

Strategisk Utveckling  
*Trafik- och infrastrukturutveckling*

PM  
2013-08-06  
Version

Diarienummer  
TN-2013-0475

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Stefan Persson  
08-686 1688  
Stefan.persson@sll.se

## **Komplettering: Investeringskostnad vid utbyggnad från Kungsträdgården till Grön linje söderut före Tunnelbana till Nacka**

*På uppdrag av regeringens förhandlingspersoner kompletteras här underhandsrapporten från 2013-06-05 med en översiktlig kostnadskalkyl av att genomföra utbyggnaden av sträckan från Kungsträdgården till Grön linje söderut före Tunnelbana till Nacka.*

**Stockholms läns landsting**  
Trafikförvaltningen  
105 73 Stockholm

Leveransadress:  
Lindhagensgatan 100  
Godsmottagningen  
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00  
Fax: 08-686 16 06  
E-post: [registrator.tf@sll.se](mailto:registrator.tf@sll.se)

Säte: Stockholm  
Org.nr: 232100-0016  
[www.sll.se](http://www.sll.se)

Strategisk Utveckling  
*Trafik- och infrastrukturutveckling*

PM  
2013-08-06  
Version

Diarienummer  
TN 2013-0475  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Strategisk Utveckling  
*Trafik- och infrastrukturutveckling*

PM  
2013-08-06  
Version

Diarienummer  
TN 2013-0475  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Inledning**

I underhandsrapporten från Trafikförvaltningen till regeringens förhandlingspersoner från 2013-06-05 redovisades investeringskostnader för en avgränsning från Tunnelbana till Nacka mot Grön linje söderut. I rapporten förutsattes att avgränsningen skulle byggas ut efter Tunnelbana till Nacka.

På uppdrag från regeringens förhandlingspersoner har Trafikförvaltningen beräknat investeringskostnaden för en utbyggnad från Kungsträdgården till en anslutning mot Grön linje söderut via Gullmarsplan *före* Tunnelbana till Nacka.

## **Kostnadskalkyl**

Kostnadskalkylen har genomförts med utgångspunkt från samma à-priser som i successiva kalkylen som redovisades i underhandsrapporten 2013-06-05.

I underhandsrapporten redovisades investeringskostnader för såväl spåranläggningen som för fordon och depå. Vissa kostnadsposter för fordon och depå har antagits uppkomma i samband med den investering som genomförs först. Om utbyggnaden av Kungsträdgården till Grön linje skulle genomföras före Tunnelbana till Nacka blir därför kostnaden för fordon och depå högre jämfört med tidigare redovisat. Följaktligen blir också kostnaden för fordon och depå för Tunnelbana till Nacka lägre än tidigare redovisat. De kostnadsposter som avses är fordons- och depåkostnader dels för en investering i fordonsreserv i samband med övergången till C40-fordon (i dag används till största delen Cx-fordon som fordonsreserv) dels för en ökning från dagens 6-minuterstrafik till den 5-minuterstrafik som förutsätts vara utgångspunkten i trafiksystemet 2030.

Det är viktigt att påpeka att värdena för fordon och depå i den följande tabellen är mycket översiktliga skattningar. Trafikförvaltningen återkommer med mer detaljerade beräkningar för fordons- och depåinvesteringar om alternativet att genomföra utbyggnaden från Kungsträdgården till Grön linje före utbyggnad till Nacka skulle bli aktuellt.

Strategisk Utveckling  
Trafik- och infrastrukturutvecklingPM  
2013-08-06  
VersionDiarienummer  
TN 2013-0475Infosäk. klass  
K1 (Öppen)*Tabell: Beräknad investeringskostnad*

	Spåranläggning och stationer		Fordon och depå <sup>1</sup>
	kostnad mdr kr	Intervall mdr kr	kostnad mdr kr
Alt 1	6,9	6,2-7,5	Ca 5,3
Alt 2	8,5	7,3-9,7	Ca 5,3
Alt 3	10,5	9,5-11,4	Ca 5,3
Alt 4	11,7	10,5-13,0	Ca 5,3
Alt 5	7,3	6,6-7,9	Ca 5,3
Alt 5b	9,4	8,2-10,6	Ca 5,3
Alt 6	5,8	5,3-6,4	Ca 5,3

För kalkylförutsättningar i övrigt, se underhandsrapporten från 2013-06-05. En avgränsning mot Grön linje från det så kallade referensalternativet<sup>2</sup> har inte ritats upp i plan och profil och därför är genomförbarheten inte klarlagd. Kostnaden har heller inte beräknats, men den bör ligga på ungefär samma nivå som för alternativ 5 om man skulle anta att åtgärden är rimlig att genomföra.

---

<sup>1</sup> Värdena är mycket översiktligt skattade.

<sup>2</sup> Referensalternativet innebär en sträckning av Tunnelbana till Nacka enligt alternativ 5 men med andra stationer. I Referensalternativet är stationerna Ersta och Henriksdal sammanslagna till en station under Danvikskanalen och station Saltsjö-Järla är borttagen.