Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-08-05

Ärende
SL 2013-1512

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Karin Svingby
08-6863033
karin.svingby@sll.se

Trafiknämnden
2020-09-22, punkt 12

Program Roslagsbanans utbyggnad – förnyat genomförandebeslut

Ärendebeskrivning

Detta ärende avser förslag till förnyat genomförandebeslut omfattande utökad budget för program Roslagsbanans utbyggnad.

Beslutsunderlag

Program Roslagsbanans utbyggnad – beslut om teknisk justering för att rätta ekonomisk redovisning av bidrag, som togs upp i trafiknämnden den 17 mars 2020

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta följande.

1. Fullmäktige utökar den ekonomiska ramen för program Roslagsbanans utbyggnad till en total ram (investering och drift) om 10 530 mnkr inklusive index, varav 1 709 mnkr är finansierat via investeringsbidrag. Total investeringsutgift uppgår till 10 450 mnkr och driftkostnad till 80 mnkr.

2. Investeringsutgiften i investeringsplan 2021 för program Roslagsbanans utbyggnad justeras från 10 379 mnkr till 10 450 mnkr på grund av Covid-19-pandemin inom nämndens totala investeringsutrymme.

Under förutsättning av att regionfullmäktige beslutar enligt ovan föreslås trafiknämnden besluta följande.

3. Förvaltningschefen ges i uppdrag, med rätt att besluta om vidaredelegering, att inom ramen för ovan angiven total budget förvalta kontrakt samt att teckna erforderliga övriga avtal.

Trafiknämnden föreslås besluta att paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Sammanfattning
Roslagsbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer och är huvudalternativet för kollektivtrafikresandet för Stockholm nordost. Program Roslagsbanans utbyggnad är en viktig och miljövänlig satsning för att möta det ökade behovet av resandet i regionen och resandeökningen har redan överträffat prognoserna. Roslagsbananas utbyggnad är en del av de förutsättningar som legat till grund för Sverigeförhandlingens beslutade förlängning av Roslagsbanan till city, där man utöver en järnvägstunnel mellan Universitetet och T-Centralen även kommer behöva öka robustheten på den befintliga Roslagsbanan.

Syftet med programmet för Roslagsbanans utbyggnad är att:

- öka kapaciteten (motsvarande 80 %) för att svara upp mot resebehovet
- möjliggöra en tidtabell med jämnt turintervall
- minska störningskänsligheten i trafiken
- innehålla bullernivåer enligt gällande krav för nybyggnation av järnväg
- tillgänglighetsanpassa stationer och befintliga vagnar
- öka trafiksäkerheten

Programmets totala utgift har fastställts till 9 951 miljoner kronor inklusive index vid landstingsfullmäktiges sammanträde den 23 juni 2020, RS 2020-0054.

I budgetunderlaget 2021, beslutad i TN i maj 2020, finns 10 379 mnkr i investeringsplanen.

Därutöver tillkommer behov om 71 mnkr med anledning av försening kopplat till Covid-19 och investeringsutgiften behöver därför ökas till 10 450 mnkr.

Efter många års dialog har en lösning för planskildhet vid Frescati samverkats med alla parter vilket ingår i investeringsutgiften.

Den totala utgiftsökningen har ackumulerats under en längre tid och riskreserven har antagits vara tillräcklig till dess insikten om ökningarnas samlade effekt växte fram under år 2019 och år 2020.

Orsakerna till prognosökningen inkluderar överprövningar, fördyrade entreprenader, utökad ersättningstrafik samt covid 19.

Överprövningarna genererar de största utgiftsökningarna eftersom de medför förseningar av programmets genomförande och de största är:

- överprövning av upphandlingen av de nya fordonen X15p.
- överklagan av järnvägsplan Täby kyrkby – Kragstalund.
- överklagan detaljplan Åkersberga.

Entreprenadutgiftsökningarna beror på sent identifierade brister i projekteringsunderlag och få anbud på entreprenader till följd av högkonjunktur. Den fördelade riskreserv, vilken låg till grund för det förnyade genomförandebeslutet 2016, har inte kunnat täcka dessa.

Möjliga besparingar har utretts inom programmet under 2019 och 2020, vilket inkluderade prövning effekten av att minska antal fordon och senarelägga planskildhet vid Frescati. Dessa åtgärder föreslås inte för beslut, då nödvändig besparing ger mycket stor påverkan på effekten av hela Roslagsbanans utbyggnad. Besparingsåtgärder utan påverkan på effekten har genomförts, tex översyn av organisationen och avtalshantering.

Bakgrund

Färdigställandet av programmet för Roslagsbanans utbyggnad har i sin helhet försenats ungefär två år där skälen redogörs nedan och vilket trafikförvaltningen informerat trafiknämnden vid FC-information 2019-03-18. Förlängd projekttid innebär alltid ökade utgifter hänförliga till semifasta kostnader för bland annat resurser och index, men har även andra ekonomiska effekter vilka belyses nedan.

Överprövning av upphandling av X15p
Upphandlingen av de nya fordonen X15p överprövades 2016 vilket försenade kontraktstecknandet med omkring sju månader. Under överprövningstiden föll svenska kronan mot schweizerfrancen vilket ökade kontraktssumman som fastställdes vid tilldelningen efter överprövningen.

Överklagad järnvägsplan Täby kyrkby - Kragstalund
Järnvägsplanen för dubbelspårssträckan Täby kyrkby – Kragstalund, som fastställts av Trafikverket, överklagades vilket medförde att planen vann lagakraft så sent att ursprunglig planering inte kunde följas. Genomförandet senarelades ett år. Utöver senareläggningen på grund av överklagad järnvägsplan delades den planerade trafikavstängningen, i samverkan med kommunerna, för att minska tiden för ersättningstrafik under vinterhalvåret, upp på två år i stället för ett år. På så sätt kunde arbeten förläggas större del under lågtrafik vilket minskar den negativa påverkan för resenärerna, men förlängde projekttiden med ytterligare ett år.

Åtgärder på sträckan Vallentuna – Kårsta, som ligger på Kårstalinjen norr om Täby kyrkby – Kragstalund, samordnas under samma trafikavstängning och senarelades därmed också.

Fördyrade entreprenader inkluderar Åkersberga och Vallentunadeån:
Åkersberga
Genomförandet av planfri korsning och ombyggnation av stationen i Åkersberga har blivit dyrare dels på grund av förlängd projekttid, främst orsakad av överklagad detaljplan, samt krav på upprätthållande av tågtrafik genom arbetsområdet i stället för en totalavstängning som först planerades. Fördyringen beror också på att genomförandeavtalet med Österåkers kommun inte tog hänsyn till samtliga uppkomna kostnader och utgifter.

Vallentunadepån
Depåns utformning är avhängig designen av X15p och överprövningen, samt i viss mån fordonsleverantörens egna förseningar, påverkade depåprojektets tidplan. Dessutom medförde den sena designen att antagna förutsättningar behövde ändras i sent skede i depåprojektet, vilket drivit upp utgifterna utifrån beslutad budget. Komplexiteten i arbetet med att hantera dessa ändrade förutsättningar har underskattats.

Vidare har några av de större entreprenaderna överskridit kalkylerna. Det kan förklaras med brister i projekteringsunderlag, som identifierats sent och bristfällig konkurrens genom få inkomna anbud, sannolikt på grund av rådande högkonjunktur.

Ersättningstrafik
I programmets omfattning ingår merutgiften för ersättningstrafik och den har blivit dyrare än kalkylerat på grund av de omplaneringar som ovan beskrivna överklaganden och överprövningar inneburit. Merutgiften för ersättningstrafik har varit svår att bedöma då resandet under innevarande 10-årsperiod har ökat 40% gentemot planeringsförutsättningarnas 20%. Möjligheterna att reducera utgifterna för ersättningstrafik är begränsade då ersättningen bestäms av ingångna avtal.

Organisation
Sammantaget gör förseningarna att programmets organisation behöver vara igång längre än planerat, vilket innebär en avsevärd fördyring. Vid senareläggning finns ofta osäkerhet gällande varaktigheten och därför kan inte organisationen reduceras eller avvecklas. Samtliga senareläggningar innebär ett omfattande arbete med omplanering, riskhantering och omförhandlingar. Den samlade effekten på programmets totala investeringsprognos har varit svår att prognosticera.

Covid-19-pandemin
Folkhälsomyndighetens rekommendation att minska trängseln i kollektivtrafiken medförde att den planerade trafikavstängningen på Roslagsbanan för dubbelspårsutbyggnad på sträckan Täby kyrkby – Kragstalund och åtgärder på sträckan Vallentuna – Kårsta med planerad start april 2020 senarelades med kort varsel.

Senareläggningen har inneburit en omfattande omplanering av ersättningstrafik och produktion på delsträckorna Täby kyrkby - Kragstalund och Vallentuna – Kårsta med stillestånd och därefter forcering för att minska tiden för trafikavstängning med en månad och risken för arbete under vintern.

Överväganden och motivering

Utgiftsökningen har ackumulerats under en längre tid och att reserverna i tidigare fattat investeringsbeslut inte skulle räcka blev ett faktum först under 2019 och början av 2020.

Möjliga besparingar har utretts inom programmet under 2019 och 2020. Inom ramen för arbetet med besparingar har de återstående delarna av programmet kalkylerats enligt successivprincipen, vilket betyder att större fokus läggs på identifiering, analys och värdering av osäkerheter jämfört med traditionell kalkylmetodik, se nedan under ekonomiska konsekvenser. Syftet med successiva kalkyler är att undvika framtida fördyrande överraskningar och att en ny beslutad budget ska innehållas.

Det systematiska arbetet med de successiva kalkylerna bidrog till att ytterligare prognosökningar synliggjordes. Tack vare fokus på förbättrad ekonomisk styrning och interkontroll, stärkt kompetens inom de områdena samt arbetet med de successiva kalkylerna gör att förutsättningarna nu är på plats för att ny beslutad budget ska innehållas.

Större delen av ingående projekt är färdigställda eller under utförande och avtal med kommuner, ledningsägare och privata fastighetsägare är ingångna. Att bryta ingångna avtal ger förgävesutgifter och genomförda investeringar blir delvis förgäves om programmets omfattning minskas eftersom den samlade nyttan av investeringarna erhålls och effektmålen nås först när hela utbyggnaden är färdigställd. Möjliga besparingar som fortfarande skulle kunna genomföras är slopad planfrihet vid Frescati samt minskning av antalet köpta fordon, men de åtgärderna påverkar framtida trafikupplägg och trängsel kraftigt varför de inte föreslås. Ingående delar i programmet för Roslagsbanans utbyggnad är viktiga förutsättningar för den kommande i Sverigeförhandlingen beslutade förlängningen till T-Centralen.

Ekonomiska konsekvenser

Investeringsutgifter
Programmets totala utgift har fastställts till 9 951 miljoner kronor inklusive index vid landstingsfullmäktiges sammanträde den 23 juni 2020, RS 2020-0054.

Till följd av de förseningar och övriga konsekvenser som har föranlett fördyringar sedan 2016, vilka beskrivs närmare i bakgrunden av detta tjänsteutlåtande, föreslås investeringsramen för program Roslagsbanans utbyggnad att öka med ytterligare 428 mnkr, oaktat effekter från Covid-19.

Detta belopp har inkluderats i förslaget till investeringsplan 2021-2030 i Trafiknämnden maj 2020.

Innan Covid-19 genomfördes successiva kalkyler för samtliga pågående och kommande projekt inom programmet, för att säkerställa en realistisk totalutgift. Utökningen om 428 mnkr har en kvarvarande osäkerhet om 15 % om möjligheten att innehålla den nya föreslagna ramen. Utökningen inkluderar reserv för oförutsedda händelser i respektive leverans, dock ej kopplade till Covid-19.

Effekterna av Covid-19 har inneburit större ekonomiska konsekvenser för program Roslagsbanans utbyggnad. På grund av beslutet att skjuta upp trafikavstängningen för sträckan Täby kyrkby – Kårsta samt Åkersberga bedöms följande fördyringar att belasta programmets investeringsutgift:

- Forcering av entreprenaderna, för att korta ner produktionstiden med en månad, vilket möjliggör trafikstart innan årsskiftet 2020/2021. 48 mnkr.
- Förlängning av projektorganisation till följd av förseningen. 20 mnkr.
- Utökad trafikstängning för Åkersberga. 3 mnkr.

Totalt tillkommande utgifter till följd av Covid-19 estimeras uppgå till 71 mnkr, varav majoriteten förväntas falla ut år 2020. Det är dock svårt att bedöma exakt utgift innan förhandlingarna med entreprenörerna är färdiga, vilket troligtvis sker under hösten 2020. Utöver merutgifter förväntas Covid-19 även ge effekter på kostnadssidan, se nästa avsnitt.

Med hänsyn till Covid-19 uppgår den totala investeringsutgiften för program Roslagsbanans utbyggnad till 10 450 mnkr. Investeringsramen fördelas enligt följande utgiftsposter, vilka redovisas i bilaga investeringskalkyl:

Leverans	Investeringsutgift inkl. index [mnkr]
Bana, signal, stationer, ersättningstrafik	5 496
Depåer	1 160
Fordon – nya och anpassning befintliga	2 468
Projektledning och administration	1 255
Covid-19 merutgift	71
Total investeringsutgift	10 450

Driftkostnader
Oaktat effekterna av Covid-19 uppgår driftkostnaderna för program Roslagsbanans utbyggnad till knappt 58 mnkr inklusive index, varav 36 mnkr har upparbetats innan år 2020. De upparbetade kostnaderna inkluderar bland annat en förgävesavskrivning från 2019 då man omvärderade den tekniska lösningen av planskildhet Frescati (8 mnkr), kostnader på externa projekt samt löpande verksamhetskostnader.

De 21 mnkr som planeras år 2020-2025 avser bland annat löpande verksamhetskostnader, drift- samt dokumentationskostnader. Majoriteten av dessa kostnader prognostiseras år 2020, då driftkostnader för Vallentunadepån inför driftsättning kommer att belasta programmet om uppskattningsvis 13 mnkr.

Utöver de merutgifter som redovisades under föregående avsnitt förväntas effekterna av Covid-19 även medföra väsentliga merkostnader vilka kommer att belasta programmets resultat år 2020, vilket bedöms uppgå till 22,5 mnkr:

- Ersättning för stillestånd om 15 mnkr till byggentreprenörerna, till följd av den inställda trafikavstängningen mellan 2020-04-05 och 2020-06-09.
- Ersättning till trafikoperatör om 7,5 mnkr. Detta omfattar ersättning för snabbinkallade lokförare och tågvärdar för Roslagsbanan, som annars inte skulle ha arbetat under denna period, samt ersättning för den beställda ersättningstrafiken som utgick under perioden 2020-04-05 och 2020-06-09.

Total driftkostnad för program Roslagsbanans utbyggnad uppgår därmed till 80 mnkr, vilket redovisas i bilaga investeringskalkyl.

Förslag till ny beslutad ram
Total ekonomisk ram för program Roslagbanans utbyggnad föreslås att beslutas till 10 530 mnkr, varav 10 450 mnkr avser investeringsutgift respektive 80 mnkr driftkostnad. Ca 94 mnkr är en direkt effekt av Covid-19-pandemin:

Investeringsutgift	10 379 mnkr
+ Merutgift Covid-19	71 mnkr
Driftkostnad	57 mnkr

+ Merkostnad Covid-19	23 mnkr
Total beslutad ram program Roslagsbanan	10 530 mnkr

I budgetunderlaget har 10 379 mnkr föreslagits att inarbetas i investeringsplan 2021-2030. Effekterna av Covid-19 har dock ej inkluderats i underlaget till investeringsplanen, då konsekvenserna av pandemin uppenbarade sig först en tid efter leveransen av budgetunderlaget.

Investeringsbidrag
Program Roslagsbanans utbyggnad har löpande arbetat med att söka medfinansiering för ingående investeringar. Som redovisat i genomförandebeslut LS 2016-0526 blev programmet i tidigt skede beviljad statlig medfinansiering från länsplan och nationell plan om totalt 1 346 mnkr. Därutöver är 300 mnkr i kommunal medfinansiering beviljade, vilket redovisas i beslutsärendet som togs upp i trafiknämnden den 17 mars 2020.

Utöver ovan redovisade investeringsbidrag har ytterligare 63 mnkr beviljats programmet sedan genomförandebeslutet från 2016, vilket ger en total beviljad medfinansiering om 1 709 mnkr:

Typ av finansiering	Anläggning	Beviljat investeringsbidrag [mnkr]
Nationell plan	Spårutbyggnad	416
Länsplan	Spårutbyggnad	930
Kommunal	Spårutbyggnad, stationer	300
Kommunal	Spårutbyggnad, plankorsningar	26
Stadsmiljöavtal	Arninge station	35
Klimatklivet	Vallentunadepån	2
Totalt investeringsbidrag		1 709

Programmet planerar att under hösten 2020 söka om ytterligare bidrag från länsplan samt år 2021 ansöka om medel från stadsmiljöavtalet. I dagsläget har programmet identifierat tillkommande investeringsbidrag om potentiellt 63 mnkr:

Typ av finansiering	Anläggning	Potentiellt investeringsbidrag [mnkr]
Länsplan (2020)	Säkerhetshöjande åtgärder	8
Stadsmiljöavtalet (2021)	Plankorsningar	55
Totalt investeringsbidrag		63

Det potentiella investeringsbidraget om 63 mnkr har lagts in i bilaga investeringskalkyl. Det finns dock risk att Trafikverket inte beviljar programmet hela beloppet, bland annat beroende på föreskrifter, volymen övriga ansökningar och aktuellt finansieringsutrymme hos Trafikverket.

Programmet fortsätter att arbeta med att identifiera och ansöka om ytterligare medfinansiering om möjligheten ges.

Driftkonsekvenser
I bilagan redovisas driftkalkyl över de förväntade konsekvenserna på verksamhetens intäkter och kostnader till följd av leveranserna från program Roslagsbanans utbyggnad.

Överlag innebär programmets leveranser en ökning av drift- och underhållskostnader, då det bland annat tillkommer ca 23 km dubbelspår, en ny depå och 22 nya fordon. Kostnaden ökar för Roslagsbanan i takt med färdigställande av programmets leveranser. Från år 2026, då utökning av trafik planeras enligt nytt trafikavtal, kommer den årliga kostnaden att ha ökat med ca 26 mnkr, exklusive index. Detta inkluderar effekten av köpt trafik och intäkten för uthyrning av lokaler. I takt med en ökad kilometerproduktion kommer från år 2030 den årliga kostnaden att ha ökat med 35 mnkr utifrån dagens driftkostnad, exklusive index. Dock har effekten från biljettintäkter inte inkluderats i kalkylen då den inte kan beräknas på ett tillförlitligt sätt, men är rimligen en intäktspost som kommer att sänka total driftkostnad för Roslagsbanan.

Program Roslagsbanans utbyggnads investeringar beräknas generera i snitt 227 mnkr i avskrivningar per år när alla anläggningar har aktiverats. Avskrivningarna trappas upp etappvis under programmets gång, allt eftersom anläggningarna färdigställs. Avskrivningstiden för dessa är 17 – 35 år beroende

på typ av anläggning. Avskrivningarna matchas av en nedskrivning av investeringsbidrag om 39 mnkr per år efter programmets slut.

Under programmets gång estimeras utrangeringsbehovet till totalt 264 mnkr, vilket främst utgör anläggningar inom bana, el och signal. Vid dubbelspårsutbyggnad såväl som vid upprustning av befintliga enkelspår, byts de gamla komponenterna ut och ersätts med nya för att förlänga livslängden på anläggningen.

Riskbedömning
Innan Covid-19 genomfördes successiva kalkyler för samtliga pågående och kommande projekt inom programmet, för att säkerställa en realistisk totalutgift. Föreslagen ram kan med 85% säkerhet innehållas, och den förslagna ramen inkluderar en reserv för oförutsedda händelser i respektive leverans. Några tänkbara oförutsedda händelser beskrivs nedan.

Det finns risk att kommande ansökningar ur stadsmiljöavtal och länsplan avslås eller bara beviljas i begränsad omfattning.

Covid-19-pandemin kan ge effekter som ännu inte överblickats.

De förseningar som beskrivits ovan innebär också att tillgängliga marginaler i tidplanen för att genomföra planerade provkörningar och tester av den de nya fordonen på avstängt spår, har minskat. Om de tester som är nödvändiga för att godkänna fordonet inte hinns med kan det i sin tur innebära en senareläggning av när fordonen kan tas i trafik med resenärer.

Konsekvenser för miljön
Detta beslut innebär indirekta positiva konsekvenser för miljön.

Program Roslagsbanans utbyggnad som helhet gynnar en hållbar framtid då denna möjliggör en utökning av det kollektiva resandet och en avlastning av E18/E4. Roslagsbanan har idag ca 55 000 resenärer (påstigande) per vardag, vilket sparar minst 80 ton CO_2 per vardagsdygn jämfört med motsvarande resor med personbil. Med en fortsatt utveckling i enlighet med utbyggnadens omfattning och förstudiens prognos om resandeutveckling skulle detta innebära en ytterligare besparing om ca 40 – 60 ton CO_2 år 2030.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-08-05

Ärende
SL 2013-1512

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Nordostsektorn har en relativt låg kollektivtrafikandel. Roslagsbanan har en stor potential att höja kollektivtrafikandelen i denna del av länet. De senaste tio åren har resandet med Roslagsbanan ökat med ca 40 % (37 000-53 000 påstigande/dygn) trots flertalet och långa trafikavstängningar under utbyggnaden och också delvis på grund av den ökade robusthet och regelbundna trafik som utbyggnaderna hittills har givit. Prognoserna visar att när nuvarande utbyggnad är färdigställd och robustheten och regelbundenheten kan kompletteras med en trafikökning har resandet potential att stiga upp till 90 000 påstigande/dygn.

Sociala konsekvenser
Detta beslut innebär indirekta positiva sociala konsekvenser.

Program Roslagsbanans utbyggnad som helhet bidrar till tätare och robustare kollektivtrafik med färre trafikstörningar, vilket ger positiva effekter för alla resenärer genom att de i högre grad kan lita på transportsystemet.

Sara Catoni
Tillförordnad förvaltningschef

Karin Svingby
Avdelningschef

Bilaga: Investeringskalkyl med drift

Region Stockholm
Trafikförvaltningen

KALKYL
2020-01-16
Version 1.6

Handläggare:

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.

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

Majoriteten av antaganden är sådana som användaren själv anger. Följande antaganden är dock gemensamma för alla användare:

Index: Indextakten satt som generellt antagande till 3% under hela kalkylperioden

Ränta: Räntan satt som generellt antagande till 2% under hela kalkylperioden

Kalkylränta: Enligt riktlinjer från SLL är kalkylräntan 4%

2. Information

Program (namn)	Program Roslagsbanans utbyggnad
Program (nummer)	10001
Huvudprojekt (namn)	
Huvudprojekt (nummer)	
Projekt (namn)	
Projekt (nummer)	
Ärendenummer för beslut - Utredning	
Ärendenummer för beslut - Planering	
Ärendenummer för beslut - Genomföran	SL 2013-1512 / LS 2016-0526

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: Program Roslagsbanans utbyggnad
Huvudprojekt: 0
Projekt: 0
Ärendenr: 0

Kalkylår	2019

Investeringar exkl. index (tkr)	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Totalt**
Utredningar t.o.m. 2019	4 473										4 473
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**4 473**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4 473**
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	**4 473**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4 473**

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	**4 473**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4 473**

Kalkyl utförd av: [Namn]

Kommentarer

Totalt upparbetat för fas 10 t.o.m. år 2019 är 4 473 tkr. Inga ytterligare utredningsutgifter kommer att krävas i program Roslagsbanans Utbyggnad.

1
2
3
4
5
6
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
68
69
70
71
72
73

4. Planering (Fas 20)

Program: Program Roslagsbanans utbyggnad
Huvudprojekt: 0
Projekt: 0
Ärendenr: 0

Kalkylår	2019

Investeringar exkl. index (tkr)	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Totalt**
Planering Depåer	18 637										18 637
Planering BEST-anläggningar	241 666	694									242 360
											0
											0
											0
Total exkl. index	**260 303**	**694**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**260 997**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	
Total investeringar inkl. index	**260 303**	**694**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**260 997**

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	**260 303**	**694**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**260 997**

Kalkyl utförd av: [Namn]

Kommentarer

Totalt upparbetat för fas 20 t.o.m. år 2019 är 260 303 tkr. Ytterligare 792 tkr förväntas falla ur 2020 för planering av kommande BEST-åtgärder.

1
2
3
4
5
6
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
68
69
70
71
72
73

5. Genomförande (Fas 30)

Program: Program Roslagsbanans utbyggnad
Huvudprojekt: 0
Projekt: 0
Ärendenr: SL 2013-1512 / LS 2016-0526

Kalkylår	2019

Ack 2019

Investeringar exkl. index (tkr)	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Totalt**
Depåer	881 848	238 281	20 775								1 140 904
BEST-anläggningar	4 161 263	590 749	369 032	105 217	4 118						5 230 380
Fordon anpassning bef samt nya	1 023 660	57 396	94 340	439 830	415 994	315 878	5 278	5 634			2 358 010
Projektledning och admin	766 197	138 445	113 653	102 377	67 442	43 573	1 364	626			1 233 677
Covid-19 merutgift		51 000	20 000								71 000
Total exkl. index	**6 832 968**	**1 075 871**	**617 801**	**647 425**	**487 554**	**359 451**	**6 642**	**6 260**	**0**	**0**	**10 033 971**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	
Total Investeringar inkl. index	**6 832 968**	**1 075 871**	**636 335**	**686 853**	**532 763**	**404 565**	**7 700**	**7 475**	**0**	**0**	**10 184 530**

Ack 2019

Kostnader exkl. index (tkr)	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Totalt**
Drift, UH, inkl dokumentation	1 162	12 800	2 050								16 012
Verksamhetskostnader, diverse	1 860	2 700	1 150	970	480	290	200	148			7 798
Förgävesavskrivningar	8 191										8 191
Externa projekt	25 203										25 203
Covid-19 merkostnad		22 500									22 500
Total exkl. index	**36 416**	**38 000**	**3 200**	**970**	**480**	**290**	**200**	**148**	**0**	**0**	**79 704**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	
Total Kostnader inkl. index	**36 416**	**38 000**	**3 296**	**1 029**	**525**	**326**	**232**	**176**	**0**	**0**	**80 000**

Total beslut inkl. index	**6 869 384**	**1 113 871**	**639 631**	**687 882**	**533 288**	**404 891**	**7 932**	**7 651**	**0**	**0**	**10 264 530**

	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Totalt**
Andel aktiverat (Alla faser)	44%	12%	7%	22%	8%	7%	0%	0%			

Investeringsbidrag (tkr)	**1 400 097**	**131 800**	**167 000**	**71 900**							1 770 797

Kalkyl utförd av: Anna Lindroth

Kommentarer

Covid-19 merutgift: Till följd av uppskjuten trafikavstängning 2020, orsakat av Covid-19-pandemin, tillkommer merutgifter för bl.a. forcering, förlängd projektorganisation, fördyring ersättningstrafik. Beloppen och periodisering är uppskattade, faktisk utgift fastställs först när förhandlingarna är genomförda.

Kostnader: Kostnader kopplade till fas 30, Genomförande, inkluderar diverse verksamhets- och driftkostnader som upparbetas löpande i programmet. Det har även gjorts en förgävesavskrivning år 2019 på 8 mnkr till följd av omvärderad lösning för kommande planskildhet Frescati, vilket därför har belastats programmets driftkonto. Därtill ligger det ett utfall på 25 mnkr år 2018-2019 på externa projekt, bestående av kostnader som av olika anledningar inte har kunnat faktueras vidare till kund. Eftersom dessa kostnader redan har belastat resultatet kan inte beloppet flyttas tillbaka till investeringsprojektet.

Covid-19 merkostnad: Till följd av uppskjuten trafikavstängning 2020, orsakat av Covid-19-pandemin, tillkommer merkostnad för stillestånd till entreprenör och ersättning/viten till trafikoperatör. Totalt 22,5 mnkr. Beloppen och periodisering är uppskattade, faktisk kostnad fastställs först när förhandlingarna är genomförda.

Investeringsbidrag: Innehåller beviljade investeringsbidrag, totalt 1 709 mnkr, fördelade från Länsplan + Nationell plan (1 346 mnkr), kommunal medfinansiering (326 mnkr), stadsmiljöavtal (35 mnkr) samt klimatklivet (2 mnkr). Fördelat fram till 2022. Innehåller även estimat på potentiella investeringsbidrag om ca 63 mnkr, för kommande ansökningar från Stadsmiljöavtal och Länsplan, åren 2020-2022.

1
2
3
4
5
6
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
78
79
80
81
82
83
84
85
86
88
89

6. Avskrivningstider

	Avskrivnings-tid	Andel (%)	Värde
Spåranläggningar	20	60%	6 279 825
Fordon	20	27%	2 842 027
Stationer/terminaler	20		0
Depåer	20	13%	1 328 148
Fartyg	30		0
Mark- och kajanläggningar	20		0
Maskiner och inventarier	10		0
Övriga investeringar	5		0
		100,0%	*10 450 000*
	Kvar att allokera:	*0,0%*	*0*

Investeringar

Utredning	4 473
Planering	260 997
Genomförande	10 184 530
Total investeringsutgift	**10 450 000**

7. Drift

Driftstart	2019

Prognos exkl. index (tkr)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Intäkter	0	0	33 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000
[Biljettintäkter]										
[Uthyrning fordon]										
Uthyrning lokaler Vallentunadepån			33 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000
[Reklam]										
[Andra intäkter]										
Kostnadsreduktioner	0	0	0	0	0	0	0	5 000	5 000	5 000
Köpt trafik								5 000	5 000	5 000
[Drift]										
[Underhåll]										
[Övriga kostnadsreduktioner]										
Kostnadsökningar	-19 420	-19 420	-26 237	-34 789	-48 644	-60 767	-65 962	-75 769	-75 769	-75 769
Köpt trafik										
Drift BEST-anläggningar	5 322	5 322	5 854	5 854	5 854	5 854	5 854	8 541	8 541	8 541
Underhåll BEST-anläggningar	14 098	14 098	15 508	15 508	15 508	15 508	15 508	22 628	22 628	22 628
Drift depåer			4 125	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500
Underhåll depåer			750	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Drift fordon X15p				2 600	7 800	12 350	14 300	14 300	14 300	14 300
Underhåll fordon X15p				4 327	12 982	20 555	23 800	23 800	23 800	23 800
[Övriga kostnadsökningar]										
Total exkl. index	**-19 420**	**-19 420**	**6 763**	**9 211**	**-4 644**	**-16 767**	**-21 962**	**-26 769**	**-26 769**	**-26 769**
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	35 010	48 080	49 522	51 008	52 538	54 114	55 738	57 410
Total Kostnadsreduktioner inkl. index	0	0	0	0	0	0	0	6 149	6 334	6 524
Total Kostnadsökningar inkl. index	-19 420	-20 003	-27 835	-38 015	-54 749	-70 445	-78 762	-93 187	-95 982	-98 862
Total inkl. index	**-19 420**	**-20 003**	**7 175**	**10 065**	**-5 227**	**-19 437**	**-26 224**	**-32 923**	**-33 911**	**-34 928**

Utrangering av tillgång (tkr)	210 000	43 000	9 600	1 500						
Avskrivningar	**154 444**	**177 870**	**191 716**	**206 662**	**218 255**	**227 058**	**227 226**	**227 388**	**227 388**	**227 388**
Nedskrivning av investeringsbidrag	**30 466**	**31 811**	**38 768**	**35 192**	**31 296**	**32 037**	**38 385**	**38 362**	**38 532**	**38 532**
Räntekostnader	**110 864**	**126 202**	**131 754**	**139 920**	**146 210**	**149 760**	**145 370**	**140 972**	**136 424**	**131 876**

Kalkyl utförd av: Anna Lindroth

Kommentarer

Biljettintäkter: Ökning av biljettintäkter kan ej beräknas på tillförlitligt sätt och utelämnas därför i kalkylen. I snitt förväntas dock antal påstigande öka med ca 5 % per år till år 2030 (från 53 000 påstigande / dygn år 2019 till 90 000 påstigande / dygn år 2030), vilket troligen påverkar biljettintäkterna.

Köpt trafik: Ingen väsentlig förändring i köpt trafik förrän Roslagsbanans kapacitet ökar i samband med E34-avtalet (år 2026). Trots ökad km-produktion förekommer viss kostnadsreduktion år 2026-2029 á -5 mnkr/år för köpt trafik bl.a. till följd av effektivisering i och med nya fordon samt utfasning av tågvärdar. Från och med år 2030 förväntas km-produktion ökas ytterligare, uppskattningsvis 15 %, varpå det sker en kostnadsökning om ca 35 mnkr/år jämfört med dagens kostnad för köpt trafik.

Drift och underhåll BEST-anläggningar: Drift och underhåll (planerad och akut) år 2019-2020 avser tillkommande kostnader till följd av dubbelspår byggda av programmet innan år 2019 (ca 20 km). År 2021 ökar kostnaderna för att ta höjd för dubbelspår TÄB-KGL (2 km). Från år 2026 ökar kostnadarna för samtliga spår på Roslagsbanan till följd av kapacitetsökning 4+4S.

Utrangering av tillgång: Utrangeringar som initierats av Program Roslagsbanans utbyggnad uppgår till ca 210 mnkr ack 2019. Kommande utrangeringar 2020-2022 avser framförallt ombyggnation av banan på Kårstagrenen samt Åkersberga.

2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Totalt	
44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	781 000	2
										0	3
										0	4
44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	781 000	5
										0	6
										0	7
5 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20 000	18
5 000										20 000	19
										0	20
										0	21
										0	22
-75 769	-79 600	-79 600	-79 600	-79 600	-79 600	-79 600	-79 600	-79 600	-79 600	-1 294 717	33
	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	315 000	34
8 541										74 079	35
22 628										196 249	36
5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	97 625	37
1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	17 750	38
14 300	14 300	14 300	14 300	14 300	14 300	14 300	14 300	14 300	14 300	222 950	39
23 800	23 800	23 800	23 800	23 800	23 800	23 800	23 800	23 800	23 800	371 064	40
										0	41
										0	42
										0	43
										0	44
										0	45
										0	46
										0	47
-26 769	**-35 600**	**-35 600**	**-35 600**	**-35 600**	**-35 600**	**-35 600**	**-35 600**	**-35 600**	**-35 600**	**-493 717**	48
3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%		49
134%	138%	143%	147%	151%	156%	160%	165%	170%	175%		50
59 132	60 906	62 733	64 615	66 554	68 551	70 607	72 725	74 907	77 154	1 081 307	51
6 720	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25 727	52
-101 828	-110 185	-113 491	-116 895	-120 402	-124 014	-127 735	-131 567	-135 514	-139 579	-1 818 470	53
-35 976	**-49 279**	**-50 757**	**-52 280**	**-53 848**	**-55 464**	**-57 128**	**-58 841**	**-60 607**	**-62 425**	**-711 436**	54
											55
										264 100	56
											57
227 388	**227 388**	**227 388**	**227 388**	**227 388**	**227 388**	**227 388**	**227 388**	**227 388**	**227 388**	**4 359 280**	58
											59
38 532	**38 532**	**38 532**	**38 532**	**38 532**	**38 532**	**38 532**	**38 532**	**38 532**	**38 532**	**738 698**	60
											61
127 328	**122 781**	**118 233**	**113 685**	**109 137**	**104 590**	**100 042**	**95 494**	**90 946**	**86 398**	**2 427 987**	62

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Sammanfattning

Alla belopp i tusen kronor

Program	Program Roslagsbanans utbyggnad
Huvudprojekt	0
Projekt	0

Fas 10 - Utredning

Beslut

Kalkylår	2019
Investeringar	4 473
Kostnader	0
Utredningsbeslut	**4 473**

Nominella värden

Kalkyl utförd av: [Namn]

Tidigare beslut

Investeringar	4 706
Kostnader	0
Totala utgifter	**4 706**

Nominella värden

Utfall

Investeringar	4 473
Kostnader	0
Totala utgifter	**4 473**

Nominella värden

Fas 20 - Planering

Beslut

Kalkylår	2019
Investeringar	260 997
Kostnader	0
Planeringsbeslut	**260 997**

Nominella värden

Kalkyl utförd av: [Namn]

Tidigare beslut

Investeringar	225 753
Kostnader	0
Totala utgifter	**225 753**

Nominella värden

Utfall

Investeringar	260 543
Kostnader	0
Totala utgifter	**260 543**

Nominella värden

Fas 30 - Genomförande

Beslut

Kalkylår	2019
Driftstart	2019
Investeringar	10 184 530
Kostnader	80 000
Genomförandebeslut	**10 264 530**

Nominella värden

Investeringsbidrag totalt	1 770 797

Intäkter	403 421
Kostnadsreduktioner	19 007
Kostnadsökningar	-597 261
Utrangering av anläggningstillgång	-264 100
Avskrivningar	-2 085 397
Nedskrivning av investeringsbidrag	353 379
Räntekostnader	-1 359 353
Driftskonsekvenser 10 år	**-3 530 303**

Nominella värden

Intäkter	1 081 307
Kostnadsreduktioner	25 727
Kostnadsökningar	-1 818 470
Utrangering av anläggningstillgång	-264 100
Avskrivningar	-4 359 280
Nedskrivning av investeringsbidrag	738 698
Räntekostnader	-2 427 987
Driftskonsekvenser 20 år	**-7 024 104**

Nominella värden

Nuvärde inkl. Investeringsbidrag	-8 904 481
Nuvärde exkl. Investeringsbidrag	-10 649 629
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: Anna Lindroth

Tidigare beslut

Investeringar	9 420 680
Kostnader	0
Totala utgifter	**9 420 680**

Nominella värden

Totalt alla faser

Beslut

Utredning	4 473
Planering	260 997
Genomförande	10 264 530
Total utgift	**10 530 000**

Nominella värden

Tidigare beslut

Utredning	4 706
Planering	225 753
Genomförande	9 420 680
Total utgift	**9 651 139**

Nominella värden