

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Månadsrapport

Mars 2025

Innehållsförteckning

1	Förvaltningschefens kommentar	3
1.1	Väsentliga händelser	3
2	Personal.....	7
2.1	Helårsarbeten.....	7
3	Ekonomi	9
3.1	Resultat	10
3.1.1	Personalkostnader inklusive inhyrd personal.....	10
3.1.2	Konsultkostnader	11
3.1.3	Administrativa kostnader.....	11
3.2	Åtgärder för ett resultat i balans	11
3.3	Investeringar	12
3.3.1	Status investeringsplanens genomförbarhet och risk.....	12
3.3.2	Utgift i jämförelse med budget.....	12
3.3.3	Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt> 100 mkr.....	15
3.3.4	Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar	15

1 Förvaltningschefens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT

Projektet har under perioden utfört stora mängder med betong, mark och VA-arbeten samt hiss och bergschakt på ovanmark i Sofia, Hammarby, Gullmarsplan, Sockenplan, Sickla, Järla och Nacka. Det har pågått planering och projektering i delprojekt Installationer och BEST. Vi har startat produktionen i Kungsträdgården med arbeten i huvudsak kanalisation och förlängning av bultar.

Delprojekt installationer och BEST har under perioden även invigt ett logistikcenter i Jordbro.

Projektet inledde den 13 februari omförhandling i mark- och miljödomstolen om nya inläckagevillkor för några utbyggnadsstäckor på Södermalm där förvaltningen bedömer att inläckagen kommer överskrida de villkor vi erhållit för drifttiden. Förvaltningen argumenterade för att befintliga åtgärder är tillräckliga och att nya, mer flexibla villkor behövs. Domen kom den 1 april till projektets fördel och godkände de nya inläckagevillkor för drifttiden för de fyra områden som söktes.

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN

Huvudtunnel, bygg- och installation Hagastaden fortsätter med bland annat tunneldrivning av spårtunnlar söderut mot Odenplan. Även arbeten med mark, VA, kanalisation och betong pågår i färdigställda delar. PFAS-rening kommer att installeras i Hagastaden. Detaljplanering av sommararbetena i Odenplan pågår. Den interna organisationen har utökats för att kunna hantera kommande skede inom bygg och installation.

För Södra Hagalund – Arenastaden pågår arbete i den stora berg- och anläggningsentreprenaden som innefattar både arbetstunneln i Arenastaden samt huvudtunneln. Bergarbetena är färdigställda i plattformsutrymmena. Nu pågår loss hållning av berg i rulltrappsschakten samt i tunnlar söderut. I tunnlar söderut är det en utmaning med dåligt berg och inläckage av vatten. Projektet har utmaningar med entreprenörens tidplan, men arbetet fortgår med entreprenören för att hålla projektets tider. Uppstart och planering pågår för de tre senast upphandlade entreprenaderna inom bygg, installation, styr och tele. Organisationen utökas för att klara kommande arbeten.

Upphandling av BEST (Bana, El, Signal och Tele) för hela sträckan Odenplan – Arenastaden pågår. Utvärdering av anbud är i full gång.

TUNNELBANA TILL BARKARBY

Under perioden har produktionen fortsatt i högt tempo. Entreprenören för Akalla till Barkarbystaden har fortsatt med intensiv produktion i tunnlar, stationsutrymmen och luftschakt och entreprenören för sträckan Barkarbystaden till Barkarby station har fortsatt med omfattande anläggningsarbeten både ovan och under mark.

Målsättningen är att berg_ och anläggningsentreprenaderna ska vara färdigställda under Q3 2025.

Bygg, installation samt serviceentreprenaden påbörjades som planerat under hösten 2024. BEST har startade under Q1 2025 med produktionsplanering och tillverkning av diverse material. Samarbetet med kontrakterade entreprenörer har intensifierats för en effektiv produktionsstart. Planeringsarbetet pågår fortsatt för att hantera konsekvenserna av det hävda kontraktet och för att säkerställa att projektet håller den planerade trafikstarten år 2027.

För entreprenören som ansvarar för bana och el 400 V har planeringen gått framåt, med fokus på förberedelser inför produktionsstart under kommande period.

DEPÅ NYA TUNNELBANAN - UTBYGGNAD HÖGDALEN

I Depåprojektet har arbete pågått inom alla delprojekt (Berg och anläggning samt Hus och BEST) under året.

I entreprenad betongtunnel under Kvicksundsvägen har alla betongarbeten för tunnarna i båda etapperna färdigställt. Återfyllnaden kring betongtunneln i etapp 2 pågår och sista betonggjutningarna i entreprenaden är färdiga.

I anslutningsspår Farstagrenen har vi haft genomslag mot Hökarängen vilket innebär att vi är klara med tunneldrivningen. Entreprenaden ligger efter i tid för de delar som berör installationer. Projektet har arbetat med att optimera tidplanen genom att exempelvis förlägga mark- och installationsarbeten parallellt med bergarbeten. Planering har pågått för överlämning av spårområde till delprojekt BEST.

BEST-arbeten löper på, bland annat med ombyggnad av spår och växlar, elarbeten samt montage av spår i uppställningshallen, i städ- och uppställningshall är arbetet färdigt.

I delprojekt HUS lämnades färdigställda byggnader över till trafikförvaltningen under slutet av 2024 och början av 2025 och produktion har pågått under perioden med kvarvarande delar, som färdigställandet förlängda uppställningshallen. Arbetet med Östra betongväggen har kommit igång och bedöms färdigställas under hösten 2025.

Tester och överlämningar har fortsatt under 2025 och 2026 i enlighet med provningsplanen.

FORDON

Under 2023 togs ett tjänsteutlåtande fram och Regionfullmäktige beslutade att C30-fordon skulle avropas. Optionsavropet gjordes i månadsskiftet november/ december och totalt avropades 20 fordon (=10 tåg). Av dessa avser 16 fordon nya tunnelbanans behov och bekostas av projekt Fordon. Övriga fordon bekostas av Trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen har nu uppdraget att ta emot de nya fordonen och projekt Fordons uppdrag blir att bevaka tid, kostnad och kvalitet för leveranserna.

Första optionsfordonet levereras under våren 2025. Totalt levereras 12 fordon under 2025. Övriga fordonsleveranser sker under första halvan av 2026. Förvaltningen betalar för fordonen enligt överenskommen betalplan med Trafikförvaltningen.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Arbetet med järnvägsplan och miljöprovning fortsätter och det har inkommit kompletteringsfrågor avseende vår tillståndsprövning från mark och miljödomstolen.

Dialoger med kommuner och intressenter har genomförts löpande inför planerad granskning av detaljplan och miljödom.

Arbetet med att ta fram förfrågningsunderlag fortgår. Bygghandlingsprojektering för tunnlar och stationer har under mars påbörjat fas 2, vilket innebär projektering för berg och anläggning.

DEPÅ, TRAFIKSYSTEM OCH FORDON – TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

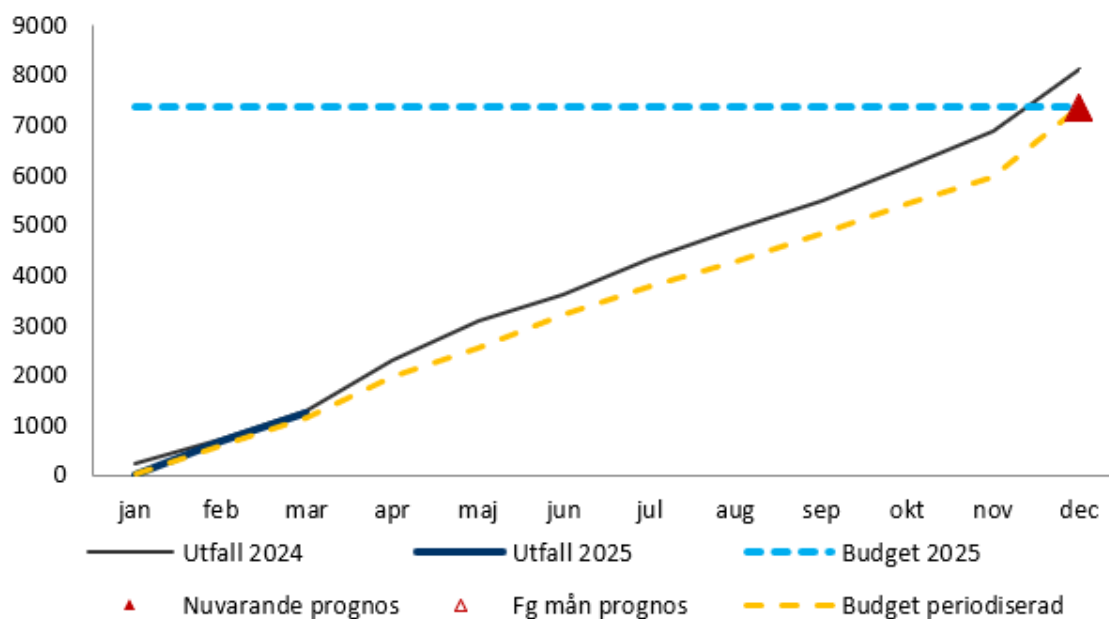
Under mars har arbetet med systemhandling för depån fortgått. Det arbetas med marknadskommunikation och marknadsdialog för övriga tekniska system samt funktionell kravställning för trafiksystemet. Trafiksystem och fordon planeras att upphandlas som en helhet.

Trafiknämnden beslöt under månaden att föreslå regionstyrelsen att besluta om finansiering av plattformsbarrärer, ballastfria spår och automatisk drift. Föreslaget är också att beslut samtidigt tas att depå, trafiksystem och fordon går över i genomförandefas.

Investeringsplan för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budgetarbetet. Det samlade utfallet för totala investeringar för perioden januari till och med mars 2025 uppgår till 1 252 miljoner kronor. Budgeten för helåret är 7 362 miljoner kronor.

Nedan visas ackumulerat utfall jämfört med prognos och budget samt utfall föregående år. Diagrammet visar utgifter som visas i balansräkningen.



2 Personal

Förvaltningen hade i mars 567 medarbetare. Större delen av organisationen går under året in i ett skedesbyte mellan berg/anläggning entreprenad och bygg installation.

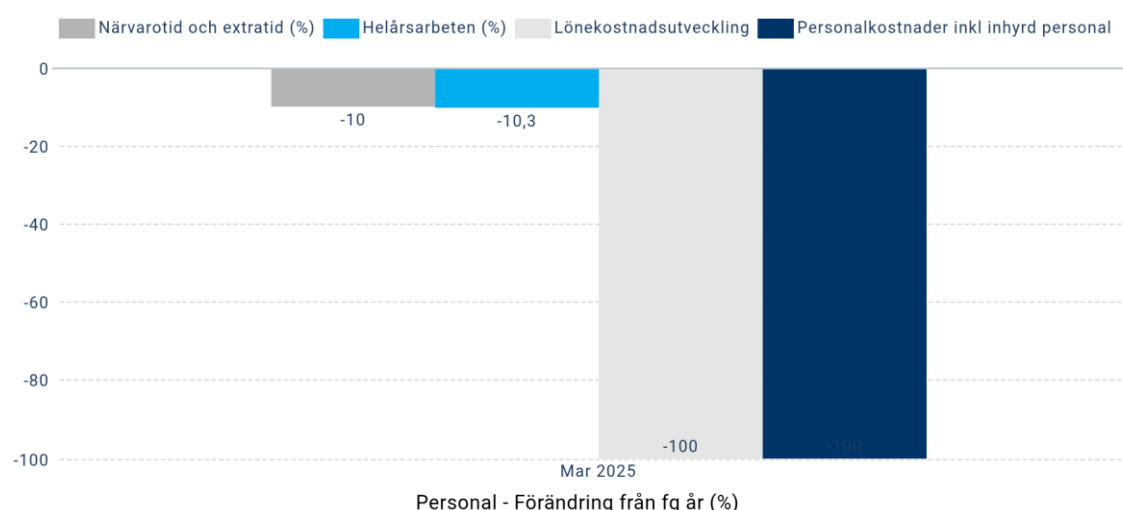
Förvaltningen beslutade under slutet av 2024 om en ny intern rekryteringsprocess för förvaltningens anställda för att kunna behålla kompetens inom förvaltningen.

Förvaltningen har även för verksamhetsåret 2025 tagit fram ett delmål att vi ska öka andelen anställda inom ramen för de arbetet ska samtliga avdelningar ta fram en konsultväxlingsplan med inriktning att i första hand anställa personal vid nyrekrytering. Inriktningen gäller oaktat om personal ingått i planerad bemanningsplan eller inte.

Inom förvaltningen har bedömningar gjorts av vilken personal som kommer att behövas under kommande år. Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Som ett led i arbetet med att vara en hållbar arbetsgivare sker en gemensam personalplanering i ledningsgruppen på övergripande förvaltningsnivå, bemanningsplanerna samordnas mellan avdelningscheferna både på kort och lång sikt för att skapa en bättre överblick samt möjliggöra för långsiktighet.

Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom regionen för att uppnå kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är HR-tjänster, redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri och IT-service

2.1 Helårsarbeten



	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. % utfall fg år	Budget År
Personal - Helårsarbeten	105	118	-13	-10,3 %	118

	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. % utfall fg år	Budget År
Extratid	0			0 %	
Totalt	105			-10,3 %	

* Helårsarbeten, är närvaro och frånvaro, vilket sammantaget motsvarar den avtalade tiden för sysselsättningsgraden i förhållande till aktuellt antal dagar under perioden, enligt Tableau.

** Budget rapporteras inte på extratid.

Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Förvaltningen har under perioden haft 107 anställda helårsarbeten.

I bemanningsvolymerna ingår både de volymer (antal helårsarbeten) som återfinns i förvaltningens stab samt de volymer som återfinns ute 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. En konsekvens av den utredning som skedde 2023 är all personal anses ha en direkt koppling till att bygga tunnelbana, därav de negativa värdena för lönekostnadsutveckling och personalkostnader inkl inhyrd personal.

3 Ekonomi

Förvaltning för utbyggd tunnelbana upparbetar från och med 2020 anläggningen inom AB SL. Drift- och avskrivningskostnader kommer att uppstå efter trafikstart och kommer då att belasta trafikförvaltningen.

Inom förvaltningen har bedömningar gjorts av vilken personal som kommer att behövas under kommande år. Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Förvaltningen har som målsättning att arbeta för att öka andelen anställda. Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom regionen för att uppnå kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är HR-tjänster, redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri och IT-service.

Det har till följd av att både förvaltningen och trafikförvaltningen bedriver verksamhet i AB SL funnits ett behov av att förtydliga ansvarsförhållanden i det aktiebolagsrättsliga perspektivet, vad avser verkställande direktörens ansvar för den del av bolagets verksamhet som bedrivs genom förvaltningen. Genom bildandet av ett särskilt dotterbolag för förvaltningens verksamhet har centrala ansvarsfrågor förtydligats. Vidare har bildandet av ett dotterbolag medfört en ändamålsenlig struktur med hänsyn till gällande redovisningsregler inom byggsektorn. Med anledning av detta har ett implementeringsarbete skett och det nya dotterbolaget är i drift från 1 oktober 2021.

Dotterbolaget SL Nya Tunnelbanan AB:s verksamhet består av att köpa in tjänster som krävs för att bygga nya tunnelbanan och säljer dessa vidare till bolagsdelen inom AB SL när anläggningen upparbetas. Följaktligen får dessa inköp och försäljningar ingen effekt på en konsoliderad resultaträkning.

SL Nya Tunnelbanan AB har också möjlighet till extern försäljning. Exempel på sådan försäljning är att tillhandahålla byggtjänster till extern part. Denna typ av försäljning ska redovisas som en intäkt samt matchas med hänförliga kostnader. Ersättning sker till verifierad självkostnad för förvaltningen, ett påslag om 22 procent på entreprenad och projekteringskostnad används för att täcka byggherrekostnad. Transaktionerna budgeteras som övriga intäkter respektive övriga kostnader.

Informationen i detta kapitel är konsoliderad, det vill säga att förvaltning för utbyggd tunnelbana, bolagsdelen inom AB SL och SL Nya Tunnelbanan AB redovisas som en entitet där interna transaktioner elimineras och benämns "förvaltningen" om inget annat anges.

En utredning av kostnader hänförliga till utbyggnaden av tunnelbanan är genomförd under år 2023. Resultatet är att det inte förekommer några väsentliga kostnader som inte kan ingå i anskaffningsvärdet av anläggningen, utöver några särskilda kostnadsslag.

3.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Budget år
Anslag	106	106	0	17,3 %	425
Övriga bidrag	0	5	-5	-99,9 %	21
Övriga intäkter	11	10	1	-2,1 %	39
Verksamhetens intäkter	118	121	-3	-7,5 %	486
Personalkostnader inkl inhyrd personal	0	0	0	-99,4 %	0
Lämnade bidrag	0	-5	5		-21
Lokal- och fastighetskostnader	0	0	0		0
IT- och telekostnader	0	0	0		0
Övriga kostnader	-9	-10	1	-40 %	-39
Verksamhetens kostnader	-9	-15	6	-83,4 %	-60
Avskrivningar	0	0	0		0
Finansnetto	-73	-106	33	10 %	-425
Resultat**	35,7	0	35,7		0

* mkr

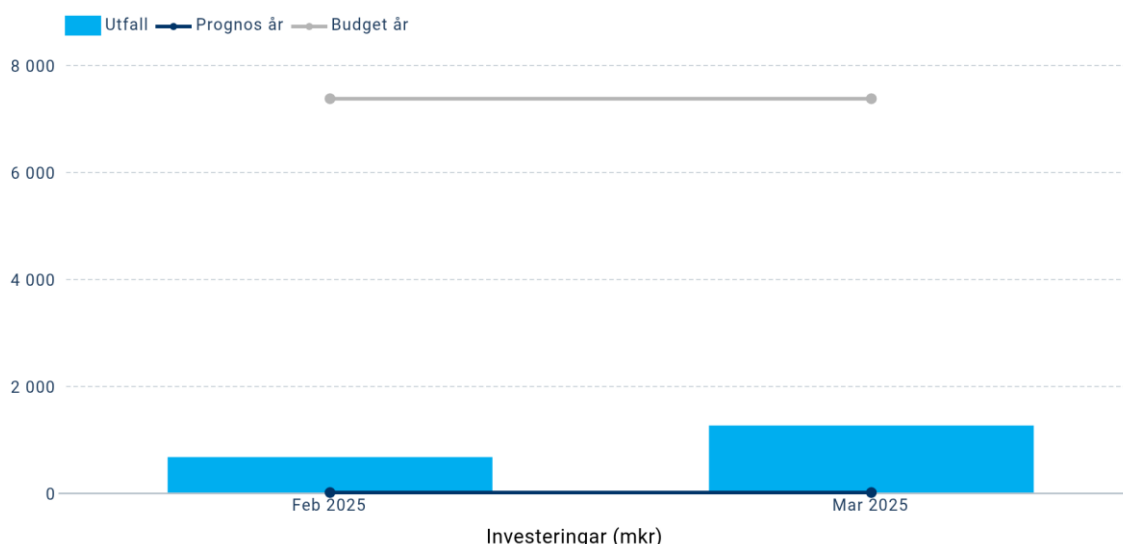
** Avser resultat före bokslutsdispositioner.

3.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Budget år
Summa personalkostnader	0	0	0		0
Förändring sem- och löneskuld	0	0	0		0
Lönekostnad	0	0	0		0
- varav övertid	0	0	0		0
- varav sjuklönekostnad	0	0	0		0
PO-pålägg	0	0	0		0
Övriga personalkostnader	0	0	0		0
Inhyrd personal	0	0	0	-98,9 %	0
Personalkostnad inkl inhyrd personal	0	0	0	-99,4 %	0

* mkr

3.3 Investeringar



Det första rapporteringstillfället för *Prognos år* är i april månad.

3.3.1 Status investeringsplanens genomförbarhet och risk

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram under året innan budgetåret vilket gör att det finns viss osäkerhet gällande träffsäkerheten i budgeten.

I komplexa infrastrukturprojekt med många processer och inblandade intressenter är det svårt att förutse eventuella konsekvenser som kan ha påverkan på framdriften. Historiskt har upparbetningsgraden därför varit lägre än den beslutade investeringsplanen.

Risker ingår inte i budget. De faktiska projekt- och finansiella riskutfallen rapporteras och redovisas kontinuerligt till parterna i respektive, delprojekts styrelse, styrelse och av Förvaltningschefen på Trafiknämnden

Den totala investeringsprognosen utgår från prognoser i prisnivå januari 2016. Prognosen har räknats upp till dagens prisnivå med KPI-utfall. Därefter har investeringsprognosen räknats upp med en KPI-prognos enligt Konjunkturinstitutets prognos framåt i enlighet med regionens direktiv. Det finns en risk att KPI-ökningen blir lägre än faktiskt byggindex vilket medför en kostnadsrisk.

3.3.2 Utgift i jämförelse med budget

Utfallet för investeringsobjekten per mars 2025 uppgår till 1 252 miljoner kronor.

Totala utgifter och kostnader

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till och med mars 2025 uppgår till 32 538 miljoner kronor. Av dessa är 11 956 miljoner kronor byggherrekostnader inklusive projektering. 20 582 miljoner kronor är entreprenadkostnader.

Status enskilda investeringsobjekt

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT

Investeringsutgifter för tunnelbana till Nacka och Söderort för perioden januari till och med mars 2025 uppgår till 415 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 17 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till 2 376 miljoner kronor, vilket är samma som den av fullmäktige beslutade budgeten för året.

Totalkostnadsprognosen i investeringsplanen uppgår till 25 400 miljoner kronor. Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN:

Station Södra Hagalund är ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden.

Arenastaden

Investeringsutgifter för tunnelbana till Arenastaden för perioden januari till och med mars 2025 uppgår till 157 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 12 procent av årets budget.

Prognosen för helåret avseende Arenastaden uppgår till 1 269 miljoner kronor, vilket är samma som den av fullmäktige beslutade budgeten för året.

Totalkostnadsprognosen i investeringsplanen för Arenastaden uppgår till 6 509 miljoner kronor. Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

Station Södra Hagalund

Investeringsutgifter för station Södra Hagalund för perioden januari till och med mars 2025 uppgår till 24 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 10 procent av årets budget.

Prognosen för helåret avseende station Södra Hagalund uppgår till 252 miljoner kronor, vilket är samma som den av fullmäktige beslutade budgeten för året.

Totalkostnadsprognos i investeringsplanen för station Södra Hagalund uppgår till 1 509 miljoner kronor. Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

TUNNELBANA TILL BARKARBY:

Investeringsutgifter för tunnelbana till Barkarby för perioden januari till och med mars 2025 uppgår till 361 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 33 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till 1 106 miljoner kronor, vilket är samma som den av fullmäktige beslutade budgeten för året.

Totalkostnadsprognos i investeringsplanen uppgår till 6 638 miljoner kronor. Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

DEPÅ HÖGDALEN OCH FORDON:**DEPÅ NYA TUNNELBANAN - UTBYGGNAD HÖGDALEN**

Investeringsutgifter för Depå Nya tunnelbanan för perioden januari till och med mars 2025 uppgår till 238 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om ca 20 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till 1 163 miljoner kronor, vilket är samma som den av fullmäktige beslutade budgeten för året.

Totalkostnadsprognos i investeringsplanen uppgår till 5 884 miljoner kronor.

FORDON

Prognosen för helåret uppgår till 435 miljoner kronor, vilket är samma som den av fullmäktige beslutade budgeten för året.

Aktuell totalkostnadsprognos i investeringsplanen uppgår till 1 737 miljoner kronor. Jämfört med den av fullmäktige beslutade budgeten för totalkostnad på 1 737 miljoner kronor avviker den inte från beslutad budget.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Investeringsutgifter för Tunnelbana till Älvsjö för perioden januari till och med mars 2025 uppgår till 42 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om cirka 7 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till 646 miljoner kronor, vilket är samma som den av fullmäktige beslutade budgeten för året.

Totalkostnadsprognosen uppgår till 16 704 miljoner kronor. Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

DEPÅ, TRAFIKSYSTEM OCH FORDON – TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Investeringsutgifter för depå och fordon för tunnelbana till Älvsjö för perioden januari till och med mars 2025 uppgår till cirka 11 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om cirka 12 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till cirka 90 miljoner kronor, vilket är samma som den av fullmäktige beslutade budgeten för året.

Totalkostnadsprognos uppgår till 3 612 miljoner kronor exklusive tillägg enligt nedan. Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

"Trafikstyrningssystem" aktuell totalkostnadsprognos uppgår till 1 570 miljoner kronor.

LOKALISERINGSUTREDNING BROMMA PARKSTAD

Prognosen för helåret uppgår till cirka 25 miljoner kronor, vilket är samma som den av fullmäktige beslutade budgeten för året.

3.3.3 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 100 mkr

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Inv. utgift beslut Mkr	Total inv. utgift inv. objekt Mkr	Datum beslut nämnd/bolags styrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Tilläggsinvestering gul linje	Genomförande beslut, depå, fordon Älvsjö				2025

3.3.4 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

Medfinansiar	Investeringsobjekt	Erhållet likvid- mässigt under året	Resultatf ört under året	Budget	Budget avvik.	Bokslut fg år
Stockholmsförhandling en	Tunnelbana till Nacka och Söderort	247		1312		
Stockholmsförhandling en	Tunnelbana till Arenastaden	152		808		
Stockholmsförhandling en	Tunnelbana till Barkarby	61		467		
Sverigeförhandlingen	Tunnelbana till Älvsjö			429		
Sverigeförhandlingen	Station Södra Hagalund			23		
Totalt medfinansiering av investeringar						

Tabellen ovan inkluderar även fakturerat KPI för föregående år.

Förvaltningen resultatför inte sådana bidrag som direkt kopplas till investeringsobjekten som byggs. Dessa bidrag resultatförs när anläggningen tas i bruk och det sker inom ramen för trafikförvaltningens verksamhet, följden blir att det inte finns någon budgetavvikelse eller siffror från bokslut föregående år.