Trafiknämnden

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

MÅNADSRAPPORT
februari 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 5
2.2 Prognos helårsarbeten samt kostnadsutveckling i jämförelse med budget 6

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

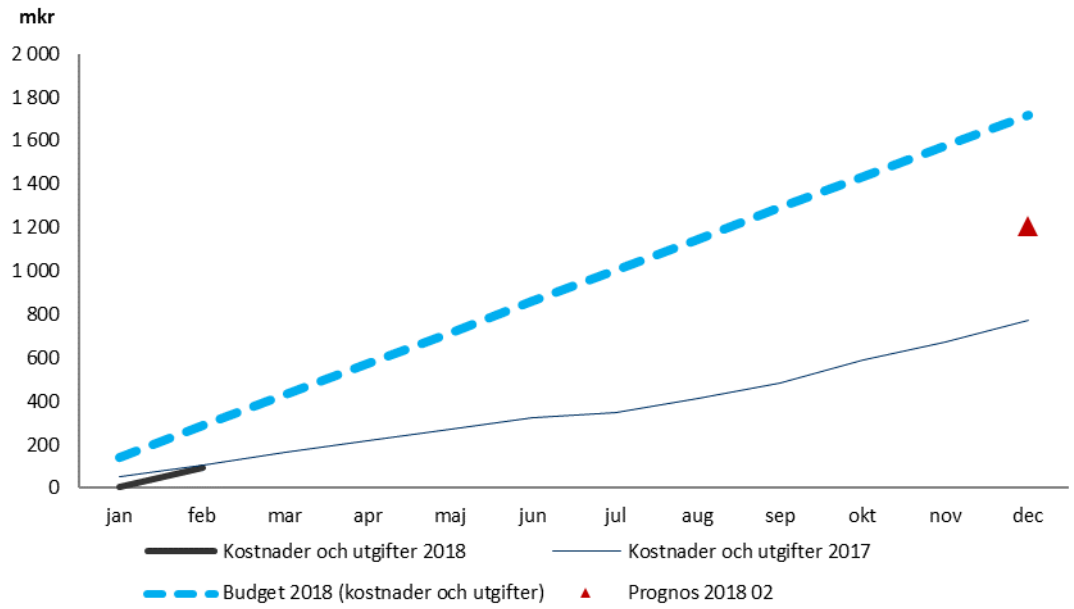
4. Väsentliga händelser, risker och möjligheter 8

5. Ledningens åtgärder 8

1. Ekonomi

Resultaträkning Mkr	Utfall ack 2018 02	Budget ack 2018 02	Avvik Utf-Bu	Utfall ack 2017 02	Föränd 1802/ 1702	Prognos 2018	Budget 2018	Avvik PR-BU	Bokslut 2017
Erhållna bidrag externt	-9	14	-22	15	-157 %	81	79	2	87
Erhållna bidrag internt	28	6	22	0	6339 %	38	37	1	2
Verksamhetsanslag	1	1	0	0		4	4	0	0
Verksamhetens intäkter	**20**	**21**	**-1**	**15**	**29%**	**122**	**119**	**3**	**90**
Personalkostnader	-4	-6	2	-3	45 %	-31	-36	5	-21
Hyreskostnader	0	-1	1	0	163 %	-11	-7	-4	-6
Inhyrd personal	-11	-8	-3	-11	7 %	-50	-46	-4	-48
Konsultkostnader	-2	0	-2	0	405 %	-4	-2	-3	-7
Övriga kostnader	-1	-4	3	-1	-35 %	-22	-25	3	-8
Verksamhetens kostnader	**-19**	**-20**	**1**	**-15**	25 %	**-118**	**-115**	**-3**	**-90**
Avskrivningar	0	0	0	0		0	0	0	0
Finansnetto	0	-1	0	0		-2	-4	2	0
Resultat	**0,4**	**0**	**0**	**0**		**2**	**0**	**2**	**0**

Förvaltningen redovisar ett resultat som avviker med 0,4 miljoner kronor jämfört med budgeterat nollresultat. Orsaken är att räntekostnaderna för förvaltningens lån är något lägre än det verksamhetsanslag som förvaltningen erhåller och som ska matcha räntekostnaderna.



1.1 Avvikelse utfall i jämförelse med periodiserad budget

- Kostnaderna ligger totalt sett på motsvarande nivå som den periodiserade budgeten.
- 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.
- Övriga kostnader är lägre än budget beroende på att IT-programvaror och kommunikationskostnader är lägre än budgeterat.
- Förvaltningen har inte några avskrivningskostnader. Först när tunnelbanan tas i drift kommer avskrivningskostnader redovisas vilka kommer att belasta trafikförvaltningen.
- 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 4 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

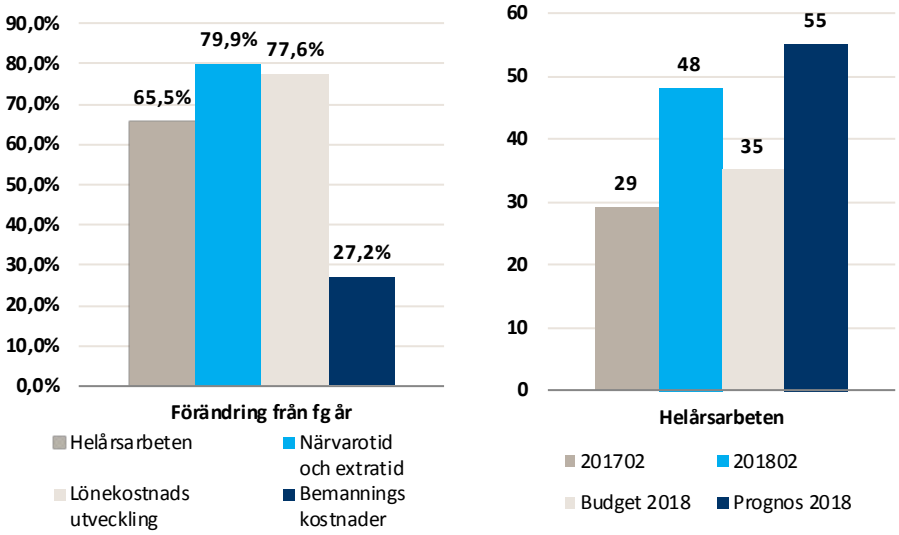
- Kostnaderna prognostiseras till att bli knappt 3 miljoner kronor högre än budget.
- Personalkostnaderna prognostiseras att bli lägre än budget samtidigt som kostnaderna för inhyrd personal och konsultkostnader prognostiseras till att bli något högre än budget. Förvaltningen har arbetet med ett effektivt och enkelt ekonomiuppföljningssystem vilket behöver utvecklas inför byggskedet då omsättningen kommer att öka kraftigt. Detta har medfört 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 4 miljoner kronor 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. 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 däför låg i jämförelse.

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. De ökade volymerna och kostnaderna är också en konsekvens av att

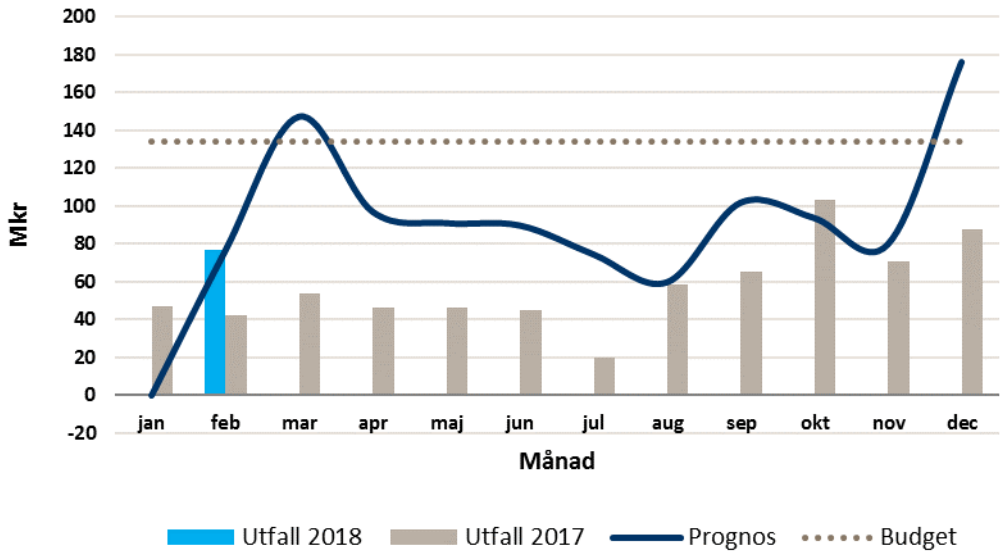
förvaltningen arbetar kontinuerligt med en växling av inhyrd personal till anställd. Sedan 2017 är alla chefer anställda.

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 två första månader uppgår till 77 miljoner kronor vilket är 12 miljoner kronor lägre 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 497 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 235 miljoner kronor, en avvikelse med 12 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 267 miljoner kronor, en avvikelse med 147 miljoner kronor. Avvikelsen beror på ett omtag i projekteringsarbetet på grund av ändrade förutsättningar i depå-utbyggnadens 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 Nacka och söderort har järnvägsplanen varit ute på granskning till och med 1 mars. Ett 50-tal svar har inkommit och de är i regel positiva. I de pågående förberedande arbetena har sprängningar påbörjats för rulltrappsschaktet i Mårtensdal vid uppgången mot Gullmarsplan.

För tunnelbana till Arenastaden har huvudförhandling i miljödoms-processen hållits i februari. Domstolens utslag planeras till slutet av maj.

För Tunnelbana till Barkarby hålls nu en sista kommunikation av järnvägsplanen med berörda. Därefter lämnas järnvägsplanen in för länsstyrelsens tillstyrkande och sedan Trafikverkets fastställelse.

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 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 samlokal-isering 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 nytt 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.