

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Månadsrapport

Mars 2021

Innehållsförteckning

1	Förvaltningschefens kommentar	3
1.1	Väsentliga händelser	3
1.2	Bedömning av risker och möjligheter	5
1.3	Ledningens åtgärder	6
2	Personal.....	7
2.1	Helårsarbeten.....	8
3	Ekonomi	9
3.1	Resultat	10
3.2	Åtgärdsprogram för ett resultat i balans	12
3.3	Investeringar	12

Bilagor

Bilaga 1: FUT Bilaga Covid 2103

1 Förvaltningschefens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

Det kommer att hända mycket under året, bland annat många upphandlingar av stora entreprenader inom berg- och anläggning, bygg och installation samt BEST. På flera ställen kommer huvudentreprenader byggstartas. Detta innebär att förvaltningens omsättning av kostnader nästan fördubblas.

Under perioden återkallades överprövningen av upphandlingen för station Sofia och planering pågår för att teckna kontrakt så snart avtalsspärren gått ut. Berg och anläggningsentreprenaden för Arenastaden-Södra Hagalund tilldelades den 9 april. Även upphandlingen av Betongtunnel Kvicksundsvägen för depåprojektet tilldelades under perioden, men har därefter överklagats.

Ett positivt resultat i förvaltningens hållbarhetsarbete är att Arenastaden vid den senaste revisionen nådde upp till den högsta nivån, excellent, i hållbarhetsverktyget Ceequal.

Under perioden besökte trafikregionrådet Kristoffer Tamsons projektet Barkarby och fick då bland annat se det utsprängda plattformsrummet i Barkarby station.

Det är ett stort medialt intresse för förvaltningens verksamhet vilket under perioden har medfört flera stora artiklar i bland annat tidningen Byggindustrin, Dagens Nyheter och Mitt i Järfälla. Även i Svt och i radions P4 har det varit inslag. Blandningen av stora och mindre nyheter om förvaltningens arbete bidrar till att skapa acceptans för uppdraget att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan.

Förvaltningen har tillsammans med trafikförvaltningen skrivit ett remissyttrande på Transportstyrelsens förslag till ny föreskrift för tunnelbana och spårväg. Yttrandet beslutades i Trafiknämnden i mars. Ett förslag på nytt myndighetskrav från Transportstyrelsen är ökat skyddsavstånd mellan och bredvid spåren. För tunnelbanans del innebär det en större tunnelsektion och ökade kostnader. För den kommande utbyggnaden till Älvsjö skulle det kunna innebära ökade kostnader på en miljard kronor. Det är inte hanterbart inom den ekonomiska ramen vilket framgår i remissvaret.

Förvaltningen fortsätter att växa och rekrytera nya medarbetare under året. Förvaltningen fortsätter också arbetet med att tydliggöra arbetsätt och ansvar och roller inom organisationen. Detta för att underlätta det gemensamma arbetet med att nå huvudmålet: att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt överenskommelsen.

Det pågår ett intensivt förhandlingsarbete för tilläggsavtal som avser Stockholmsförhandlingen, det handlar om de drygt 9 miljarder som saknas. Förhandlingsresultatet ska redovisas till regeringskansliet senast 15 april i år. Alla inblandade parter är överens om att detta ska lösas.

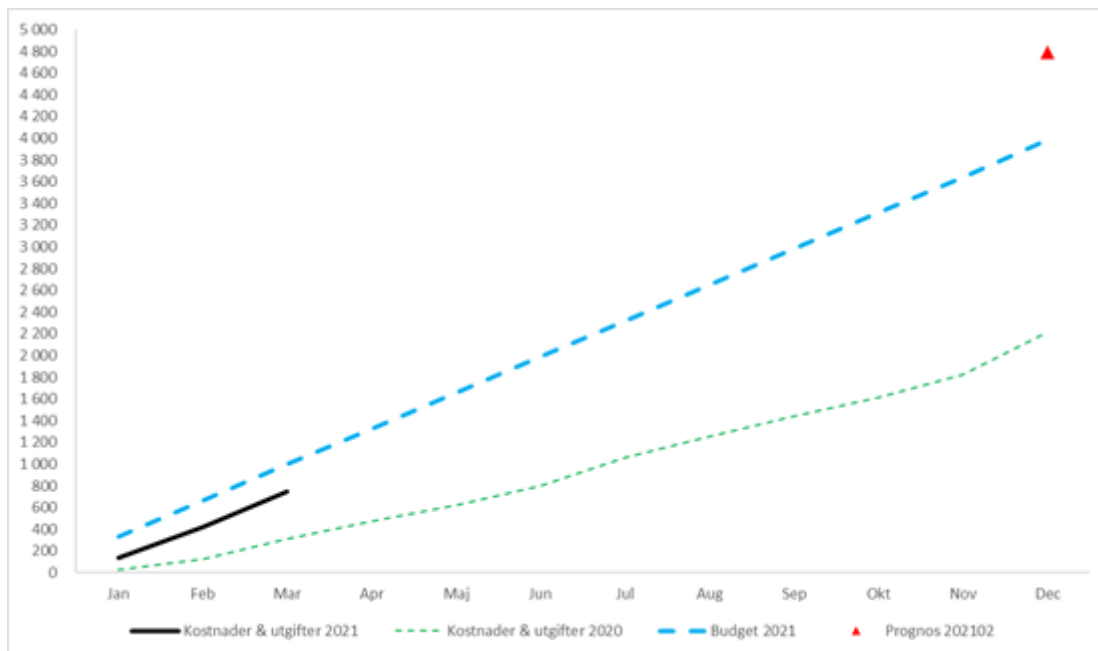
Pandemin fortsätter och förvaltningen följer Folkhälsomyndighetens rekommendationer. Det innebär att om man kan så ska arbetet utföras hemifrån fram

till 31 augusti om inget annat besked kommer. För att stärka medarbetaren i pandemin har förvaltningen bland annat deltagit i en hälsoutmaning i form av en stegtävling tillsammans med andra förvaltningar inom Region Stockholm.

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budgetarbetet vilket generellt sker cirka ett år innan budgetåret. I enlighet med de kostnadsbedömningar som gjordes hösten 2019, ligger 2021 högre jämfört med fullmäktiges beslutade investeringsplan. Det samlade utfallet för totala investeringar och ej aktiverbara kostnader för perioden januari till och med mars 2021 uppgår till 751 miljoner kronor (varav 31 miljoner kronor inom verksamhetens kostnader). Budgeten för helåret är 3 982 miljoner kronor (varav 170 miljoner kronor i ej aktiverbara kostnader och resterande som investeringsutgifter). Prognosen för helåret uppgår till 4 790 miljoner kronor (varav 170 miljoner kronor i kostnader), vilket är 808 miljoner högre än budgeterat.

Efter att prognosen för helåret rapporterats har upphandling för tre stora entreprenader överklagats och lämnats till förvaltningsrätten för prövning. Prognosen kommer till nästa prognostillfälle att justeras med en minskning om cirka 250 miljoner kronor.

Nedan visas ackumulerat utfall jämfört med prognos och budget samt utfall föregående år. Diagrammet visar både kostnader som belastar resultaträkningen och utgifter som aktiveras i balansräkningen. Förvaltningen har som princip att inte reservera för investeringsutgifter vilket gör att investeringsutfallet blir lägre i januari och högre i december i och med att reskontran håller öppet längre vid årsbokslut.



1.2 Bedömning av risker och möjligheter

Förvaltningen har i arbetet med verksamhetsplanen genomfört riskworkshop i projekt och på enheter. Förvaltningsledningen har därefter prioriterat de risker som ska tas upp till internkontrollplanen för 2021. Varje risk har kopplats till ett av regionfullmäktiges mål samt delats in i olika områden.

Nedan ges en kort sammanfattning av de största riskerna (röda) som återfinns i förvaltningens internkontrollplan. Åtgärder är sammanställda och uppföljning av riskerna kommer att sammanställas inför tertialrapport 1 i enlighet med regionens riktlinje för intern kontroll.

Arbetsmiljö

De största identifierade riskerna är arbetsolyckor och arbetsplatstillbud och är kopplat till förvaltningens lokala mål Hållbar verksamhet och fullmäktiges mål Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar.

Avslut och Överlämning

De största identifierade riskerna härrör till avslut och otydlighet avseende genomförande av provning och är kopplat till förvaltningens lokala mål Leverans i tid och nämndmålet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.

Omfattning och Förutsättningar

De största identifierade riskerna är försening i tilldelning samt bristande implementering av nya/förändrade krav från myndigheter eller i lag och förordning och är kopplat till förvaltningens lokala mål Leverans i tid samt Hållbar verksamhet och nämndmålet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem respektive fullmäktiges mål Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar.

Produktion

De största identifierade riskerna härrör till att entreprenadberg klassas som avfall istället för biprodukt samt livstidsförlängning av Grönt signalsystem och är kopplat till förvaltningens lokala mål Leverans i tid, Hållbar verksamhet respektive Effektiv anläggning och fullmäktiges mål Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem respektive Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar.

Projektering

De största identifierade riskerna härrör till att generalkonsulter inte hinner få fram planerade handlingar och kvaliteten är bristfällig samt att kalkyl för tunnelbana till Älvsjö tas fram eventuellt överskrider ram. Riskerna kopplar till förvaltningens lokala mål Långsiktig hållbar ekonomi som hör till fullmäktiges mål hållbar investeringsutveckling.

Samverkan med externa parter

Den största risken är oenighet med finansierande parter om omfattning, intilliggande områden och anläggningar, på förvaltningens uppdrag och kopplar till förvaltningens lokala mål Nöjda uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden och fullmäktiges mål hållbar investeringsutveckling.

Tillstånd och avtal

Den största risken är att avtal inte efterlevs och kopplar till förvaltningens lokala mål Hållbar verksamhet och fullmäktiges mål Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.

Upphandling

De största riskerna rör fel i förfrågningsunderlag avseende kvalificeringskrav och otydlighet i utvärderingsmodell samt tid och resursbrist i upphandlingsprocessen. Riskerna kopplar till förvaltningens lokala mål Leverans i tid och fullmäktiges mål Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.

Priset vid upphandling av entreprenörer kan variera inom ett stort spann beroende på konkurrensen på marknaden vid den aktuella tidpunkten samt det förtroende förvaltningen har hos marknaden för sina entreprenader. Överprövning av upphandlingar innebär tidsåtgång för prövning i domstolar vilket försenar entreprenadstarten.

Övriga förvaltningsövergripande risker

Det finns risk att den pågående förhandlingen mellan parterna om finansiering i Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen drar ut på tiden. Det innebär att förseningar kan uppkomma om parterna inte är överens om att genomföra vidare upphandlingar i väntan på överenskommelse om finansiering.

En betydande förvaltningsövergripande risk är att avtalen mellan parterna regleras med KPI. Historiskt ligger KPI-utvecklingen, vilken finansieringen i överenskommelsen är reglerad med, betydligt lägre än den indexutveckling som skett inom bygg- och anläggningssektorn. Konsekvensen av en liknande trend i framtiden blir kostnadsökningar som inte ingår i överenskommelsen och därmed inte heller är finansierade.

1.3 Ledningens åtgärder

Covid-19

Med anledning av det rådande läget med den pågående covid-19 pandemin har ledningen sammanträtt tätare i en utökad ledningsgrupp med kommunikations- och säkerhetschef. Förvaltningens medarbetare har fått information kontinuerligt via mail och på intranätet.

Ledningsgruppen genomförde en kontinuitetsplanering, det vill säga hur förvaltningen förbereder sig på en eventuell ökad sjukfrånvaro. Vidare sker en kontinuerlig planering

för att entreprenadverksamheten ska kunna fortgå utan större störningar till följd av covid-19. Dessutom har riktlinjer för hur kommunikation och genomförande av våra sprängningar och besiktningar tagits fram med utgångspunkt i den situation som samhället befinner sig till följd av covid-19.

För att minska smittspridningen är rekommendationen att i den mån man kan så ska arbetet förläggas på distans samt att vara observant och stanna hemma vid sjukdomssymptom. För förvaltningen är det viktigt att vår verksamhet fortsätter att fungera. Det innebär att vissa medarbetare vid olika tillfällen behöver jobba på kontoret eller på byggarbetsplatsen. Det gäller även förvaltningens leverantörer. Förvaltningen följer allmänna råd från Folkhälsomyndigheten, det vill säga att fram till och med den 30 april 2021 gäller arbete på distans där det är möjligt. Pandemin kan komma att påverka framdriften men i nuläget går verksamheten enligt plan.

Ekonomi, tid och risk

Efter ett intensivt arbete under hösten 2019 har förvaltningen nu en klar bild av projektens långsiktiga bedömningar av ekonomi, tid och risk. Samtalen mellan parterna pågår fortsatt med anledning av den situation som förvaltningen presenterat, att förvaltningens projekt inom Stockholmsöverenskommelsen överskrider kostnadsramen med drygt 9 miljarder kronor. Nu pågår en konstruktiv dialog mellan parterna för att lösa finansieringsfrågan.

Från ledningens sida innebär detta att förvaltningen nu går in i en tid med nya krav kring ekonomi, tid och risk samt anläggningens omfattning. Förvaltningen har stärkt uppföljning, styrning och återrapportering genom att efter ledningsgruppen under inledningen av 2020 beslutade:

- Anläggningens omfattning är låst så att den blir tydlig för medarbetare och samarbetsparter.
- Projektens avrapportering till ledningen har standardiserats för att stärka den kontinuerliga kontrollen och styrningen samt förbättra avrapporteringen till Region Stockholm och övriga parter.
- Nyckeltal som underlättar en samlad styrning har implementerats.

Riskhantering

Utöver ovanstående har även riskhanteringen setts över. Målet är att skapa en större tydlighet, transparens och kontinuerlig statusrapportering inom förvaltningen men även gentemot de finansierande parterna. Arbetet med risker i ledningsgruppen kommer under 2021 att intensifieras.

2 Personal

Förvaltningen hade i mars 369 medarbetare.

Organisationen går nu i stora delar av verksamheten 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, dels genom inhyrning av resurser från konsultföretag. Förvaltningens mål är att öka andelen anställda i relation till inhyrd personal, förstahandsalternativet ska därför alltid vara anställning.

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 arbetar med att genomföra en växling av bemanning 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.

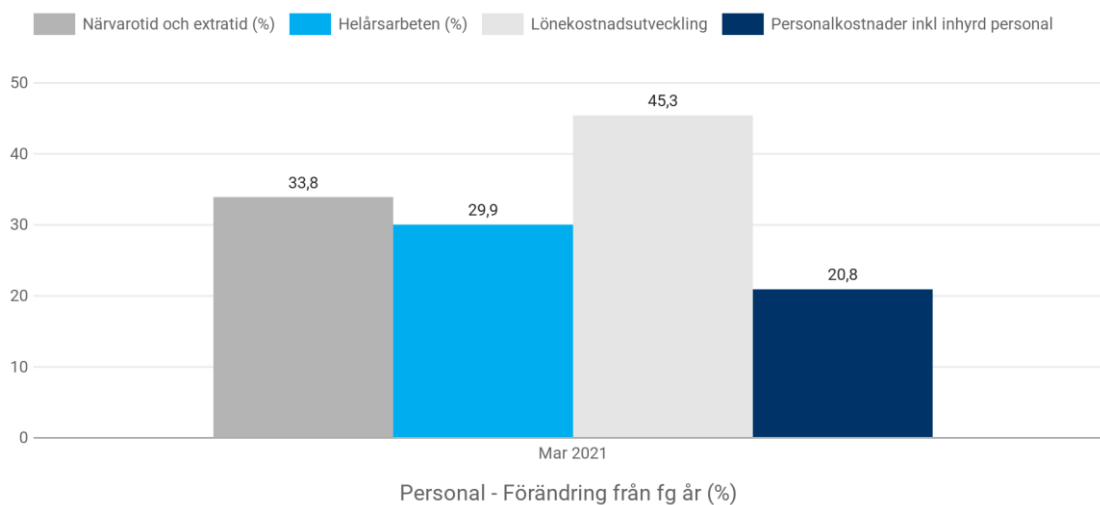
Under det senaste året då förvaltningens arbete påverkats av den pågående pandemin har även medarbetarnas situation påverkats då rekommendationen varit att arbeta, i den mån det går, ska ske på distans.

Mot den bakgrunden har förvaltningen kontinuerligt genomfört medarbetarbarometern med särskilda frågor kring arbetssituationen under covid-19.

Resultatet visar att stora delar av medarbetarna har en väl fungerande arbetsmiljö på distans och levererar enligt plan.

Som en följd av pandemin och de arbetssätt som förvaltningen haft har en särskild satsning genomförts avseende framtagande av Teamsutbildning för medarbetarna. Vidare undersöks just nu möjligheten till elektronisk signering för att underlätta i vardagen för medarbetare och chefer.

2.1 Helårsarbeten



Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Personal - Helårsarbeten	100	90	10	29,9%	100	100	0

Utfall i jämförelse med budget

- Förvaltningen har under perioden haft 100 anställda 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.
- Antalet helårsarbeten är högre än motsvarande period föregående år vilket är en naturlig följd av en växande organisation. Antalet helårsarbeten och kostnader relaterat till dessa har ökat.

Prognos i jämförelse med budget

För helåret 2021 förväntas inga väsentliga avvikelser mellan prognos och budget.

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. Driftkostnader hänförliga till Region Stockholms andel av verksamhetens kostnader kommer under byggtiden att belasta AB SL då Region Stockholms finansieringsform skiljer sig från övriga parter finansieringsform i Stockholms- och Sverigeförhandlingen.

Den centrala staben (del av byggherrekostnaden) bedöms redovisningsmässigt inte vara en del av investeringarna varför dessa kostnader inte ingår i den samlade investeringsbudgeten. Kostnader som inte är direkt hänförliga till respektive investeringsobjekt ingår i resultatbudgeten.

I dessa kostnader ingår kostnader i samband med att Trafikverket har ansvaret för Mälarbanans biljetthall och noden vid Barkarby bytespunkt. Det innebär att ansvaret för att projektera och bygga anläggningen är Trafikverkets då Trafikverket kommer att äga och förvalta anläggningen. Projekt Barkarby delfinansierar anläggningen i enlighet med beslut i fullmäktige, LS 2018- 0278. Eventuellt ska regionens kostnader för

Mälarbanan aktiveras över 25 år enligt riktlinjer från regionledningskontoret inom Region Stockholm.

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

3.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Anslag	5	5	0	100 %	20	20	0
Övriga bidrag	28	38	-10	-0,6 %	170	170	0
Övriga intäkter	0	0	0		0	0	0
Verksamhetens intäkter	33	43	-10	7,9 %	190	190	0
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-24	-27	3	20,8 %	-106	-106	0
Lämnade bidrag	0	0	0		-24	-24	0
Lokal- och fastighetskostnader	-2	-2	0	-27,3 %	-8	-8	0
IT- och telekostnader	-2	-2	0	3,2 %	-8	-8	0
Övriga kostnader	-2	-7	5	-36,7 %	-24	-24	0
Verksamhetens kostnader	-31	-38	7	7,9 %	-170	-170	0
Avskrivningar	0	0	0		0	0	0
Finansnetto	-2	-5	3		-20	-20	0
Resultat**	0,3	0	0,3		0	0	0

* mkr

** Avser resultat före bokslutsdispositioner. I detta resultat ingår effekten av den förändrade diskonteringsräntan i pensionsskulden.

Utfall i jämförelse med budget

Förvaltningen har enligt Budget 2021 ett fastställt resultatkrav som uppgår till 0 mkr och utfallet för året överstiger fastställt resultatkrav med mindre än 1 miljon kronor.

- Anslag om totalt 20 miljoner för år 2021 kommer betalas ut från Region Stockholm och en tolfedel erhålls varje månad med syfte att göra Region Stockholms finansieringsform kostnadsneutral.
- Övriga bidrag (externa) avser en upplösning av finansieringen från parterna vilket sker månadsvis i takt med förvaltningens kostnader. Utfallet för bidragen är 28 miljoner kronor och motsvarar verksamhetens kostnader exklusive Region Stockholms andel av kostnaderna. Detta då Region Stockholms finansieringsform omöjliggör samma tillämpning av redovisningsprinciper som för bidrag och leder därför till att Region Stockholms andel av verksamhetens

kostnader belastar förvaltningens resultat.

- Personalkostnader inklusive inhyrd personal är 24 miljoner kronor vilket är 3 miljoner kronor lägre än periodiserad budget. Detta beror på en lägre volym av köpta timmar hänförligt till inhyrd personal.
- Utfallet för Lokal- och fastighetskostnader samt IT- och telekostnader motsvarar de budgeterade kostnaderna.
- I kategorin för övriga kostnader ingår bland annat konsultkostnader, kommunikationskostnader samt övriga kostnader. Utfallet för övriga kostnader är 2 miljoner kronor och understiger budgeten med 5 miljoner kronor. Detta beror på en förskjutning av planerade insatser.
- Förvaltningen har inte några avskrivningskostnader. Först när tunnelbanan tas i drift kommer avskrivningskostnader för denna att redovisas vilka kommer att hanteras inom ramen för trafikförvaltningens verksamhet.
- Finansnettot motsvarar de regioninterna räntekostnaderna som är hänförligt till regionens finansiering.
- Konsoliderat resultat för förvaltningsdelen och bolagsdelen inom AB SL som visas i resultaträkningen ovan uppgår till 0,3 miljoner per mars. Det konsoliderade resultatet utgörs av Region Stockholms andel av kostnaderna samt mellanskillnaden av anslag och koncernintern ränta.

Kostnader som uppstår i förvaltningsdelen (ej konsoliderat) ska matchas med intäkter vid försäljning av tjänster till bolagsdelen inom AB SL. Resultatet för förvaltningsdelen separat uppgår till 0 miljoner kronor per sista mars vilket är det resultatkrav som fullmäktige har beslutat om.

Bolagsdelen inom AB SL enskilt (ej konsoliderat) redovisar en vinst om cirka 0,3 miljoner per mars. Resultatet utgörs av Region Stockholms andel av verksamhetens kostnader som uppkommer på grund av att bolagsdelen inom AB SL inte har möjlighet att redovisa intäkter i takt med utförd prestation då Region Stockholms andel av finansieringen utgörs av lån och inte bidrag. Detta medför att kostnaderna belastar bolagsdelen inom AB SL. Vidare tillkommer mellanskillnaden mellan erhållet anslag och faktisk räntekostnader för regioninterna lån.

Prognos i jämförelse med budget

För helåret 2021 förväntas inga väsentliga avvikelser mellan prognos och budget.

Covid-19-effekt på utfall

Förvaltningen har inte någon effekt av covid-19 i resultaträkningen, nedan stycken avser investeringsverksamhet.

Utfall för merkostnader under perioden januari - mars omfattar 172 tusen kronor och avser förseningar vad gäller materielleveranser vilket påverkar ledtider, samt tillfälliga lösningar som inneburit merkostnader i SICE-entreprenaden (säkerhetstekniska installationer). Se bilaga FUTcovid2103.

Covid-19-effekt på prognos

Förvaltningen har inte någon effekt av covid-19 i resultaträkningen. För investeringsverksamheten finns inga större effekter på prognos för året. Uppföljning sker löpande och rapportering i enlighet med regionens riktlinjer.

3.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

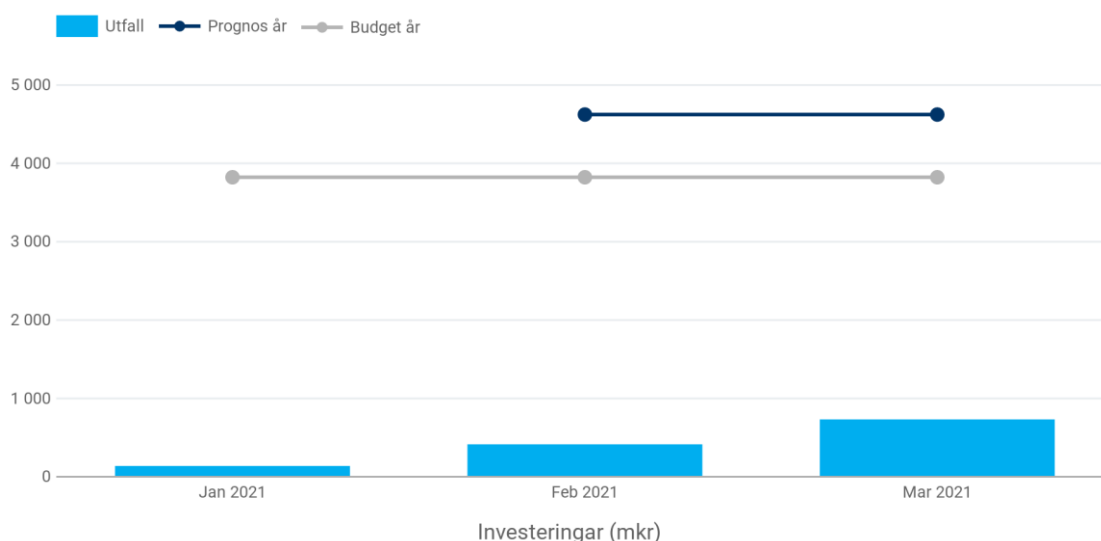
Åtgärd (mkr)	Kommentar	Utfall	Prognos 2021	Budget 2021	Budget 2022
Summa					

Förvaltningen har löpande genomfört ett åtgärds- och optimeringsarbete för att hålla verksamheten inom beslutade ramar. Under hösten 2019 har parterna tillsammans drivit ett arbete med att inventera förslag för att minska kostnader. Arbetet har huvudsakligen bedrivits i respektive delprojektstyrelse, därefter sammanställts i styrgruppen och presenterats för Stockholmsförhandlingens styrelse. Slutsatserna från detta arbete är att inga besparingsåtgärder kan rekommenderas.

Det pågår i nuläget en konstruktiv dialog mellan parterna i Stockholmsförhandlingen för att lösa den uppkomna situationen i enlighet med vad avtalet stipulerar.

3.3 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

Utfallet för investeringsobjekten per mars 2021 uppgår till 720 miljoner kronor, vilket är 433 miljoner kronor högre än motsvarande period föregående år. Att utfallet är högre än föregående år beror på att stora delar av utbyggnaden nu har gått in i byggnadsfasen. Årets utgifter motsvarar en upparbetsgrad om cirka 19 procent av budget. För investeringar lämnas ingen periodiserad budget.

Totala utgifter och kostnader

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till och med mars 2021 uppgår till 7 820 miljoner kronor. I dessa ingår 5 554 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 2 266 miljoner kronor för entreprenader.

Efter att förvaltningen under hösten 2019 genomfört en kostnadsbedömning av de tre utbyggnadssträckorna, tunnelbana till Nacka och Söderort, tunnelbana till Arenastaden samt tunnelbana till Barkarby konstaterades att kostnadsbedömningen var drygt 9 miljarder kronor högre än i avtalet redovisat kostnadstak, i 2016 års prisnivå. Detta har medfört att samtal pågår mellan parterna för att komma fram till hur kostnadsökningarna kan hanteras. Tilläggsavtal är ännu ej färdigförhandlat som reglerar den extra finansiering som erfordras för att kunna slutföra utbyggnaden av tunnelbanan.

En ny betalplan avseende parternas medfinansiering inom Stockholmsförhandlingen beslutades under hösten 2020 av den partsammansatta styrelsen som inkluderar kvarstående kostnadstak om 1 765 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Ny betalplan för station Södra Hagalund beslutades under 2020.

Prognos i jämförelse med budget

Årets budget som redovisningen nedan hänvisar till avser den budget i investeringsplanen som förvaltningen tar fram vid arbetet med budgetunderlag till regionen, vilket generellt sett sker närmare ett år innan det aktuella budgetåret.

Total årsprognos för förvaltningens investeringsutgifter uppgår till cirka 4 600 miljoner kronor jämför med regionfullmäktiges beslutade budget för 2021 som uppgår till 3 811 miljoner kronor. Regionfullmäktiges beslutade budget avviker mot förvaltningens inlämnade underlag till budget med cirka 800 miljoner kronor. Förklaringen till detta är att förvaltningen lyft en kostnadsfördyring om cirka 9 miljarder kronor som vid tidpunkten för fullmäktiges budgetbeslut inte hade nått en finansieringslösning mellan parterna.

Efter att prognosen för helåret rapporterats har upphandling för tre stora entreprenader överklagats och lämnats till förvaltningsrätten för prövning. Prognosen kommer till nästa prognostillfälle att justeras med en minskning om cirka 250 miljoner kronor.

Differens mellan totalbelopp i budget 2021 och totalbelopp i slutkostnadsprognosen förklaras av de kostnadsfördyringar som det pågår förhandlingar om.

Slutkostnadsprognosen har även gjorts i aktuell prisnivå och därmed tagit hänsyn till den aktuella kostnadsnivån. Därefter har prognosen räknats upp med ett inflationsantagande om 2 procent årligen till löpande priser. Detta gäller även prognosen för station Södra Hagalund. Förändringen av totalprognosen för fordon jämfört med budget beror på en framflyttning av investeringsutgifterna i tid samt att uppräknningen av prognosen skett med KPI-utvecklingen från januari 2013. Förändringen av totalprognosen för Depå nya tunnelbanan beror på att ej aktiverbara kostnader har tagits bort från investeringsprognosen. Förändring av totalprognos för tunnelbana till Älvsjö jämfört med budget beror på en tidigareläggning av planering för projektet med två år samt att ursprungsbeloppet i 2016 års prisnivå räknats upp med KPI till aktuell prisnivå för att därefter räknats upp med ett inflationsantagande om 2 procent årligen.

Årets budget som redovisningen nedan hänvisar till avser den budget i investeringsplanen som förvaltningen tar fram vid arbetet med budgetunderlag till regionen, vilket generellt sett sker närmare ett år innan det aktuella budgetåret.

Total årsprognos för förvaltningens investeringsutgifter uppgår till cirka 4 600 miljoner kronor jämför med regionfullmäktiges beslutade budget för 2021 som uppgår till 3 811 miljoner kronor. Regionfullmäktiges beslutade budget avviker mot förvaltningens inlämnade underlag till budget med cirka 800 miljoner kronor. Förklaringen till detta är att förvaltningen lyft en kostnadsfördyring om cirka 9 miljarder kronor som vid tidpunkten för fullmäktiges budgetbeslut inte hade nått en finansieringslösning mellan parterna.

Efter att prognosen för helåret rapporterats har upphandling för tre stora entreprenader överklagats och lämnats till förvaltningsrätten för prövning. Prognosen

kommer till nästa prognostillfälle att justeras med en minskning om cirka 250 miljoner kronor.

Differens mellan totalbelopp i budget 2021 och totalbelopp i slutkostnadsprognosen förklaras av de kostnadsfördyringar som det pågår förhandlingar om.

Slutkostnadsprognosen har även gjorts i aktuell prisnivå och därmed tagit hänsyn till den aktuella kostnadsnivån. Därefter har prognosen räknats upp med ett inflationsantagande om 2 procent årligen till löpande priser. Detta gäller även prognosen för station Södra Hagalund. Förändringen av totalprognosen för fordon jämfört med budget beror på en framflyttning av investeringsutgifterna i tid samt att uppräkningsen av prognosen skett med KPI-utvecklingen från januari 2013.

Förändringen av totalprognosen för Depå nya tunnelbanan beror på att ej aktiverbara kostnader har tagits bort från investeringsprognosen. Förändring av totalprognos för tunnelbana till Älvsjö jämfört med budget beror på en tidigareläggning av planering för projektet med två år samt att ursprungsbeloppet i 2016 års prisnivå räknats upp med KPI till aktuell prisnivå för att därefter räknats upp med ett inflationsantagande om 2 procent årligen.

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT:

Investeringsutgifter för tunnelbana till Nacka och Söderort för perioden januari till mars 2021 uppgår till 344 miljoner kronor motsvarande cirka 21 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till 2 087 miljoner kronor. Jämfört med den av fullmäktige beslutade budgeten för året på 1 680 miljoner kronor motsvarar det en avvikelse med 407 miljoner kronor. Avvikelsen beror bland annat på att finansieringslösningen för de kostnadsfördyringar som lyfts inte hade nåtts vid fullmäktiges beslut om budget. Jämfört med förvaltningens underlag till budget som uppgick till 2 257 miljoner kronor är avvikelsen 170 miljoner kronor. Denna avvikelse beror på förändringar i tidplaner bland annat på grund av överklagade upphandlingar för tunnelentreprenader.

I ett sent läge har tre entreprenader överklagats. Förvaltningen gör nu en analys vilka konsekvenser det får på prognosen. Det är bygget av tunnlar från Kungsträdgården och söderut, tunnlar och station i Sofia och tunnlar och stationer i Nacka som är överklagade. Både Nacka och Sofia ligger på kritiska linjen, för varje månad som går blir det en månad senare öppning av tunnelbanan och som får bedömd ekonomisk konsekvens om en minskning av prognosen på helåret om cirka 250 miljoner.

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN:

Investeringsutgifter för tunnelbana till Arenastaden (inklusive station Södra Hagalund) för perioden januari till mars 2021 uppgår till 93 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 23 procent av årets budget. Av detta uppgår utfallet för station

Södra Hagalund till 17 miljoner kronor. I budget för 2021 är station Södra Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden.

Prognosen för helåret uppgår till 658 miljoner kronor. Jämfört med den av fullmäktige beslutade budgeten för året på 723 miljoner kronor (Arenastaden inklusive Hagalund), motsvarar det en avvikelse med 65 miljoner kronor. Avvikelsen beror bland annat på att finansieringslösningen för de kostnadsfördyringar som lyfts inte hade nåtts vid fullmäktiges beslut om budget. Prognosen är i linje med det förslag till budget som förvaltningen lämnade in under våren 2020.

TUNNELBANA TILL BARKARBY:

Investeringsutgifter för tunnelbana till Barkarby för perioden januari till mars 2021 uppgår till 191 miljoner kronor motsvarande en upparbetning om cirka 37 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till 1 043 miljoner kronor. Jämfört med den av fullmäktige beslutade budgeten för året på 512 miljoner kronor motsvarar det en avvikelse med 531 miljoner kronor. Avvikelsen beror bland annat på att finansieringslösningen för de kostnadsfördyringar som lyfts inte hade nåtts vid fullmäktiges beslut om budget. Jämfört med förvaltningens underlag till budget som uppgick till 924 miljoner kronor är avvikelsen 119 miljoner kronor. Denna avvikelse beror främst på justeringar för vissa entreprenader.

Vid prognosen som låg till grund för budgetunderlaget hade den stora berg- och anläggningsentreprenaden Järfällatunneln inte påbörjats och entreprenörens tidplan skiljer sig något mot den uppskattning som gjorde vid budgetunderlaget. Vidare har viss upparbetning blivit förskjutet från 2020 till 2021. Vissa andra arbeten som vid budgetunderlaget beräknades vara klara har förskjutits in i 2021 vilket även innebär viss förskjutning av utgifter för andra block till budgetåret.

DEPÅ NYA TUNNELBANAN -UTBYGGNAD HÖGDALEN

Investeringsutgifter för Depå Nya tunnelbanan för perioden januari till mars 2021 uppgår till 84 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om 10 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till 760 miljoner kronor. Jämfört med den av fullmäktige beslutade budgeten för året på 828 miljoner kronor motsvarar det en avvikelse med 68 miljoner kronor. Jämfört med förvaltningens underlag till budget som uppgick till 705 miljoner är avvikelsen 55 miljoner kronor. Avvikelsen beror främst på att produktionen av byggnaderna i depån beräknas högre i nuvarande prognos än vad som låg i prognosen för året vid tidpunkten då förslaget till budgetunderlag sammanställdes.

FORDON:

Investeringsutgifter för Fordon för perioden januari till mars 2021 uppgår till 1 miljon kronor motsvarande en uppbyggnadsgrad om 27 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till 3 miljoner kronor jämfört med årets budget på 3 miljoner kronor.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ:

Investeringsutgifter för Tunnelbana till Älvsjö för perioden januari till mars 2021 uppgår till cirka 8 miljoner kronor motsvarande en uppbyggnadsgrad om cirka 12 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till 62 miljoner kronor jämfört med årets budget på 66 miljoner kronor, en avvikelse med cirka 4 miljoner kronor.