Information om genomförd genomlysning, avseende kostnad och tidplan, för nya tunnelbanans tre utbyggnadssträckor

Förvaltningens information om genomförd genomlysning

När förvaltningen började identifiera större avvikelser från den lagda planen samt då förvaltningen är på väg in i en ny fas, byggfasen beslutade förvaltningen under hösten 2019 att en större samlad genomlysning skulle genomföras av de tre utbyggnadssträckorna.

Genomlysningen har dels genomförts genom en sammanställning av kalkylunderlag som tagits fram under sommaren 2019, dels med ett analysarbete som förvaltningen genomfört tillsammans med en extern expertgrupp som har anlitats för att bättre dra slutsatser om tid, kostnad och risk.

Förvaltningens genomlysning visar på en nulägesbedömning som uppgår till 31 813 miljoner kronor och avviker med 9 307 miljoner kronor mot det grundavtalade beloppet inklusive kostnadstaket i 2016 år prisnivå.

GRUNDFÖRUTSÄTTNINGAR, Mkr	
Grundavtal, prisnivå januari 2013	19 500
Grundavtal, prisnivå januari 2016 (uppr KPI)	19 570
Ny bedömning FC, prisnivå januari 2016 (nedr. M byggindex)	31 813
Avvikelse, prisnivå januari 2016	**12 243**

GRUNDFÖRUTSÄTTNINGAR INKL KOSTNADSTAK, Mkr	
Avvikelse nuläget jämfört med grundavtal	12 243
Kostnadstak, prisnivå januari 2013	2 925
Kostnadstak, prisnivå januari 2016 uppr m KPI	2 936
Total avvikelse inkl kostnadstak, prisnivå jan 2016	**9 307**

Den samlade nulägesbedömningen per projekt redovisas nedan.

Miljoner kronor	**2013 års Stockholms-förhandling inkl. kostnadstak**	**Nuläges-bedömning**	**Avvikelse**
Tunnelbana till Nacka och Söderort	**14 427**	**20 884**	**6 458**
Kungsträdgården-Sofia	2 308	3 813	1 504
Sofia-Sockenplan	4 386	6 857	2 471
Sofia-Nacka	7 733	10 215	2 482
Tunnelbana till Arenastaden	**4 732**	**5 643**	**911**
Odenplan-Hagastaden	2 424	2 705	282
Hagastaden-Arenastaden	2 308	2 938	629
Tunnelbana till Barkarby	**3 347**	**5 286**	**1 939**
Totalt	**22 506**	**31 813**	**9 307**

I jämförelse med 2013 års Stockholmsförhandling kan avvikelsen övergripande förklaras med nedanstående tabell.

Förklaringsposter	Mkr, prisnivå januari 2016	Kommentarer
Järfälla	180	Flytt schakt arbetstunnel mm
Solna	0	Hanterade för Södra Hagalund i Sverigeförhandlingen
Stockholm	360	Flytt uppg , arbetstunnlar mm (inkl servitutsfrågan 180 mkr)
Nacka	180	Flytt uppgångar och stationslägen
Trafikverket	850	Järfälla, Solna, Nacka (inkl ökn uppg Barkarby 180mkr)
Ökningar till dags dato	**1 570**	
Varav redan upparbetad Byggherrekostnad	*1 210*	
Ökad bergvolym	4 514	3:e tunneln extra pga säkerhetskoncept plus längre arbetstunnlar
Långsammare framdrift	2 195	Framdrift 12=> 9m/v, 80% rörl kostnader
Förändrade tekniska förutsättningar	1 203	Episyanit, frysningar, ökad lining, Gullmarspl (120+100+150+550)
Ökad byggherrekostnad grundkalkyl	1 602	Uppräknat till 31,7% från 23,8% samt med byggindex
Lågt prissatt grundkalkyl Barkarby	624	Uppräknat med byggindex
Lågt ÄTA-påslag	1 401	Räknat på entreprenadsumman 22400 mkr
Ökad prognos produktion och byggherrekostnad	**11 538**	
Skillnad byggindexkorg-KPI på grundkalkyl	710	Minskning 2019-2016: KPI 0,4% Byggindex 4,0% på grundavtalet
TOTALA FÖRKLARINGSPOSTER FÖRDYRING	**13 818**	
Kostnadsreduceringar	-1 575	Tex ansl grön linje ,flytt stn, borttagande av uppgångar,minskade entréer, minskat antal hiss & rulltr, optimering vent & teknikrum
TOTALA FÖRKLARINGSPOSTER FÖRDYRING	**12 243**	

Enligt genomlysningen kunde följande större kostnader identifieras:

- Statliga säkerhetskrav har inneburit en betydligt dyrare lösning än vad som planerades från början. För att klara kraven har tillkommit en parallell servicetunnel, vilket innebär att ca 50 % mer berg behöver sprängas ut. (ca 4,5 miljarder kronor)
- Bland annat utökade miljökrav ger en längre och mer kostsam produktionstid. (ca 2,2 miljarder kronor)
- Det har till exempel tagit längre tid än planerat att få utformningen godkänd av Trafikverket. (totalt ca 850 miljoner kronor)
- Kvarvarande kostnader kan hänföras till såväl interna som externa samhällskrav.

Huvudorsakerna till kostnadsökningen bedöms vara skärpta nationella krav inom miljö- och säkerhet, svårigheter i att hitta lösningar mellan parter samt förskjutningar i tid.

Redan fram till idag har planprocessen tagit 2 år längre tid än planerat. Utöver det visar byggtiden för de tre utbyggnadssträckorna på en förlängning om 1-2 år. Arenastadens tidsangivelser i tabellen är dock med reservation för eventuella förseningar med fastställande av järnvägsplan.

	Nacka och Söderort	Arenastaden	Barkarby
Byggtid	ca 10 år	ca 8 år	ca 8 år

Förvaltningen har tidigare muntligen informerat Region Stockholm om situationen. Dels på Trafiknämnden den 25 november 2019 då förvaltningschef redovisade resultatet av kostnadsanalysen och den bedömda kostnadsavvikelsen på 9 307 miljoner kronor och senast skedde det den 28 januari i trafiknämnden då förvaltningschef muntligt redovisade att upphandling av Järfällatunneln avvaktas på uppmaning av parterna på grund av att inga besked från regeringen erhållits. Förvaltningschefen redogjorde också för att förvaltningen arbetat efter inriktningen från parterna att målsättningen är att en ny överenskommelse skall vara på plats den 12 december 2019.

Förvaltningschefen har för parterna redovisat konsekvenserna av att avvakta upphandlingen av Järfällatunneln till extrakostnader om 25 miljoner kronor i månaden from januari 2020, har dock ingen tilldelning skett senast mars 2020 bedöms upphandlingen behöva göras om och projektet förskjuts därmed ett år och med en tillkommande kostnad av cirka 250 miljoner kronor.

Sedan hösten 2019 pågår samtal i god anda mellan parterna, där Region Stockholm är en part, med utgångspunkten att enas hur den nya kostnads- och tidplanebedömningen ska hanteras.

Niklas Bergman
Förvaltningschef