneln.

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

Korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar

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

Under tiden för fastställelsen av järnvägsplanen pågår ett gemensamt arbete med att ta fram genomförandeavtal för korsningspunkterna.

Markåtkomst

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

Arbete pågår med att komma överens med kommunerna om nyttjande av marken inom de arbets- och etableringsområden som krävs för utbyggnaden. Med kommunerna tecknas nu nyttjanderättsavtal enligt de sidoavtal till genomförandeavtalet som har tagits fram med respektive kommun.

Projektstyrning

Att inte få tillgång till rätt kompetens innebär risk för ineffektivitet i arbetet och sämre lösningar. Förvaltningen genomförde under våren en bred och samlad rekryteringsinsats med ett tjugotal tjänster. Resultatet blev att hälften av tjänsterna kunde tillsättas.

Marknadssituationen vid upphandling

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

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

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

Överklaganden

Överklaganden kan leda till väsentliga konsekvenser på tid och kostnad.

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

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

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

Kostnadsutveckling utöver KPI

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

5 Ledningens åtgärder

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

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

Det nya skedet innebär även att delar av förvaltningen har flyttat ut till projektkontor. Detta stärker behovet om en sammanhållen ledning och styrning. Ledningen har mot den bakgrunden tagit fram ett gemensamt förhållningssätt kring olika frågor, till exempel sker vissa möten på vissa dagar genomgående i förvaltningen. Vidare så anordnar förvaltningen en gemensam chefslunch per månad för att stärka möjligheten till samarbete, avstämning etc. mellan cheferna.

Förvaltningen har startat en intern podd för att öka möjligheten till informationsspridningen till samtliga medarbetare oavsett lokalisering.

Samverkan är fortsatt ett mycket prioriterat område för förvaltningen. Förvaltningen lägger stor vikt vid samverkan och öppenhet gentemot invånarna och parterna samt andra externa aktörer. För att förbättra samverkan med trafikförvaltningen har förvaltningen ett specifikt mätetal i förvaltningens Målkarta om denna samverkan. För att öka möjligheten till en positiv utveckling har förvaltningen initierat att ett nyhetsbrev sänds till medarbetare inom trafikförvaltningen som arbetar med frågor kopplade till Nya tunnelbanan. Förvaltningen har även genomfört en enkät med dessa medarbetare 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. *PM Överenskommelse - Samverkan mellan FUT och TF* har nu beslutats av Samordnande ledningsgrupp och förvaltningen påbörjar implementeringsarbetet genom en presentation av överenskommelsen vid höstens första förvaltningsmöte.

Det är med hjälp av och genom våra medarbetare som vi driver vår verksamhet. Förvaltningen lägger därför stor vikt vid medarbetarsituationen och har därför valt att arbeta med en medarbetarbarometer som följer medarbetarenkäten och då särskilt de frågeområden som kräver extra fokus. Årets andra medarbetarbarometer har nu

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