Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-04-28

Ärende
FUT 2020-0628
TN 2019-1325
Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Trafiknämnden
2020-05-26, punkt 18

Svar på skrivelse från (S) angående fördyring av tunnelbanan enligt Stockholmsöverenskommelsen

Ärendebeskrivning

Socialdemokraterna har i en skrivelse till Trafiknämnden den 25 november ställt frågor angående fördyring av tunnelbanan enligt Stockholmsöverenskommelsen.

Följande frågor har ställts:

1. När valdes lösningen med extra servicetunnel och vad var motivet då?
2. När informerades trafikroteln och beredningen för utbyggd tunnelbana om den extra servicetunneln första gången?
3. När fattades beslut om att göra en ytterligare utvärdering och varför informerades inte Trafiknämnden?
4. Med vilken konfidensnivå kan förvaltningen för utbyggd tunnelbana nu säga att kostnaden stannar vid ca 32 miljarder?
5. Hur mycket försenat beräknas projektet bli på grund av fördyringen under förutsättning att projektet finansieras?
6. Vilka möjligheter finns det att minska kostnaderna för projektet utan att ta fram en ny järnvägsplan?
7. Hur mycket försenat skulle projektet bli om järnvägsplanen behöver göras om för att finansiera projektet?
8. Finns det ytterligare relevant information som Trafiknämnden bör känna till?

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 2019-01-30
- Skrivelse från (S) angående fördyring av tunnelbanan enligt Stockholmsöverenskommelsen.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att anse att skrivelsen är besvarad.

Förvaltningarnas förslag och motivering

Förvaltning för utbyggd tunnelbanas svar är som följer:

1. **När valdes lösningen med extra servicetunnel och vad var motivet då?**

Från hösten 2015 har inriktning för projektering varit att utföra en parallell körbar räddnings- och servicetunnel.
Motivet var att uppfylla Transportstyrelsens inriktning för föreskrifter om tunnelbanor samt de tydliga synpunkter från bland annat räddningstjänst som framkommit genom det samrådsforum avseende säkerhet som upprättades i inledningen av projekteringen.
Transportstyrelsens föreskrifter är nu fastställda, TSF 2017:119

2. **När informerades trafikroteln och beredningen för utbyggd tunnelbana om den extra servicetunneln första gången?**

Sommaren 2016 godkändes rapporten ”Återrapportering av åtgärds- och optimeringsarbetet” (FUT 2016-0171) i styrelsen för uppföljning av 2013 års Stockholmsförhandling. Där framgår motiven till val av utrymningskoncept med räddnings- och servicetunnel. I rapporten framgår även projektkostnader enligt successiva kalkyler.
Rapporten låg till grund för beslut om genomförandeavtal och tilläggsavtal i landstingsstyrelsen den 21 januari 2017.
Beredningen delgavs information december 2016.

3. **När fattades beslut om att göra en ytterligare utvärdering och varför informerades inte Trafiknämnden?**

Om med ytterligare utvärdering menas den genomlysning av de kalkyler som gjorts under sommaren – hösten 2019 så är det normalt i projektarbete att genomföra kalkylarbete när mer underlag har framkommit. Detta analysarbete har gjorts i skede där de flesta av projektens tillstånd finns på plats. Vidare är projekten i ett skede där betydligt mer är undersökt och projekterat och en byggfas väntar. Det är ett naturligt läge att göra en kalkylöversyn. Det gjordes även en översyn/utvärdering under 2016 och kalkyler uppdaterades.

4. **Med vilken konfidensnivå kan förvaltningen för utbyggd tunnelbana nu säga att kostnaden stannar vid ca 32 miljarder?**

Kalkylerna är utförda utifrån de förutsättningar med tid och omfattning som projekten har definierat. I kalkylerna finns med en faktor för förändringar inom entreprenaderna motsvarande 15%, detta för att hantera de erfarenhetsmässiga ändringar som sker inom en entreprenad.
Om omfattningsförändringar eller förseningar uppstår, tex. om det kravställs så att det erfordras förändringar av utformning eller tillkommande delar i anläggningen, alternativt tex. domstolsprocesser eller liknande som påverkar projektets framdrift, omfattas detta ej i de bedömda kostnaderna.
Kalkylerna är upprättade i prisnivå jan 2016, en indexreglering med KPI finns avtalad. Kalkylerna förutsätter att kostnadsökningar avseende index följer KPI.

5. **Hur mycket försenat beräknas projektet bli på grund av fördyringen under förutsättning att projektet finansieras?**

Projekten bedömer att på grund av den utökade omfattningen och mer komplicerade förutsättningar som framkommit, vilket gett den utökade kostnaden, erfordras ytterligare cirka ett till två år för genomförandet.

6. **Vilka möjligheter finns det att minska kostnaderna för projektet utan att ta fram en ny järnvägsplan?**

Projekten har genomfört en analys av besparingsmöjligheter. Den anläggning som idag är framtagen bedöms optimerad, det vill säga inga delar kan förändras utan konsekvenser.
En analys har också genomförts med parterna för att bedöma besparingsmöjligheter och analysera dess konsekvenser. De åtgärder som kan utföras utan att järnvägsplan behöver göras om är mindre åtgärder där kostnaderna att genomföra förändringen i de allra flesta fall överskrider besparingen. Ett fåtal åtgärder ger en total besparing dock i så liten omfattning och med relativt stora konsekvenser att parterna har enats om att inga av de föreslagna åtgärderna ska genomföras.

7. **Hur mycket försenat skulle projektet bli om järnvägsplanen behöver göras om för att finansiera projektet?**

Ett omtag av järnvägsplan innebär i princip att starta om hela projekt. Det bedöms i dagsläget inte möjligt att göra besparingar med den stora kostnad ett omtag av järnvägsplan innebär.

8. **Finns det ytterligare relevant information som Trafiknämnden bör känna till?**

Kostnadskalkylerna förutsätter att överenskommelse om finansiering sker och att detta inte påverkar tidplanen för projekten.

Niklas Bergman
Förvaltningschef för
utbyggd tunnelbana

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-11-25

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden

Fördyrning av utbyggnad av tunnelbanan enligt Stockholmsöverenskommelsen

Utbyggnaden av tunnelbanan inom ramen för Stockholmsförhandlingen har enligt information från förvaltningen blivit cirka 9 miljarder dyrare än beräknat, borträknat prisindex, dvs. cirka 50 procent dyrare. Det är andra gången utbyggnaden blir dyrare än beräknat. Socialdemokraterna är mycket oroade, projektet behöver genomföras både för behovet av ökad kollektivtrafik och för att byggnationen av bostäder som redan påbörjats ska kunna slutföras och bostäderna trafikförsörjas med kollektivtrafik.

Frågan är dock om bristerna beror på att de ursprungliga beräkningarna i överenskommelsen var fel från starten eller fördyrningen skett i projektet under processens gång. Redan 2015 konstaterades att projektet skulle bli dyrare än beräknat och en "optimeringsutredning" gjordes. Denna konstaterade att besparingar var nödvändiga vilket resulterade i färre uppgångar bland annat på Södermalm.

Nu behöver alla parter ta ansvar för sina delar i projektet och samarbeta för att komma framåt. Region Stockholm är ansvariga för utbyggnaden och behöver lyfta fram alla fakta på bordet.

Mot bakgrund av detta vill Socialdemokraterna ställa följande frågor:

1. När valdes lösningen med extra servicetunnel och vad var motivet då?
2. När informerades trafikroteln och beredningen för utbyggd tunnelbana om den extra servicetunneln första gången?
3. När fattades beslut om att göra ytterligare en utvärdering och varför informerades inte Trafiknämnden?
4. Med vilken konfidensnivå kan förvaltningen för utbyggd tunnelbana nu säga att kostnaden stannar vid cirka 32 miljarder?
5. Hur mycket försenat beräknas projektet bli på grund av fördyrningen under försättning att projektet finansieras?
6. Vilka möjligheter finns det att minska kostnaderna för projektet utan att ta fram ny järnvägsplan?
7. Hur mycket försenat skulle projektet bli om järnvägsplanen behöver göras om för att finansiera projektet?
8. Finns det ytterligare relevant information som Trafiknämnden bör känna till?