



Projektbolaget Botniabanan AB

***En modell att organisera
genomförande av nationella
infrastrukturprojekt***

***Presentation
22 mars 2024***

***Per Olof Lingwall
WSP***

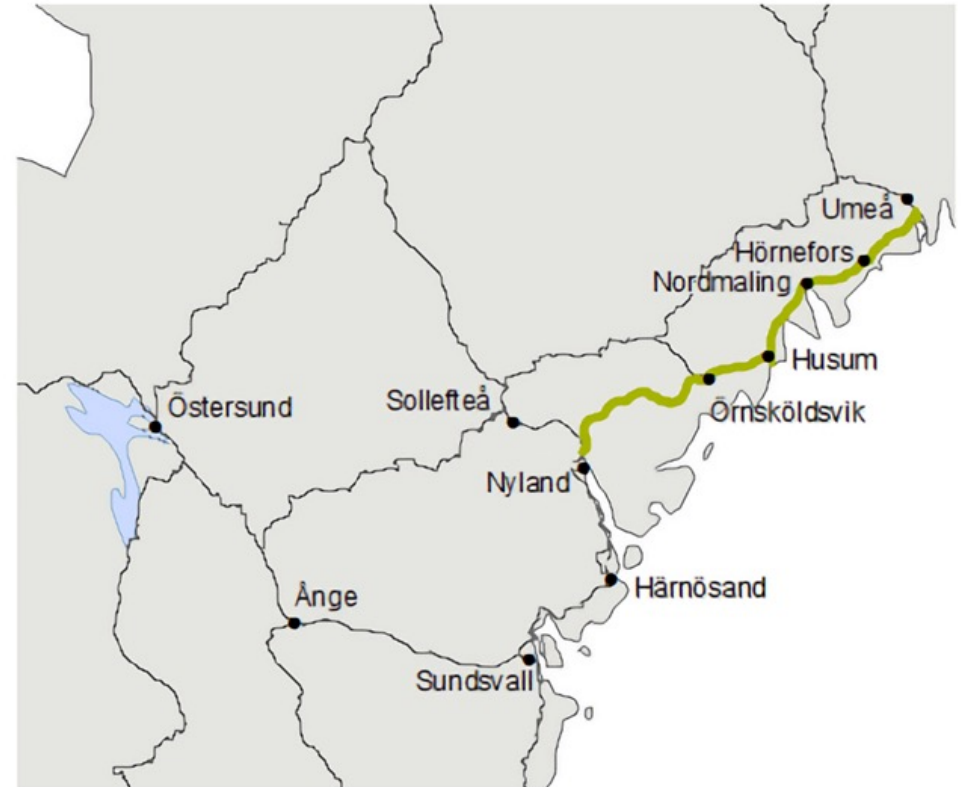


Agenda

- Projektet Botniabanan
- Projektbolaget Botniabanan AB
- Några viktiga årtal
- Huvudavtalet för byggandet av Botniabanan
- Slutsatser
- Erfarenheter av modell med projektbolag
- Rekommendationer för framtiden

Projektet Botniabanan

- Botniabanan är en enkelspårig järnväg i ny sträckning, totalt 190 km
- Maximal hastighet för persontåg på 250 km/tim och 120 km/tim för godståg.
- Den maximala axelvikten uppgår till 25 ton.
- Tåglängder på upp till 750 m.
- Botniabanan är den första järnvägen i Sverige med ERTMS
- Järnvägen byggdes under perioden 2000-2010
- Total kostnad: 15 miljarder kronor exkl. räntor



- Motiv för byggandet av Botniabanan
 - Kortare restid för gods- och persontransporter
 - Ökad kapacitet och minskad sårbarhet
 - Förbättrad miljö

Projektet Ådalsbanan

- Botniabanan är en enkelspårig järnväg i befintlig sträckning mellan Sundsvall och Långsele
- Den södra delen: Västrasby norr om Nyland) utgör en del av stråket Stockholm-Umeå. Denna del behövde rustas upp inför byggandet av Botniabanan
- Upprustningen av Ådalsbanan finansierades av Banverket till en total kostnad på 6.6 miljarder kronor. Upprustningen blev klar först 2012 vilket påverkade trafikstarten för Botniabanan



Några viktiga årtal för byggandet av Botniabanan

- 1989

Bildandet av påverkansorganet Botniabanegruppen

- November 1996

Regeringen meddelar att Botniabanan ska byggas trots att finansiering saknas. En särskild förhandlingsman utses

- 27 november 1997

Avtal upprättas mellan staten och berörda kommuner och landsting om formerna för Botniabanans utbyggnad och finansiering. Avtalet har revideras 2005 och 2008

- 2000

Byggandet av Botniabanan inleds.

- Augusti 2010

Trafikstart för Botniabanan

- Oktober 2011

Överlåtelseavtal för Botniabanan. Oktober 2011.

- Augusti 2012

Ådalsbanan öppnas för trafik,. Projektbolaget Botniabanan AB upphör

Huvudavtalet för byggandet av Botniabanan

Flera avtal har upprättats: 1997, 2005 och 2008 års huvudavtal om byggande av Botniabanan. Innehåll:

1. Inledning och syfte
2. Botniabanan
3. Planering
4. Botniabanan AB
5. Kostnader och finansiering
6. Byggande och drift
7. Ändringar m.m.
8. Avtalsbrott
9. Tvister
10. Ikraftträdande

1.

Huvudavtalet för byggandet av Botniabanan

2. Botniabanan

- Vad ska byggas
 - Botniabanan AB ska bygga ny järnväg norr Nyland-Umeå
 - Banverket ska bygga ny bangård och godsbangård i Umeå samt rusta upp Ådalsbanan
 - Kommunerna ska bygga resecentra i Örnsköldsvik (två resecentra), Husum, Nordmaling, Hörnefors och Umeå Ö.
- Etappindelning med tider

4. Botniabanan AB

Av parterna bildat ett gemensamt ägt aktiebolag för att ansvara för att Botniabanan byggs och finansieras. Staten äger 91 % av aktierna i bolaget och kommunerna 9 %.

5. Kostnader och finansiering

Här anges till 13,2 miljarder kronor (prisläge januari 2003 exkl. indexuppräknings och räntekostnader under byggtiden. Resecentra har uppskattats till cirka 750 miljoner. Järnvägen finansieras med **lån** som tas upp av Botniabanan AB. Kommunerna bekostar resecentra.

Huvudavtalet för byggandet av Botniabanan forts 1

6. Byggande och drift

Botniabanan AB ansvarar för

- att bygga järnvägen enligt de krav som Banverket har fastställt för det nationella järnvägsnätet
- ta upp de lån som behövs för att genomföra bygget.

Banverket

- ska upplåta den mark som enligt järnvägsplanerna behövs för att bygga järnvägen
- överlämna förstudier, järnvägsutredningar, järnvägsplaner och övriga projekteringshandlingar

När järnvägen är färdigställd ska den hyras ut till Banverket. Hyrestid. till 31 december 2050.

Huvudavtalet för byggandet av Botniabanan forts 1

6. Byggande och drift forts

När järnvägen är färdigställd ska den hyras ut till Banverket. Hyrestid. till 31 december 2050.

Kommentar

- Kostnaden för byggandet av Botniabanan uppgick till 15 miljarder kronor räknat i löpande priser och exklusive uppkomna räntekostnader under byggtiden.
- Byggandet av banan har finansierats med statsgaranterade lån som tagits upp av Botniabanan AB. Inledningsvis gjordes denna upplåning utanför staten men efter år 2001 har dessa lån ersatts med lån via Riksgälden.
- Efter färdigställandet 2010 har järnvägen överlämnats till Trafikverket som förvaltar den. Trafikverket ansvarar också för återbetalning av lånen inklusive räntekostnader. Dessa kostnader belastar den nationella transportplanen 2022–2033.
- Den 20 januari 2023 uppgick låneskulden för kvarvarande lån till 11,5 miljarder kronor. Trafikverket betalade år 2022 totalt cirka 501 miljoner kronor för ränta och amortering för de kvarvarande lånen. Avskrivningstiden för Botniabanan uppgår till 40 år och alla lån beräknas vara amorterade år 2050.

Huvudavtalet för byggandet av Botniabanan forts 2

3. Planering

- Banverket

- Erforderliga förstudier och järnvägsutredningar samt upprättande och fastställande av järnvägsplaner.
- Åtkomst av övrig mark och servitut som behövs för byggande av Botniabanan.
- Kostnadsfritt ställa mark som Banverket är ägare till förfogande för byggande av Botniabanan.
- Erforderliga tillstånd för byggande av järnväg.

- Kommunerna

- Utredningar som behövs för anordnande av resecentra
- Översikts- och detaljplaner (avser upprättande ändringar och antagande) som behövs för att bygga Botniabanan.
- Erforderliga tillstånd för byggande av resecentra.
- Kostnadsfritt ställa mark som kommunen är ägare till förfogande för byggande av Botniabanan

Slutsatser

- Stark lokal och regional förankring av projektet
- Tydlig med vad som är statens ansvar och projektbolagets
- Effektivt genomförande av planeringsarbetet (dvs. den fysiska planeringen)
- En ändamålsenlig finansieringsmodell (lånefinansiering)
- Bra samarbete mellan staten (beställaren) och projektbolaget
- Säkerställa avslut av projektet
- Intressant modell för att organisera stora infrastrukturprojekt

Erfarenheter med modellen med projektbolaget *med avseende på t.ex. styrning, kostnadskontroll och genomförandetider*

- Fokus på tidplan, bolaget hade ett åtagande att färdigställa den nya järnvägen vid en bestämd tidpunkt
- Betydligt svårare att lägga till kostnader under byggtiden eftersom budgeten var fastlagd
- I totalkostnaden ingår även räntekostnader (eftersom projektet är lånefinansierat) vilket tydliggör de kostnader som uppkom när projektet blev försenat
- Vad ingår i projektet och vad ingår inte (t.ex. Ådalbanan, Umeå C m.m.)
- Den stora förseningen av Botniabanan avsåg tillståndsprövningen för Umedeltat (omfattande miljöprövningar pga Natura 2000-område), denna försening låg inom Banverkets ansvar och kan därför inte lastas projektbolaget
- Viktigt med bra relationer till omvärlden (kommuner, boende i närområdet och allmänheten).

Rekommendationer för framtiden

- En fokuserad organisation som bara arbetar med "sitt projekt"
- Tydlig fokus på att leverera projektavslut i tid och till en fastställd kostnad
- **Solid finansiering** under hela projekttiden, helst genom upplåning så "bromsa-/gasa-problematiken" kan undvikas (dvs. undvika beroenden med andra nationella infrastrukturprojekt som anslagsfinansieras)
- Beaktande av planerade trafiksystem (järnväg)
- **Bra samverkansform** mellan byggherre och omgivande kommuner (för hantering av frågor under byggtiden, t.ex. miljö och påverkan m.m.)
- Viktigt att alla delprojekt som bidrar till den sammanvägda nyttan (I detta fall Ådalsbanan) också inkluderas i projektbolagsmodellen så att de hanteras i ett sammanhang och att projekten får **en gemensam sluttidpunkt** för att säkerställa att nytta erhålls i samband med trafikstart.

Rekommendationer för framtiden (forts)

- Projekten måste vara **väl förberedda**, såväl planeringsmässigt som byggtekniskt.

Konkret innebär detta att till exempel den fysiska planeringen och den tekniska utformningen (systemhandlingar) bör vara långt framskriden. Om inte så är fallet kan detta generera kostnadsfördyringar som överförs till byggfasen (projektbolaget).
- En försening av Botniabanans färdigställande har inneburit ökade **kreditkostnader**, vilket är kostnader som infrastrukturprojekt finansierade genom årliga anslag inte har.