Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-04-10

Ärende
SL 2018-0325

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Karin Svingby
08-686 3033
karin.svingby@sll.se

Trafiknämnden
2019-05-14, punkt 10

Genomförandebeslut avseende Lilla Lidingöbron och anslutning i Ropsten

Ärendebeskrivning

Ärendet avser genomförandebeslut för byggnation av spåranläggning på, och i anslutning till, Lilla Lidingöbron och Landanslutning Stockholm samt anslutning till befintlig hållplats för Lidingöbanan i Ropsten.

Beslutsunderlag

Detta tjänsteutlåtande inkl. bilaga 1 Investeringskalkyl, bilaga 2 Miljöbedömning samt nedanstående underlag:

- Beslut i trafiknämnden i augusti 2017 avseende Delrapport inom utredningsstudie Kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden inklusive inriktningsbeslut avseende genomförandeavtal mellan Lidingö och SLL för dubbelspår på Lilla Lidingöbron, TN 2016-1560.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att fatta genomförandebeslut avseende spåranläggning på, och i anslutning till, Lilla Lidingöbron och Landanslutning Stockholm samt anslutning till befintlig spårhållplats i Ropsten, till en investeringsutgift om 132 mkr inklusive index inom ramen för 2019 års budget med inriktningsnivåer 2020-2028.

att uppdra åt förvaltningschefen att – med rätt att besluta om vidaredelegering – träffa för genomförandet erforderliga avtal inklusive

genomförandeavtal med Stockholms stad avseende genomförande och framtida förvaltning av anläggning på Landanslutning Stockholm.

att uppdra åt förvaltningschefen att – med rätt att besluta om vidaredelegering - genomföra erforderliga upphandlingar, inklusive fastställa upphandlingsdokument, tilldela kontrakt, och förvalta kontrakten enligt gällande beslutsordning.

Förslag och motivering

Bakgrund

Lilla Lidingöbron

I samband med att beslut om Lidingöbanans upprustning togs år 2009 träffades en överenskommelse mellan Lidingö stad och Stockholms läns landsting (LS 1001-0090) som innebar att Lidingö stad åtog sig att rusta befintlig Lidingöbro till ett skick och en standard som kan godkännas av berörda myndigheter. I samma överenskommelse åtog sig AB SL att bekosta samtliga infrastrukturanläggningar, exklusive bron, för hela Lidingöbanan och dess depå. Avtalet har senare kompletterats med genomförandeavtal, exploateringsavtal, samt avtal om fastighetsreglering med mera.

Under hösten 2012 visade livscykelanalyser att kostnaderna för att rusta upp bron skulle bli högre än tidigare beräknat med hänsyn till behovet av löpande renoveringar. Renoveringarna skulle också innebära behov av återkommande trafikavstängningar samt en ovisshet ur säkerhetssynpunkt. Lidingö stads kommunfullmäktige fattade därför hösten 2012 beslut om att ersätta den befintliga gång-, cykel- och spårvägsbron till Lidingö med en ny bro.

En avsiktsförklaring tecknades 2014 mellan Lidingö stad, AB SL och Stockholms stad som uttalade parternas intresse av att samverka kring utformningen av den nya bron som därefter gavs namnet ”Lilla Lidingöbron”.

Efter att SLL under 2017 genomfört en aktualitetsprövning av nyttor med enkel- respektive dubbelspår på bron beslutade trafiknämnden 2017-08-29 att dubbelspår skulle utgöra inriktning för den fortsatta planeringen, och gav förvaltningschefen i uppdrag att teckna genomförandeavtal avseende ansvarsfördelning och finansiering av Lilla Lidingöbron med dubbelspår (SL 2017-0677). Avtalet tecknades 2017-09-04 och innebär att Lidingö Stad finansierar Lilla Lidingöbron och att SLL finansierar spåranläggningen på bron.

Totalt kostar projektet ca 710 mkr inklusive rivning av den gamla bron. Lidingö stad står för huvuddelen av utgifterna och Landstinget bidrar med 60 mkr för spåranläggningen.

Landanslutning Stockholm
För att ansluta den nya bron till fast mark i Ropsten bygger Stockholm Stad ett påldäck fram till nuvarande kajkant. Parternas samverkan och åtaganden gällande utbyggnaden av påldäcket regleras med ett genomförandeavtal omfattande spåranläggning, överenskommelse om upplåtelse av mark för spåranläggningen, samt framtida drift och underhåll av berörda anläggningar. I avtalet träffas också överenskommelse om att skriva avtalsservitut för upplåtande av mark för provisorisk spåranläggning som ansluter påldäck till dagens befintliga spårhållplats Ropsten tills dess att ett slutligt hållplatsläge i Ropsten avtalats.

Anslutning till hållplats i Ropsten
Ett flertal alternativa hållplatslägen och utformningar har prövats inom pågående utredningsstudie Kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden (TN 2016-1560). Slutsatsen är att en provisorisk lösning i form av en anslutning av Lidingöbanan till befintlig hållplats är det alternativ som innebär lägst kostnad och störst nytta för resenärerna. Alternativet hanterar också de osäkerheter som föreligger avseende den framtida utformningen av Ropsten och trafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. Alternativet innebär också att bron, ur ett kapacitetsperspektiv, måste förses med växlar.

Beslut om rekommenderat hållplatsläge togs i den gemensamma styrgruppen (SLL, Stockholm och Lidingö) för utredningsstudien 2018-12-06 utifrån en sammanvägd bedömning avseende resenärsnyttor, investeringsutgift och påverkan på planerad stadsutveckling. Provisoriets varaktighet samt parternas ansvar att gemensamt planera för ett permanent hållplatsläge avses regleras i ett genomförandeavtal mellan SLL och Stockholm.

Överväganden och motivering

Nedan åtgärdspaket är en förutsättning för att trafikering ska kunna säkerställas efter byggnation av nya Lilla Lidingöbron och ingår därmed i föreslaget genomförande:

1. *Åtgärder som ingår i avtal mellan SLL och Lidingö och ingår i en fast ersättning om 60 mkr till Lidingö:*

- Spåranläggning på nya bron
- Anslutning till befintlig spåranläggning i Torsvik
- Anslutning mot Landanslutning Stockholm

2. *Åtgärder som regleras i avtal med Lidingö Stad men ej ingår i den fasta ersättningen om 60 mkr:*

- 33Kv-ledning på nya bron
- Växlar på nya bron (behov identifierat inom utredningsstudie Kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden (TN 2016-1560) efter avtalstecknande mellan SLL och Lidingö)

3. *Åtgärder avseende spåranläggning och temporär hållplats i Ropsten:*

- Ny spåranläggning på Landanslutning Stockholm (påldäck)
- Provisorisk spåranslutning mellan påldäck och befintlig spårhållplats i Ropsten
- Anpassning av befintlig spårhållplats i Ropsten som temporär lösning

Ekonomiska konsekvenser
I tjänsteutlåtande 2017-08-26 angavs avseende ersättning till Lidingö Stad:

Genom beslutet ökar kostnaden för Lidingö stads projekt för Lilla Lidingöbron från cirka 580 miljoner kronor till cirka 680 miljoner kronor. Merkostnaden för dubbelspår bedöms således till cirka 100 miljoner kronor. Landstinget ska ersätta Lidingö stad med 60 miljoner kronor, vilket motsvarar kostnaden för den spåranläggning som landstinget ska äga. Denna kostnad ska ses som en ersättningsinvestering och finansieras inom ramen av ospecificerade investeringar av landstingsfullmäktige beslutade budget för 2018-2022 (LS 2017-0452).

Utöver den avtalade fasta ersättningen till Lidingö på 60 mkr omfattar investeringen följande:

- Granskningar, besiktningar och möten med Lidingö Stad.
- Byggnation av 33Kv-ledning (kalkyl inkluderar ledning, kravställning, projektering, granskning, materialinköp, entreprenader, besiktning, driftsättning och överlämning).
- Byggnation av växlar på bron (kalkyl inkluderar ledning, kravställning, projektering, granskning, materialinköp, entreprenader, besiktning, driftsättning och överlämning).

- Byggnation av spåranläggning för anslutning av hållplats i Ropsten (kalkyl inkluderar ledning, kravställning, projektering, granskning, materialinköp, entreprenader, besiktning, driftsättning och överlämning).
- Utrymme för oförutsedda händelser och risk då arbetsområdet är under exploatering med många aktörer och avtalade parter involverade.

Dessa åtgärder är kalkylerade till 72 mkr och innebär alltså sammantaget att en investeringsram på 132 mkr erfordras.

Driftkostnadsökningen för underhåll av anläggningen till följd av den förlängda dubbelspårssträckan beräknades i tjänsteutlåtande 2017-08-26 till 130 000 kronor per år exkl. index i (SL 2014-2879), med följande kommentar:

Då dubbelspåret möjliggör en effektivare tursättning bedöms behovet av ytterligare fordon minska, vilket motsvarar kapitalkostnaderna för ett fordon vart 30:e år, vilket innebär en besparing om cirka 30-60 miljoner kronor. Med utgångspunkt i gjorda resandeprognoser uppstår sannolikt en besparing även för trafikdriften på sikt, i form av en minskad kostnadsökning, men denna har inte beräknats.

För investeringar avseende den temporära hållplatslösningen i Ropsten (ca 9 mkr av total investeringsutgift) har en avskrivningstid på 5 år använts.

Investeringen kommer att inarbetas inom trafikförvaltningens budgetram 2019. Investeringsobjektet finns medtaget i budgetförslag 2020-2029.

Riskbedömning
Utöver den riskbedömning som gjordes i tjänsteutlåtande 2017-08-26 avseende resandeprognoser och dubbelspår, finns det en risk att varaktigheten och därmed nyttan av den temporära hållplatslösningen påverkas av eventuella beslut om framtida sammankoppling med Spårväg City samt Stockholms stads kommande planarbete för området.

Investeringsutgiften är också, utöver den fasta summa som erläggs till Lidingö stad, endast översiktligt beräknad då projektering ej startat, vilket utgör en ekonomisk risk.

Genomförandeavtal mellan Stockholms Stad och SLL kvarstår att teckna. Vid detta beslutsskrivande är ansatsen att Stockholm Stad finansierar påldäck och banunderbyggnad och att SLL finansierar BEST anläggning.

Konsekvenser för miljön
En utbyggnad av dubbelspår på Lilla Lidingöbron möjliggör en mer kapacitetsstark och robust trafikering av Lidingöbanan. Med detta ökar kollektivtrafikens tillgänglighet och konkurrenskraft. Det ger positiva miljöeffekter.

Sociala konsekvenser
Genom utbyggnad av dubbelspår på Lilla Lidingöbron medges en förstärkt och mer effektiv kollektivtrafikförsörjning av de södra delarna av Lidingö, vilket förbättrar tillgänglighet till service och arbetsplatser även för invånare utan tillgång till egen bil.

Anslutningen av befintlig spårhållplats i Ropsten innebär att tillgängligheten i Ropsten är oförändrad fram till att en permanent hållplats byggs.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Karin Svingby
Avdelningschef Investeringsprojekt

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Veksamhetsstyrning och ekonomi
Verksamhetsstyrning och uppföljning
Central styrning

Handläggare
Anna-Maria Nordman
070-786 3624
anna-maria.nordman@sll.se

KALKYL
2018-08-31
Version 1.5

Kalkyl inför investeringsbeslut

Syftet med detta dokument är att fungera som kalkylunderlag inför beslut om finansiering av projekt. Dokumentet ingår som en del av Ekonomihandboken under avsnitt "Investeringar".

För instruktioner kring användandet av kalkylmallen hänvisas till dokumentet "Instruktion för kalkyl inför investeringsbeslut", Ekonomihandboken alternativt kontakta handläggaren enligt kontaktuppgifter ovan.

Länk till instruktion: **Ekonomihandboken**

Observera att vid initiering av ett beslutat projekt så ska den för detta avsedda **projektregistreringsblanketten** användas. Denna blankett hittas som mall bland trafikförvaltningens

2. Information

Program (namn)	N/A
Program (nummer)	15013
Huvudprojekt (namn)	Lilla Lidingöbron och anslutning hållplats Ropsten
Huvudprojekt (nummer)	10391
Projekt (namn)	Lilla Lidingöbron och anslutning hållplats Ropsten
Projekt (nummer)	502259
Ärendenummer för beslut - Utredning	
Ärendenummer för beslut - Planering	
Ärendenummer för beslut - Genomföran	SL 2018-0325

Observera att vid initiering av ett beslutat projekt så ska den för detta avsedda projektregistreringsblanketten användas. Denna blankett hittas som mall bland trafikförvaltningens Excel-mallar i menyn ovan.

För instruktioner kring användandet av kalkylmallen hänvisas till dokumentet "Instruktion för kalkyl inför investeringsbeslut", Ekonomihandboken alternativt kontakta handläggaren enligt kontaktuppgifter ovan.

Länk till instruktion: **Ekonomihandboken**

3. Utredning (Fas 10)

Program: N/A
Huvudprojekt: Lilla Lidingöbron och anslutning hållplats Ropsten
Projekt: Lilla Lidingöbron och anslutning hållplats Ropsten
Ärendenr: 0

Kalkylår	2019

Investeringar exkl. index (tkr)	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Totalt**
[Utgiftspost]											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total investeringar inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Kostnader exkl. index (tkr)	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Totalt**
[Kostnadspost]											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Total beslut inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Kalkyl utförd av: Johan Kuniholm

Kommentarer

Utredningen har hanterats av Strategisk Utveckling (SU)

4. Planering (Fas 20)

Program: N/A
Huvudprojekt: Lilla Lidingöbron och anslutning hållplats Ropsten
Projekt: Lilla Lidingöbron och anslutning hållplats Ropsten
Ärendenr: 0

Kalkylår	2019

Investeringar exkl. index (tkr)	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Totalt**
[Utgiftspost]											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total investeringar inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Kostnader exkl. index (tkr)	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Totalt**
[Kostnadspost]											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Total beslut inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Kalkyl utförd av: Johan Kuniholm

Kommentarer

Planering har hanterats av Strategisk Utveckling (SU)

5. Genomförande (Fas 30)

Program: N/A
Huvudprojekt: Lilla Lidingöbron och anslutning hållplats Ropsten
Projekt: Lilla Lidingöbron och anslutning hållplats Ropsten
Ärendenr: SL 2018-0325

Kalkylår	2019

Investeringar exkl. index (tkr)	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Totalt**
Projektorganisation	3 103	4 563	2 373	4 933							14 972
Projektering	2 880	4 320	960	1 440							9 600
											0
Avtalet med Lidingö för BEST anläggning exklusive nedan arbeten	15 000	15 000	15 000	15 000							60 000
											0
Entreprenader:											0
Flytt av 33 kV matning.	80	320	400	800							1 600
Växlar på bron	400	1 600	3 000	4 000							9 000
Spåranläggning på påldäck	185	740	925	1 850							3 700
Anpassning och anslutning befintlig hållplats Ropsten		375	4 375	3 750							8 500
											0
Oförutsedda		3 000	4 000	2 000							9 000
											0
Risk		2 000	4 000	3 000							9 000
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**21 648**	**31 918**	**35 033**	**36 773**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**125 372**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total Investeringar inkl. index	**21 648**	**32 876**	**37 167**	**40 183**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**131 873**

Kostnader exkl. index (tkr)	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Totalt**
[Kostnadspost]											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total Kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Total beslut inkl. index	**21 648**	**32 876**	**37 167**	**40 183**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**131 873**

	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Totalt**
Andel aktiverat (Alla faser)				100%						100%	

	2022								2028	2022
Investeringsbidrag (tkr)										0

Kalkyl utförd av: Johan Kuniholm

Kommentarer

6. Avskrivningstider

	Avskrivnings-tid	Andel (%)	Värde
Spåranläggningar	20	93%	122 642
Fordon	20		0
Stationer/terminaler	20		0
Depåer	20		0
Fartyg	30		0
Mark- och kajanläggningar	20		0
Maskiner och inventarier	10		0
Övriga investeringar, temp hållplats	5	7%	9 231
		100,0%	*131 873*
	Kvar att allokera:	*0,0%*	*0*

Investeringar

Utredning	0
Planering	0
Genomförande	131 873
Total investeringsutgift	**131 873**

7. Drift

Driftstart	2022

Prognos exkl. index (tkr)	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**
Intäkter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
[Biljettintäkter]										
[Uthyrning fordon]										
[Uthyrning lokaler]										
[Reklam]										
[Andra intäkter]										
Kostnadsreduktioner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
[Köpt trafik]										
[Drift]										
[Underhåll]										
[Övriga kostnadsreduktioner]										
Kostnadsökningar	-130	-130	-130	-130	-130	-130	-130	-130	-130	-130
[Köpt trafik]										
[Drift]										
[Underhåll]	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130
[Övriga kostnadsökningar]										
Total exkl. index	**-130**	**-130**	**-130**	**-130**	**-130**	**-130**	**-130**	**-130**	**-130**	**-130**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%
Total Intäkter inkl. index	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Kostnadsreduktioner inkl. index	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Kostnadsökningar inkl. index	-130	-134	-138	-142	-146	-151	-155	-160	-165	-170
Total inkl. index	**-130**	**-134**	**-138**	**-142**	**-146**	**-151**	**-155**	**-160**	**-165**	**-170**

Utrangering av tillgång (tkr)										
Avskrivningar	**7 978**	**7 978**	**7 978**	**7 978**	**7 978**	**6 132**	**6 132**	**6 132**	**6 132**	**6 132**
Nedskrivning av investeringsbidrag	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Räntekostnader	**2 478**	**2 318**	**2 159**	**1 999**	**1 840**	**1 717**	**1 594**	**1 472**	**1 349**	**1 226**

Kalkyl utförd av: Johan Kuniholm

Kommentarer

Investeringen medför inga ökade intäkter jmf med dagens trafikering.
Investeringen medför inga kostnadsreduceringar jmf med dagens situation.
Investeringen medför ökade kostnader för drift i o m att det blir dubbelspår (ca 900m) jmf enkelspår i dag.
-Ökade driftskostnader för spårunderhåll för lilla Lidingöbron som är ca 900 meter lång. Kostnaden beräknas till 0,4 mkr/km och det avser 2 spår.
Nuvarande anläggning på nuvarande bron är helt avskriven. Investeringen medför högre kostnad i o m investring i ny anläggning.

2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	Totalt
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
										0
										0
										0
										0
										0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
										0
										0
										0
										0
-130	-130	-130	-130	-130	-130	-130	-130	-130	-130	-2 600
										0
										0
130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	2 600
										0
-130	**-130**	**-130**	**-130**	**-130**	**-130**	**-130**	**-130**	**-130**	**-130**	**-2 600**
3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
134%	138%	143%	147%	151%	156%	160%	165%	170%	175%	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
-175	-180	-185	-191	-197	-203	-209	-215	-221	-228	-3 493
-175	**-180**	**-185**	**-191**	**-197**	**-203**	**-209**	**-215**	**-221**	**-228**	**-3 493**
										0
6 132	**6 132**	**6 132**	**6 132**	**6 132**	**6 132**	**6 132**	**6 132**	**6 132**	**6 132**	**131 873**
0	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
1 104	**981**	**858**	**736**	**613**	**491**	**368**	**245**	**123**	**0**	**23 671**

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Sammanfattning

Alla belopp i tusen kronor

Program	N/A
Huvudprojekt	Lilla Lidingöbron och anslutning hållplats Ropsten
Projekt	Lilla Lidingöbron och anslutning hållplats Ropsten

Fas 10 - Utredning

Beslut

Kalkylår	2019
Investeringar	0
Kostnader	0
Utredningsbeslut	**0**

Nominella värden

Kalkyl utförd av: Johan Kuniholm

Tidigare beslut

Investeringar	
Kostnader	
Totala utgifter	**0**

Nominella värden

Utfall

Investeringar	
Kostnader	
Totala utgifter	**0**

Nominella värden

Fas 20 - Planering

Beslut

Kalkylår	2019
Investeringar	0
Kostnader	0
Planeringsbeslut	**0**

Nominella värden

Kalkyl utförd av: Johan Kuniholm

Tidigare beslut

Investeringar	
Kostnader	
Totala utgifter	**0**

Nominella värden

Utfall

Investeringar	
Kostnader	
Totala utgifter	**0**

Nominella värden

Fas 30 - Genomförande

Beslut

Kalkylår	2019
Driftstart	2022
Investeringar	131 873
Kostnader	0
Genomförandebeslut	**131 873**

Nominella värden

Investeringsbidrag totalt	0

Intäkter	0
Kostnadsreduktioner	0
Kostnadsökningar	-1 490
Utrangering av anläggningstillgång	0
Avskrivningar	-70 552
Nedskrivning av investeringsbidrag	0
Räntekostnader	-18 152
Driftskonsekvenser 10 år	**-90 195**

Nominella värden

Intäkter	0
Kostnadsreduktioner	0
Kostnadsökningar	-3 493
Utrangering av anläggningstillgång	0
Avskrivningar	-131 873
Nedskrivning av investeringsbidrag	0
Räntekostnader	-23 671
Driftskonsekvenser 20 år	**-159 037**

Nominella värden

Nuvärde inkl. Investeringsbidrag	-125 456
Nuvärde exkl. Investeringsbidrag	-125 456
Internränta inkl. Investeringsbidrag	0%
Internränta exkl. Investeringsbidrag	0%

År noll = start för genomförande (inte vid start för utredning)

Tar ej hänsyn till utgifter under utredning och planering

Kalkyl utförd av: Johan Kuniholm

Tidigare beslut

Investeringar	
Kostnader	
Totala utgifter	**0**

Nominella värden

Totalt alla faser

Beslut

Utredning	0
Planering	0
Genomförande	131 873
Total utgift	**131 873**

Nominella värden

Tidigare beslut

Utredning	0
Planering	0
Genomförande	0
Total utgift	**0**

Nominella värden

Miljöbedömning vid investeringar, trafik (yttre miljöpåverkan)

Användarinstruktioner
För alla Trafikförvaltningens investeringsobjekt som överstiger 100 miljoner kronor ska bifogad mall för miljöbedömning fyllas i. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöhänsyn i ett tidigt skede i investeringsprocessen.

Miljöbedömningen är en del av både Stockholms läns landstings och Trafikförvaltningens miljöledningssystem. Det är viktigt att alla relevanta frågor och kontaktuppgifter besvaras samt att ansvarig chef signerar. I övrigt ska miljöbedömningen fyllas i enligt Instruktion för miljöbedömning av investeringsobjekt (SL-2009-117737).

Vid frågor kontakta sektion Hållbar utveckling.

Fyll i nedanstående

Förvaltning/Bolag	Trafikförvaltningen, Program Spårväg City
Kontaktperson och tfn	Patrik Carlsson, 070-7861724
Typ av investering/ projekt:	Ny lilla Lidingöbro och anslutning norr hpl Ropsten

1.	Är investeringen en miljöinvestering, dvs. en investering som enbart syftar till att minska negativ miljöpåverkan? Om ja, behöver frågorna nedan inte besvaras.	Nej Ja	☒ (0 p) ☐ (7 p)
2.	Har andra alternativ till investeringen beaktats? Om nej, ge kort förklaring till varför:	Ja ☒ Nej ☐	
	Om ja, hur bedöms investeringen ur miljösynpunkt?	Bästa alternativ Alternativen likvärdiga Ej bästa alternativ	☒ (1 p) ☐ (0 p) ☐ (-1 p)
	Om ej bästa alternativ, ge kort förklaring till varför:		
3.	Hur påverkar investeringen energianvändningen? Kommentar: Att lägga räls och bygga om anslutning till hållplatsen ökar energianvändningen tillfälligt.	Minskar Oförändrad Ökar	☐ (1 p) ☐ (0 p) ☒ (-1 p)
4.	Hur påverkar investeringen andelen förnybara bränslen som används? Kommentar:	Ökar Oförändrad Minskar	☐ (1 p) ☒ (0 p) ☐ (-1 p)
5.	Hur påverkar investeringen utsläppen till luft, mark och/eller vatten? Kommentar: Investeringen ökar utsläppen tillfälligt under produktion.	Minskar Oförändrade Ökar	☐ (1 p) ☐ (0 p) ☒ (-1 p)
6.	Kommer miljö- och hälsofarliga kemikalier att undvikas utifrån SLL:s utfasningslista enligt delmål 12 i Miljöutmaning 2016?	Ja Nej	☒ (1p) ☐ (-1p)
7.	Kommer krav att ställas på hur anläggningen/ fordonet/fartyget ska omhändertas när det är uttjänt (t.ex. återanvändning, återvinning)?	Ja Nej Ej tillämpligt	☐ (1p) ☐ (-1p) ☒ (0 p)

8.	Innebär investeringen att transporter/biltrafik totalt sett kommer att öka eller minska?	Minska Oförändrad Öka	☒ (2 p) ☐ (0 p) ☐ (-2 p)
	Kommentar: Målet är att öka andel kollektiva transporter då man förbättrar förutsättningarna för detta.		
9.	Om investeringen innebär exploatering av naturmark (gröna ytor): Vad innebär i så fall investeringen för den påverkan som naturmarken (biologiska mångfalden) utsätts för?	Minskar Oförändrad Ökar	☐ (1 p) ☒ (0 p) ☐ (-1 p)
	Resultat av miljöbedömningen: 2 poäng		

Miljöbedömning

- **0-9 poäng**: investeringen är positiv ur miljösynpunkt.
- **(-3) - (-1) poäng:** investeringen är tveksam ur miljösynpunkt.
- **(-9) - (-4) poäng:** investeringen är negativ ur miljösynpunkt. Miljöhänsyn bör noga vägas mot andra aspekter såsom pris, funktion m.m.

Motivering för investeringen om resultatet av miljöbedömningen är lägre än noll poäng:

Ort och datum Stockholm 2019-03-11	
Namnteckning, ansvarig chef	Namnförtydligande Patrik Carlsson

Underskriven blankett skickas till ansvarig investeringscontroller