

HandläggareAlla Bäck
08-508 26 037**Till**Trafiknämnden
2024-02-15

Tätskiktsbyte över tunnelbanan på södra Götgatan. Genomförandeavtal med Region Stockholms trafikförvaltning. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande av projekt Södra Götgatan, i enlighet med den nya inriktning för projektet som föreslås i ärendet, och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget och ger trafiknämnden rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift om 95 mkr och en investeringsinkomst om 6 mkr
2. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförandeavtal med Region Stockholm för projekt Södra Götgatan och föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandeavtal.
3. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att träffa övriga erforderliga avtal som behövs för att genomföra projektet, inom ramen för detta genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
Avdelningschef**Trafikkontoret**
InfrastrukturFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 037
Växel 08-508 27 200
alla.back@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholmLars Berglund
T.f. enhetschef

Sammanfattning

Enligt inriktningsbeslut i trafiknämnden våren 2020 skulle kontoret utföra en upprustning av södra Götgatan från fasad till fasad. Detta skulle utföras som ett samverkansprojekt med Region Stockholm i samband med att regionen renoverar tätskiktet på gröna linjens tunnelbana under Götgatan. Tätskiktsbytet är nödvändigt för att säkra tunnelbanans framtida funktion.

Efter reviderat inriktningsbeslut våren 2022 tog kontoret fram en ny kalkyl för projektet. Denna visade att de beräknade utgifterna för stadens del av projektet hade stigit från 330 mnkr till närmare 800 mnkr. De kraftigt ökade kostnaderna beror dels på de senaste årens generella kostnadsökningar på grund av omvärldsläget, dels på kommande indexregleringar då projektet blivit förskjutet i tid. En väsentlig skillnad i kostnadsbilden förklaras också av kontorets nya arbetssätt för hur identifierade risker i projekt ska prissättas, där kontoret numera tillämpar högre påslag för risk och osäkerhet.

Med anledning av de kraftigt ökade kostnaderna föreslår kontoret att den tidigare föreslagna upprustningen av södra Götgatan från fasad till fasad ersätts med ett antal begränsade anpassningar som utförs inom de delar av gaturummet som kommer att schaktas upp av Region Stockholm i samband med tätskiktsbytet. Detta innebär att Region Stockholms tätskiktsbyte kommer att genomföras som Regionens eget projekt.

Dagens utformning på västra respektive östra sidan av gatan är väl anpassad för framtida behov för gång- och cykeltrafiken. De nu föreslagna justeringarna innebär därmed i huvudsak att bredder och funktioner permanentas och att trafiksäkerheten höjs ytterligare för gång- och cykeltrafiken på den västra sidan om Götgatan. På västra sida återplanteras dessutom träd i nya lägen. På den östra sidan av gatan behålls dagens lösning med fortsatt god framkomlighet.

Efter ändrad omfattning beräknas nu stadens del av projektets totala utgift till 95 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Trafikkontoret fick i samband med budget 2014 i uppdrag att utifrån genomfört pilotförsök på Götgatan återkomma till trafiknämnden med ett förslag till en långsiktigt hållbar utformning för alla trafikslag på södra Götgatan, på sträckan mellan Folkungagatan och Ringvägen. Sträckan framgår enligt Figur 1 nedan. Kontoret återrapporterade till nämnden i ett utredningsbeslut 2017-06-15

(Dnr T2017-01580). Ärendet innehöll ett förslag till principutformning av gatumiljön med fokus på att skapa ett balanserat gaturum med ett sammanhållet och enhetligt uttryck med prioriteringar enligt framkomlighetsstrategin.



Figur 1. Karta över del av Södermalm med projektområdet enligt inriktningsbeslut 2017 på Götgatan mellan Folkungagatan och Ringvägen, markerat med rött.

Trafiknämnden fattade 2020-02-20 inriktningsbeslut för projektet (Dnr T2019-01831). Inriktningsbeslutet innebar i huvudsak att södra Götgatan skulle byggas om med en ny gatusektion, med bredare gång- och cykelbanor, nya träd i moderna växtbäddar, och ett antal trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Beslutet innebar att trafiknämnden kunde fortsätta planering och projektering av projektet upp till 14 mnkr. Bedömd investeringsutgift uppgick till 330 mnkr. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2020-05-04.

Under utredningsarbetets gång identifierades att ett antal nya utredningar behövde genomföras. De anslagna medlen för utredningar räckte inte till och trafiknämnden fattade därför ett reviderat inriktningsbeslut för projektet 2022-03-17 (Dnr T2019-01831) för fortsatt planering och projektering upp till 19 mnkr utifrån projektets inriktning i tidigare inriktningsbeslut.

Under Götgatan, mellan Ringvägen och Björns trädgård, ligger tunnelbanans gröna linje, se Figur 2 nedan. Tunneln färdigställdes 1933 och Region Stockholms trafikförvaltning har givit besked om att tätskiktet på tunneln har passerat sin beräknade tekniska livslängd och kommer att behöva bytas ut. Alla betongkonstruktioner är försedda med ett tätskikt, för att skydda konstruktionen och underliggande verksamheter från inläckande vatten. Tätskikt behöver normalt bytas med intervall om 40-60 år;

om inte detta görs bryts konstruktion till slut ned. Ett uteblivet byte av tätskiktet ovanför tunnelbanan skulle dels resultera i att tunnelbanetunneln, och därmed den överliggande gatan, skulle förlora sin bärlighet, dels skulle läckage av vatten riskera att skada tunnelbanans elektriska installationer. Att byta tätskiktet är således nödvändigt, både för att säkra tunnelbanans funktion och den överliggande gatans bärlighet. Tätskiktsbytet innebär att Region Stockholm kommer att behöva gräva upp Götgatan mellan Skanstull och Björns Trädgård.

Upprustningen av Götgatan enligt inriktningsbeslutet från 2020 planerades att ske i samband med återställningen av gaturummet efter Region Stockholms tätskiktsbyte. Detta skulle genomföras i form av ett samverkansprojekt som skulle omfatta Region Stockholms tätskiktsbyte och stadens ombyggnad av gatan.



Figur 2. Karta över del av Södermalm med sträckan för tätskiktsreivering av tunnelbana mellan Björns trädgård och Skanstull markerat med blått

I februari 2023 fattade Region Stockholms trafikinämnd ett genomförandebeslut för reiveringen av tunnelbanans tätskikt. Beslutet fastslogs av Regionfullmäktige 2023-06-13.

Ny inriktning för projektet

Efter det reviderade inriktningsbeslutet i mars 2022 tog kontoret fram en ny kalkyl som visade på väsentligt högre utgifter för projektet än vad det ursprungliga inriktningsbeslutet pekat på. De främsta anledningarna till de ökade utgifterna var dels de senaste årens generella kostnadsökningar på grund av omvärldsläget, dels kommande indexregleringar då projektet blivit förskjutet i tid, men även höjda riskpåslag då erfarenheter från andra liknande projekt visar på ett behov av att anpassa påslagen till högre nivåer. Den nya kalkylen visade på en investeringsutgift för upprustningen av gatan på uppemot 800 mnkr. Dessutom fanns betydande risker i projektets styrning och kostnadsfördelning, där staden skulle ha en begränsad

rådighet i förhållande till Region Stockholm. Efter det reviderade inriktningsbeslutet valde Region Stockholm att utöka tätskiktsbytet till att även omfatta ett arbetsområde i Björns Trädgård. Därmed ökade komplexiteten i projektet ytterligare, med högre risk för ytterligare kostnadsökningar även för staden. Att Björns Trädgård skulle omfattas av projektet var inte känt vid tiden för det reviderade inriktningsbeslutet.

Som framgår av avsnittet Bakgrund ovan, är det tätskiktsbyte över tunnelbanan som Region Stockholm kommer att utföra nödvändigt för att säkra tunnelbanans funktion för framtiden. Kontoret anser däremot inte att den beräknade kostnaden på 800 mnkr för upprustning av södra Götgatan från fasad till fasad står i rimlig proportion till nyttan med denna upprustning. Trafiknämnden har ett begränsat investeringsutrymme som ska räcka till ett stort antal projekt. Givet dessa förutsättningar anser kontoret inte att det längre går att prioritera den tidigare föreslagna upprustningen av södra Götgatan från fasad till fasad.

Kontoret föreslår därför en ny inriktning på projektet, innebärande att upprustningen av södra Götgatan från fasad till fasad ersätts med ett antal begränsade anpassningar som utförs i de delar av gaturummet som kommer att schaktas upp av Region Stockholm i samband med tätskiktsbytet över tunnelbanan.

Med den nya föreslagna inriktningen för projektet kommer den västra sidan av gatan att rustas upp till den standard för huvudstråk för kommunikation och offentliga rum som uppnås i kontorets egna gatuupprustningsprojekt.

Den östra sidan av gatan schaktas inte upp utan kommer att behålla dagens funktion med ett brett cykelfält. Kontorets uppfattning är att utformningen är fullt godtagbar då den östra sidan av gatan har tillräcklig bredd för stora cykelflöden. På längre sikt skulle en justering av östra sidan kunna bli aktuell genom ett mindre omfattande projekt som skulle kunna genomföras i etapper.

Mål och syfte

Syftet med projektet, enligt den nya inriktningen som föreslås ovan, är att med mindre justeringar av befintligt gaturum, skapa så goda förutsättningar som möjligt för fotgängare och cyklister i samband med återställandet av södra Götgatan efter Region Stockholms tätskiksrenovering över tunnelbanan.

Under framtagandet av förslaget till ny gatuutformning har kontoret tagit stöd av flera av staden antagna visioner och styrdokument såsom Översiktsplan för Stockholm, Framkomlighetsstrategin och

Strategi för offentliga rum samt styrdokument som Cykelplan, Gångplan, Godstrafikplan, Parkeringsplan och Trafiksäkerhetsprogram.

Projektets målsättning är att bidra till att uppfylla inriktningsmålet ”ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder en rättvis klimatomställning”. Det aktuella målet för verksamhetsområdet ”Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar” uppfylls. Projektet bidrar till målet i och med ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister.

Befintlig situation

Götgatan är en viktig del av det lokala huvudgatunätet på Södermalm och har också en viktig funktion som regional cykelkoppling för resenärer mellan Söderort, Södertörn och City. Gatan är också ett kommersiellt centrum av lokal och delvis regional betydelse. Detta gör att gatan fyller en viktig funktion för såväl transportbehov som en plats att vistas på.

Under ett dygn trafikeras Södra Götgatan med ca 28 000 gående, ca 13 000 cyklar och ca 15 000 motorfordon.

Utöver ett stort antal bostäder finns även många verksamheter. Endast ett fåtal fastigheter har tillgång till lastzoner i garage, vilket medför att flertalet butiker och restauranger är beroende av lastplatser på gatan.



Figur 3. Del av Götgatan vid Bondegatan med gångbana, träd och cykelbana. Befintlig situation på östra sidan av gatan.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Samråd har skett med stadsledningskontoret 2024-01-29.

Åtgärdsförslag

Förslag till återställande av gaturummet med vissa avsteg från normal standard

Som framgår under avsnittet ”Ny inriktning för projektet” ovan föreslår kontoret att inte längre genomföra den tidigare planerade totala ombyggnationen av gaturummet från fasad till fasad. Detta innebär att Region Stockholms tätskiktsbyte kommer att genomföras som Regionens eget projekt, medan stadens projekt nu enbart omfattar justeringar av gaturummet i samband med att Region Stockholm återställer gatan efter tätskiktsbytet. I de delar av gaturummet som grävs upp i samband med Region Stockholms arbeten kommer ett antal åtgärder att utföras för att förbättra framkomligheten för fotgängare och cyklister enligt beskrivning nedan.

Den västra delen av gatan, det vill säga den delen som ligger innanför schaktgränsen och som kommer grävas upp, föreslås återställas med en justerad placering för kantstenslinjen vilket resulterar i bredare gång- och cykelbanor. Region Stockholm behöver ta ned samtliga träd för att komma åt tunneltaket; det rör sig om ett trettiotal träd på den västra sidan mellan Folkungagatan och Ringvägen. Dessa träd kommer att ersättas av nya träd, vilka föreslås placeras något längre från fasad på västra sidan. Dessa träd kommer att nyplanteras i så kallade skelettjordar. Den västra gångbanan breddas till cirka 4,5 meter, exklusive möbleringszon, från dagens 3 meter. Den västra cykelbanan, breddas till 3,25 meter och kommer därmed att följa stadens riktlinjer för stora primära cykelstråk. Hela ombyggnationen av västra sidan följer därmed de riktlinjer och strategier som idag finns avseende hur staden vill utforma gaturummet.

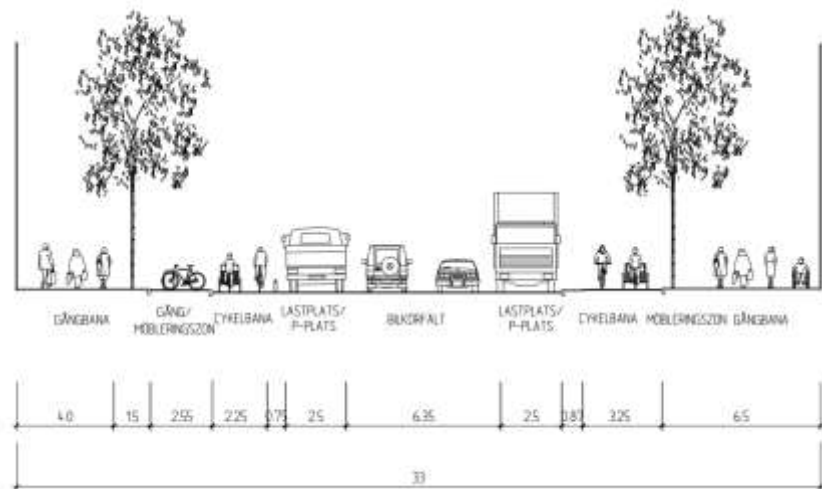
På grund av de omfattande schaktarbeten som Region Stockholm genomför krävs stora trafikomläggningar. För att säkra framkomligheten för räddningstjänsten och transporter till omkringliggande fastigheter behöver biltrafik på Götgatan tillåtas under större delen av genomförandetiden. Trafiken kommer att ledas om till den östra sidan av gatan. Detta innebär att Region Stockholm behöver ta ned ett trettiotal träd på östra sidan för att skapa tillräckligt utrymme för gång-, cykel- och fordonstrafik under byggtiden. Schaktarbeten kommer inte att utföras på den östra sidan. Konsekvenser för trafiken beskrivs under rubriken ”Trafik under byggtiden” nedan.

Återställning av östra sidan görs därefter till befintlig standard och funktion. Detta innebär avsteg från stadens normala krav på

återplantering av träd i skelettjordar. Återplanteringen kommer istället att ske i trädgropar, likt befintlig situation. Återställandet på den östra sidan innebär också ett avsteg från den normala utformningen av primärstråk för cykeltrafik då dagens utformning av cykelfält som avgränsas av påkörningsbara pollare behålls. Endast marginella justeringar av kantsten görs i norra änden av arbetsområdet, nära Folkungagatan. Motivet till dessa avsteg och konsekvenserna därav, beskrivs under rubriken ”Konsekvenser gällande föreslagna avsteg” nedan.

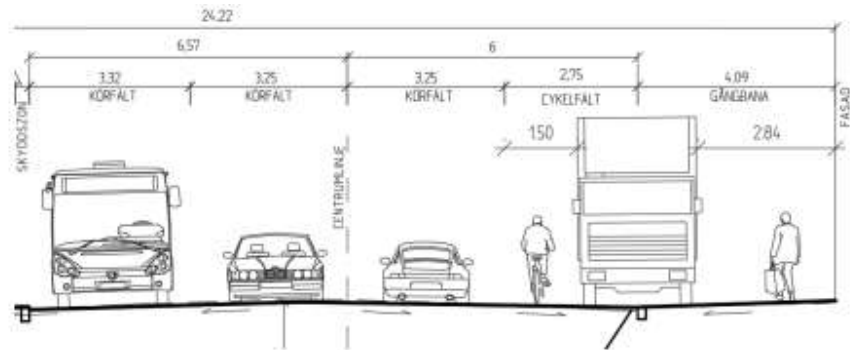
Dagens angöringszon och körfält föreslås bli lika breda som idag, det vill säga angöringen blir 2,5 meter bred och körfälten 3,15 meter breda. Enligt stadens riktlinjer för huvudgata uppfyller angöringszonen bredden 2,5 meter bred medan körfälten bör vara 3,5 meter breda. Lastplatserna längs sträckan kommer i stort sätt kunna vara oförändrade jämfört med dagens utformning.

Se Bilaga 1 –Projektområde samt Figur 4 nedan.



Figur 4. Sektion över Götgatan i södergående riktning med gångbana, möbleringszon, cykelbana, p-plats och bilkörfält markerade

Mellan Folkungagatan och Åsögatan är gatan smalare än på övriga delar av sträckan. På denna sträcka föreslås cykelbana i norrgående trafik och cykelfält i södergående, och tidsregering på lastplatsen på gatans västra sida i höjd med Kocksgatan. På det sättet skapas en yta mellan cykelfältet och gångbanan som föreslås ha stoppförbud under högtrafik. Under tiden lastplatsen angörs kommer det fortfarande att vara möjligt att använda cykelfältet, då en yta på 1,5 meter är kvar att nyttjas av cyklister. Se Figur 5 nedan.



Figur 5. Sektion, lastplats Götgatan mellan Folkungagatan och Kocksgatan i norrgående riktning.

På grund av tunnelns placering under Björns trädgård kommer Region Stockholm att behöva ta ned ett tiotal träd för att komma åt tunneltaket. När åtgärderna på tunneltaket är klara kommer Björns trädgård att återställas till dagens utformning och standard. Samtliga nedtagna träd kommer då att ersättas av nya.

Konsekvenser gällande föreslagna avsteg

Kontoret har gjort bedömningen att med mindre justeringar av kantstenslinjer på den västra sidan av gatan kan gångbanor breddas och cykelbanor återställs i enlighet med stadens riktlinjer för stora primära cykelstråk. Detta bedöms vara en kostnadseffektiv lösning i förhållande till den nytta som skapas.

Att den östra sidan av gatan föreslås återställas till befintlig standard motiveras framförallt av kostnadsskäl. Omplantering av träden i skelettjordar skulle medföra omfattande ledningsomläggningar. Med en framtida ny utformning av östra sidan av gatan skulle sannolikt träden behöva flyttas till nya lägen, vilket också skulle innebära ledningsomläggningar. Kontoret bedömer att det inte är rimligt att låta göra detta nu och att låta Region Stockholm stå för dessa kostnader.

Sammanfattningsvis är kontorets bedömning att önskad funktion för gång- och cykeltrafik kommer att uppnås vid återställandet av de delar av gatan som schaktas upp av Region Stockholm. De ytor som inte schaktas upp av Region Stockholm kommer att kvarstå med samma utformning som i dagsläget i avvaktan på en framtida omdaning av denna del av gatan.

Konsekvenser på trygghet och jämställdhet

Kontoret bedömer att de planerade åtgärderna kommer att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för gående och cyklister. Valmöjligheterna för trafikanterna blir fler vilket är en förutsättning för ett jämställt trafiksystem där män och

kvinnor kan välja vilket transportmedel de vill använda oavsett var i staden de reser.

Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning

En förtydligad gatumiljö och bredare gångbanor underlättar för personer med funktionsnedsättning att röra sig längs och vistas på gatan. Detta ligger i linje med fokusområde tre i stadens Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Fokusområde tre handlar bland annat om rätten att kunna förflytta sig, vistas i och kunna använda stadens utemiljöer.

Tidplan och genomförande

Tidplan

I Tabell 1 nedan visas en övergripande tidplan. Projektering utförs under vintern-våren 2024. Region Stockholm planerar att handla upp entreprenör hösten 2024-våren 2025. Byggtiden är bedömd till sex år och entreprenaden bedöms därmed avslutas hösten 2031.

Aktivitet	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Genomförandebeslut	X								
Projektering	X								
Upphandling	X	X							
Entreprenad		X	X	X	X	X	X	X	
Projektavslut									X

Tabell 1. Övergripande tidplan.

I och med att kontoret inte utför en omdaning av gaturummet uppskattas nu den totala byggtiden till sex år för delområde 1-6 (DO1-6) samt korsningarna K1 och K2 istället för tidigare åtta år. Etappindelningen framgår av Figur 6 nedan.



Figur 6. Etappindelning. Delområde 1-6 samt K1 och K2

Trafik under byggtiden

Som framgår ovan är huvudskälet till arbetena det tätskiktsbyte på tunnelbanan som ska genomföras av Region Stockholm.

Omfattningen av stadens insatser är i sammanhanget små och utförs i samband med återställning av gaturummet. Region Stockholms arbeten kommer att uppfattas som störande för boende, besökare, resenärer och näringsidkare. De personer som går eller cyklar kommer att få nedsatt framkomlighet, men de kommer att kunna passera samtliga etapper under hela byggtiden. Tillgänglighet till fastigheter kommer vara möjlig men med vissa inskränkningar under den tid som arbeten sker utanför varje enskild fastighet (ca 12 månader).

Påverkan på biltrafiken blir omfattande under hela projektets genomförande. Under genomförandet av de två första etapperna (DO1-2, se figur 6 ovan) kommer fordonstrafiken att vara helt avstängd på dessa avsnitt av gatan. Enligt Region Stockholms gällande tidplan för projektet kommer dessa etapper att utföras under åren 2025-2027. Under genomförandet av resterande etapper kommer den östra sidan av gatan att hållas öppen för enkelriktad fordonstrafik. De trafikanalysen som genomförts visar att påverkan på biltrafiken är hanterbar genom att trafiken kan omfördelas till andra gator och att förutsättningarna på Götgatan leder till förändrade ruttval längre ut i vägnätet. En totalavstängning av biltrafiken skulle spara tid och pengar. Kontoret bedömer att en sådan totalavstängning inte går att genomföra eftersom framkomligheten för bland annat räddningstjänst och varutransporter till butikerna inom området skulle begränsas i alltför stor omfattning.

Kontorets sammanfattande bedömning är att störningarna för trafik och näringsliv är acceptabla och inte kommer att vara mer omfattande än vad som är normalt för den här typen av arbeten i tät innerstadsmiljö. Formellt kommer hanteringen av avstängningar att hanteras i trafikanordningsplaner som fastställs av kontoret utifrån de förutsättningar Region Stockholm ger för projektet.

Kommunikation

Det är Region Stockholm, i egenskap av utförare av projektet, som ansvarar för kommunikationen om projektet. Då södra Götgatan är ett viktigt handelsstråk är det av yttersta vikt med en proaktiv kommunikation med fastighetsägarna och deras lokalhyresgäster.

Staden har i förhandlingar om genomförandeaftalet med Regionen betonat vikten av omfattande dialog med boende, kommersiella hyresgäster och offentliga aktörer, så att en hög tillgänglighet ska kunna upprätthållas gentemot flöden av kunder, varor och besökare

under pågående projekt. Kommunikationsplanen upprättas av Regionen och omfattar förebyggande såväl som löpande kommunikationsinsatser.

Ekonomi och finansiering

Genomförandeavtal

Utifrån den nya inriktningen har kontoret och Region Stockholm förhandlat fram ett förslag till genomförandeavtal, se Bilaga 2. I avtalet åtar sig Region Stockholm att utföra tätskiktsprojektet som ett eget projekt, och på egen bekostnad, samt att återställa gatan i enlighet med stadens instruktioner. Återställande enligt normal standard ingår i regionens åtagande. Merkostnader för vissa standardhöjande åtgärder står trafiknämnden för. Nämndens kostnader inskränker sig i huvudsak till merkostnader för flytt av kantstenar och träd på västra sidan av gatan, som den nya utformningen av denna del av gatan medför. Ett mer detaljerat tilläggsavtal för dessa standardhöjande åtgärder kommer att tas fram i ett senare skede. Kontoret bedömer inte att detta tilläggsavtal behöver tas upp för beslut i nämnden under förutsättning att det håller sig inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Investering

Trafiknämnden inom Stockholms stads del av projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 95 mnkr. Se **Error!**

Reference source not found. nedan.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	8,9	3,1	12,0
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	7,0	23,6	30,6
Entreprenad		34,6	34,6
Index		17,7	17,7
Summa utgifter	15,9	79,1	95,0
Inkomster		-4,2	-4,2
Index		-1,8	-1,8
Summa inkomster	0,0	-6,0	-6,0
Netto	15,9	73,1	89,0

Tabell 2. Sammanställning över projektets utgifter och inkomster.

I entreprenadsumman är ledningsomläggningar till följd av trädplanteringar med skelettjordar en kostnadsdrivande post.

Behovet och omfattningen av dessa ledningsomläggningar behöver studeras närmare under projekteringskedet.

Region Stockholm ska återplantera träd och återsätta belysningsstolpar inom det uppschaktade området. Dessa arbeten utförs av kontorets ramavtalade entreprenörer och utgör därmed en utgift för nämnden, men då åtgärden finansieras av Region Stockholm uppvägs nämndens kostnad av en inkomst på motsvarande belopp.

Stadens del av projektet kan inrymmas inom nämndens investeringsplan.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 57,1 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i Bilaga 3.

Driftkostnader

Projektet medför inga nämnvärda kostnadsökningar för drift och underhåll.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 6,6 mnkr från och med 2033 då hela projektet är aktiverat.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar. Då projektet har en lång byggtid aktiveras det i två omgångar. Av den beräknade kapitalkostnaden om 3,4 mnkr från och med 2028 avser cirka 2,2 mnkr avskrivningar och 1,2 mnkr intern ränta. Av den beräknade kapitalkostnaden om 6,6 mnkr från och med 2033, då projektets senare delar aktiverats, avser cirka 4,4 mnkr avskrivningar och 2,2 mnkr intern ränta.

I dagsläget är alla kända utgifter i projektet möjliga att aktivera som investeringar.

Risk/Osäkerhet

Projektet arbetar kontinuerligt med osäkerheter och att identifiera och hantera risker. För risker som hittills har identifierats har åtgärder tagits fram för att minimera dessa. Två större risker som har identifierats beskrivs enligt nedan:

- Höga anbud på grund av rådande marknads- och omvärldsläge.
- Hantering av ledningar vilket kan påverka tid och kostnad på grund av omfattande omläggningar och samordningsbehov, framförallt vid ledningar under nya skelettjordar. En

kartläggning har utförts och kommer att vidareutvecklas utifrån den nya inriktningen.

Dessa risker är hanterade genom riskpåslag i projektkalkylen.

Slut

Bilagor

1. Bilaga 1 – Projektområde
2. Bilaga 2 – Genomförandeavtal
3. Bilaga 3 – Kapitalkostnadsberäkning och nuvärdeskalkyl