Trafiknämnden

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

# MÅNADSRAPPORT
# mars 2018

## Innehållsförteckning

1. Ekonomi ....3
1.1 Avvikelse utfall i jämförelse med periodiserad budget .... 4
1.2 Avvikelse utfall i jämförelse med motsvarande period föregående år .... 4
1.3 Prognos i jämförelse med budget .... 4
1.4 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans ....5

2. Bemanning ....5
2.1 Avvikelse helårsarbeten samt kostnadsutveckling i jämförelse med periodiserad budget .... 6
2.2 Prognos helårsarbeten samt kostnadsutveckling i jämförelse med budget .... 6

3. Investeringar .... 6
3.1 Prognos i jämförelse med årets budget ....7

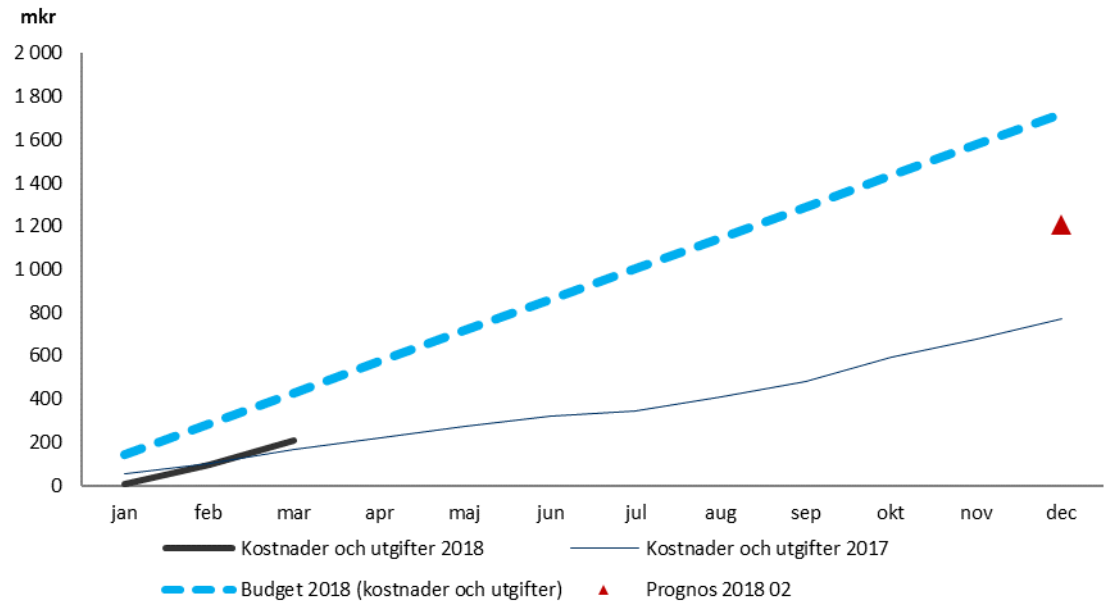
4. Väsentliga händelser, risker och möjligheter .... 8

5. Ledningens åtgärder .... 9

# 1. Ekonomi

| Resultaträkning Mkr | Utfall ack 2018 03 | Budget ack 2018 03 | Avvik Utf-Bu | Utfall ack 2017 03 | Föränd 1803/ 1703 | Prognos 2018 | Budget 2018 | Avvik PR-BU | Bokslut 2017 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Erhållna bidrag externt | -1 | 20 | -21 | 22 | -104 % | 81 | 79 | 2 | 87 |
| Erhållna bidrag internt | 29 | 10 | 20 | 1 | 4593 % | 38 | 37 | 1 | 2 |
| Verksamhetsanslag | 1 | 0 | 0 | 0 | | 4 | 4 | 0 | 0 |
| Övriga intäkter | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Verksamhetens intäkter** | **29** | **30** | **-1** | **22** | **31%** | **122** | **119** | **3** | **90** |
| Personalkostnader | -7 | -9 | 3 | -5 | 40 % | -31 | -36 | 5 | -21 |
| Hyreskostnader | -2 | -2 | -1 | -1 | 73 % | -11 | -7 | -4 | -6 |
| Inhyrd personal | -15 | -13 | -3 | -15 | 6 % | -50 | -46 | -4 | -48 |
| Konsultkostnader | -2 | 0 | -2 | -1 | 195 % | -4 | -2 | -3 | -7 |
| Övriga kostnader | -2 | -6 | 4 | -1 | 76 % | -22 | -25 | 3 | -8 |
| **Verksamhetens kostnader** | **-28** | **-30** | **2** | **-22** | 27 % | **-118** | **-115** | **-3** | **-90** |
| Avskrivningar | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Finansnetto | 0 | -1 | 1 | 0 | | -2 | -4 | 2 | 0 |
| **Resultat** | 1 | **-1** | **2** | **0** | | **2** | **0** | **2** | **0** |

Förvaltningen redovisar ett resultat som avviker med 1 miljon kronor jämfört med budgeterat nollresultat. Orsaken är att de interna räntekostnaderna som uppstår som en konskvens av de av landstinget upptagna lån för att finansiera landstingets del av utbyggnaden av tunnelbanan är något lägre än det verksamhetsanslag som förvaltningen erhåller och som ska matcha räntekostnaderna.



## 1.1 Avvikelse utfall i jämförelse med periodiserad budget

- Personalkostnaderna är lägre än budget samtidigt som kostnader för inhyrd personal och konsulter är något högre än budget.
- Övriga kostnader är lägre än budget beroende på att IT-programvaror och kommunikationskostnader är lägre än budgeterat.
- Sammantaget gör det att totala kostnader är något lägre än den periodiserade budgeten per mars.
- Erhållna bidrag internt och externt avser upplösning av finansiering från parterna vilket sker månadsvis i takt med förvaltningens kostnader. I december 2017 gjordes en ombokning av en del av finansieringen till ett internt lån i överensstämmelse med landstingets finanspolicy vilket resulterade i en justering av fördelningen mellan interna och externa bidrag i januari 2018.
- Förvaltningen har inte några avskrivningskostnader. Först när tunnelbanan tas i drift kommer avskrivningskostnader redovisas vilka kommer att redovisas inom ramen för trafikförvaltningens verksamhet.
- Förvaltningen har räntekostnader för de lån som förvaltningen tagit upp för delar av landstingets finansiering. Räntekostnaderna är något lägre än budgeterat beroende på det fortsatt låga ränteläget.

## 1.2 Avvikelse utfall i jämförelse med motsvarande period föregående år

- Kostnaderna är 6 miljoner kronor högre än motsvarande period föregående år vilket framförallt beror på högre bemannings-kostnader då förvaltningen fortfarande växer.

## 1.3 Prognos i jämförelse med budget

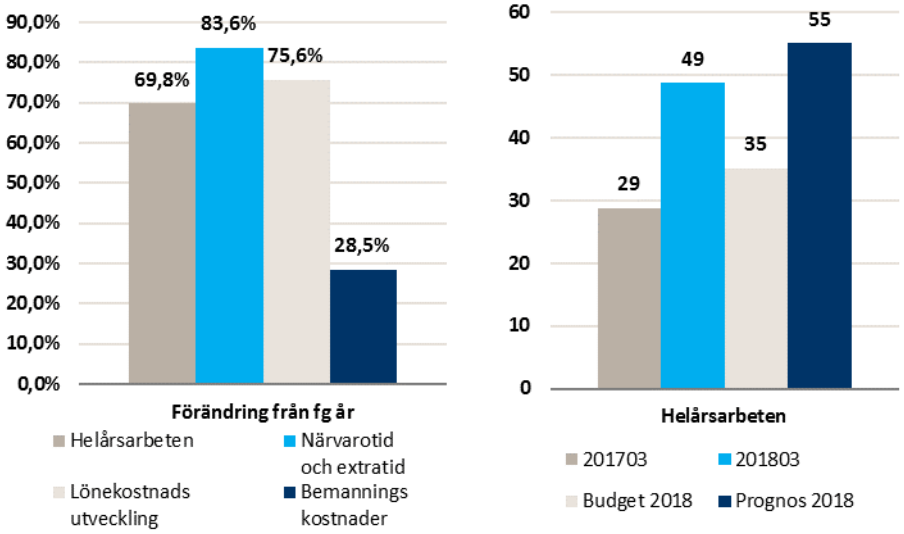
- Kostnaderna prognostiseras till att bli knappt 3 miljoner kronor högre än budget.
- Personalkostnaderna prognostiseras att bli lägre än budget samtidigt som kostnaderna för inhyrd personal och konsult-kostnader prognostiseras till att bli något högre än budget. Förvaltningen har arbetet med ett effektivt och enkelt ekonomiuppföljningssystem vilket behöver utvecklas inför byggskedet då omsättningen kommer att öka kraftigt. Detta har medfört kostnader för konsulttjänster för översyn av ekonomisystemet Agresso samt prognos- och budgetsystem.

- Lokalkostnaderna ökar som en följd av en ökad organisation. För att hålla nere de ökade lokalkostnaderna har förvaltningen valt att införa flexarbetsplatser. Lokalkostnaderna prognostiseras till att bli högre än budget beroende på att förvaltningen från början av 2018 nyttjar hela plan 5 istället för delar av plan 5 och 6.

### 1.4 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

Förvaltningen är partfinansierad och bedriver inget åtgärdsprogram. Förvaltningen arbetar dock kontinuerligt med att skapa en så effektiv verksamhet som möjligt i linje med landstingets mål om ett *Effektivare landsting*. Se vidare under avsnitt 5 *Ledningens åtgärder*.

## 2. Bemanning




I sammanställningen av bemanningen ingår både de kostnader och volymer som återfinns i förvaltningens stab och som kostnadsförs samt de utgifter och volymer som återfinns i investeringsprojekten. De lönekostnader som avser direkt arbete i investeringsprojekten förs om till investeringsutgifter i ekonomisystemet och ingår därför inte i resultaträkningen. Dessa utgifter och volymer ingår dock i ovanstående sammanställning. Budgetsiffran för 2018 är dock beräknad exklusive projektverksamheten och är därför låg i jämförelse. Anledningen till att bemaningskostnaderna inte har ökat i samma utsträckning som övriga staplar är att en stor del av bemannings-kostnaderna är kostnader för inhyrd personal vilka har varit relativt oförändrat mellan åren.

### 2.1 Avvikelse helårsarbeten samt kostnadsutveckling i jämförelse med periodiserad budget

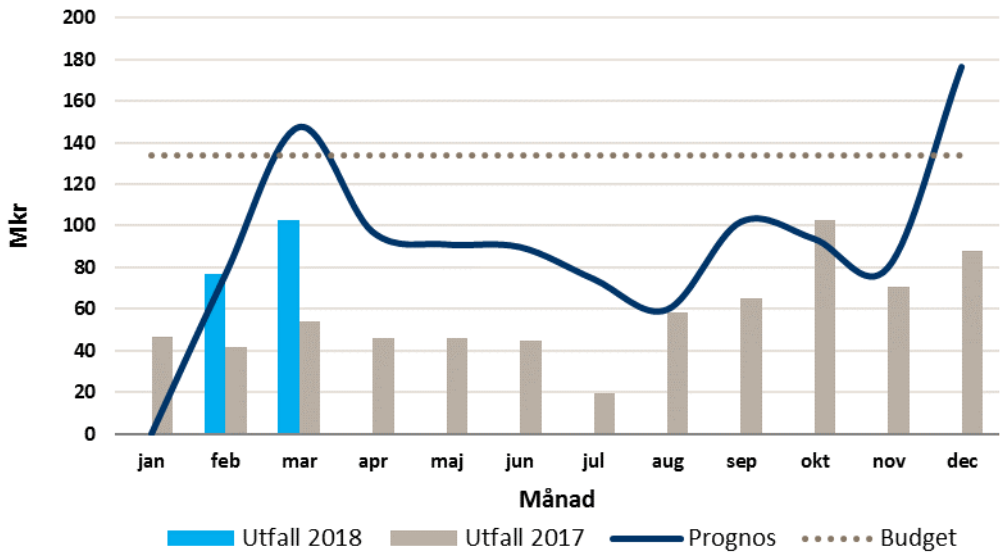
- Såväl antalet helårsarbeten som kostnaderna har ökat jämfört med föregående år beroende på att förvaltningen växer enligt plan. De ökade volymerna och kostnaderna är också en konsekvens av att förvaltningen arbetar kontinuerligt med en växling av inhyrd personal till anställd. Sedan 2017 är alla chefer anställda.

### 2.2 Prognos helårsarbeten samt kostnadsutveckling i jämförelse med budget

- Antalet helårsarbeten prognostiseras att öka i och med att förvaltningen arbetar aktivt för att växla bemanning från inhyrd personal till anställd.

## 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 Hagalund är ett eget objekt då detta är en del av Sverigeförhandlingen. Till tunnelbane-utbyggnaderna tillkommer objekt för Depå och Fordon.



Förvaltningens investeringsutgifter för årets tre första månader uppgår till 180 miljoner kronor vilket är 37 miljoner kronor högre än motsvarande period föregående år.

I diagrammet ovan är budgeten för 2018 periodiserad rakt över tolv månader. Vid årsskiftet 2017/2018 togs ett principbeslut inom förvaltningen att inte reservera investeringsutgifter vilket skett tidigare. Dock håller leverantörsreskontran extra öppet vid årsbokslut vilket innebär att årets utgifter hinner bokföras i december. Då ingen reservering sker i januari blir investeringsutfallet lågt i början av året, samtidigt som decemberutfallet blir högt, vilket syns i prognosen och utfallet i diagrammet.

## 3.1 Prognos i jämförelse med årets budget

- De totala investeringsutgifterna prognostiseras till 1 089 miljoner kronor jämfört med årets budget på 1 605 miljoner kronor, en avvikelse med 516 miljoner kronor. Nedan beskrivs prognos jämfört med budget per investeringsobjekt.

- Tunnelbana till Nacka och söderort:
  Investeringsutgifterna för tunnelbana till Nacka och söderort prognostiseras till 566 miljoner kronor jämfört med årets budget på 786 miljoner kronor, en avvikelse med 220 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att byggstart har skjutits fram beroende på en översyn av byggkostnader som gjordes under 2017 för att inrymma byggfasen inom budget. Samtidigt genomfördes en ny utformning av station Sofia vilket bidrog till framskjuten byggstart.

- Tunnelbana till Arenastaden:
  Investeringsutgifterna för tunnelbana till Arenastaden prognostiseras till 223 miljoner kronor jämfört med årets budget på 297 miljoner kronor, en avvikelse med 74 miljoner kronor. Avvikelsen beror på en förskjutning av planläggningsprocessen. I ovan belopp ingår Station Hagalund.

- Tunnelbana till Barkarby:
  Investeringsutgifterna för tunnelbana till Barkarby prognostiseras till 178 miljoner kronor jämfört med årets budget på 251 miljoner kronor, en avvikelse med 73 miljoner kronor. Avvikelsen beror på en förskjutning av byggstart till slutet av året.

- Depå Högdalen:
  Investeringsutgifterna för Depå Högdalen prognostiseras till 120 miljoner kronor jämfört med årets budget på 269 miljoner kronor, en avvikelse med 149 miljoner kronor. Avvikelsen beror på ett omtag i projekteringsarbetet på grund av ändrade förutsättningar i depåutbyggnadens lokalisering och omfattning.

- 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 att den planerade fordonsutredningen har skjutits framåt.

## 4. Väsentliga händelser, risker och möjligheter

För Tunnelbana till Barkarby planeras inlämning av järnvägsplanen för Trafikverkets fastställelse under april månad. Upphandling av arbetstunnlarna har påbörjats genom att en intresseförfrågan har skickats ut till de entreprenadföretag som genomgått en första kvalificering.

För tunnelbana till Arenastaden hölls huvudförhandling i mark- och miljödomstolen i februari. Domstolens utslag planeras till slutet av maj.

För tunnelbana till Nacka och söderort har mark- och miljödomstolen meddelat att huvudförhandlingar kommer att hållas i februari nästa år. Förberedelser kommer att göras för att möjliggöra byggstart av arbetstunnlarna så snart domen är klar.

På trafiknämnden den 10 april beslutades om namnen för de nya stationerna. De flesta behåller sina arbetsnamn, men på några platser blir det förändringar jämfört med de arbetsnamn som tidigare använts: Järfälla, Nacka, Slakthusområdet och Södra Hagalund. Järfälla kommun har utryckt en önskan om att se över namnsättningen för Järfälla.

Den största risken är i nuläget tid och kostnad för att komma överens om utformning och skyddsåtgärder vid ett antal beröringspunkter med anläggningsägare. Framför allt gäller detta Trafikverkets anläggningar. För Barkarby är det exempelvis tidskritiskt att teckna genomförandeavtal med Trafikverket avseende korsningspunkten med Förbifart Stockholm. För Arenastaden har Trafikverket lämnat en rad frågeställningar om förtydliganden gällande beröringspunkter mellan de egna anläggningarna och tunnelbanan.

# 5. Ledningens åtgärder

Förvaltningen arbetar aktivt med landstingets ansats kring ett *Effektivare landsting*. Förvaltningen arbetar sedan 2014 aktivt med att samutnyttja resurser och processer som redan finns inom landstinget, 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 landstingets övriga verksamhet.

Under inledningen av 2018 införde förvaltningen flexarbetsplatser som ett led att effektivisera verksamheten. Detta är första steg mot den samlokalisering som planeras av landstinget.

Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Det pågår därför ett arbete med att genomföra en växling av inhyrd personal till anställd då det är möjligt.

Under våren 2016 beslutades om ett stort åtgärds- och optimeringsprogram med fokus att hitta en effektivare utformning av anläggningen. Detta arbete gav många positiva effekter förutom att kostnaderna har kunnat hållas nere. Idag är detta en självklar del av förvaltningens löpande arbete inte bara avseende anläggningen, utan även i det löpande arbetet. Olika kompetenser möts, vrider och vänder på ett problem eller en arbetsprocess för att på så sätt hitta det mest effektiva tillvägagångssättet. Att tänka innovativt är ett viktigt riktmärke för förvaltningen och nya tillvägagångssätt används och sprids primärt till trafikförvaltningen men även till andra verksamheter inom landstinget samt till våra parter och andra intressenter.