

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Borgensåtagande för AB Storstockholms Lokaltrafik avseende spårvagnar till Nockebybanan och Tvärbanan

Föredragande landstingsråd: Ingela Nylund Watz

Ärendet

AB Storstockholms Lokaltrafik hemställer om borgen för finansiering av spårfordon till Nockebybanan och Tvärbanan inklusive internationell finansiering.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att uppdra åt AB Storstockholms Lokaltrafik (och/eller annat bolag inom dess koncern, nedan koncernbolag) att i samråd med AB Stockholms läns landstings Internfinans upphandla och välja förmånligaste form av finansiering avseende spårvagnar

att teckna erforderlig proprieborgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB StorStockholms Lokaltrafiks och/eller koncernbolags räkning när AB Storstockholms Lokaltrafik och/eller koncernbolag ingår avtal om finansiering avseende spårvagnar inom en totalram om 213 000 000 kronor

att teckna erforderlig proprieborgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB StorStockholms Lokaltrafiks och/eller koncernbolags räkning om AB Storstockholms Lokaltrafik och/eller koncernbolag ingår avtal om internationell finansiering avseende spårvagnar

att ingen borgensavgift därvid skall utgå.

Bilagor

- 1 SL-förvaltningens tjänsteutlåtande med underbilaga
- 2 Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

2006-04-19

2006-06-29

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 9 augusti 2006.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 22 augusti 2006.

Ärendet och dess beredning

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse har den 28 mars 2006 beslutat *att* hemställa hos landstinget om borgen för finansiering av spårvagnar inklusive internationell finansiering.

SL-förvaltningens tjänsteutlåtande den 19 april 2006 bifogas (bilaga).

Ärendet har remitterats till landstingsdirektören.

Landstingsdirektören har i tjänsteutlåtande den 29 juni 2006 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* uppdra åt AB StorStockholms Lokaltrafik (och/eller annat bolag inom dess koncern, nedan koncernbolag) att i samråd med AB Stockholms läns landstings Internfinans upphandla och välja förmånligaste form av finansiering avseende spårvagnar, *att* teckna erforderlig proprieborgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB Storstockholms Lokaltrafiks och/eller koncernbolags räkning när AB Storstockholms Lokaltrafik och/eller koncernbolag ingår avtal om finansiering avseende spårvagnar inom en totalram om 213 000 000 kronor, *att* teckna erforderlig proprieborgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB Storstockholms Lokaltrafiks och/eller koncernbolags räkning om AB Storstockholms Lokaltrafik och/eller koncernbolag ingår avtal om internationell finansiering avseende spårvagnar, *att* ingen borgensavgift därvid skall utgå.

Bilagor

SL-förvaltningens tjänsteutlåtande med underbilagor

För att tillmötesgå det kommande resandebehovet på Tvärbanan genom en trafikökning till 7,5 min trafik i högtrafik krävs ytterligare 2 st nya fordon. Denna trafikökning är med nuvarande fordonsflotta inte möjlig att genomföra 2006. Objektet finns planerat för 2007/2008 (investeringsbudget 2006-2010).

Beträffande Nockebybanan har SL kommit till den punkten när det gäller de 60 år gamla spårvagnar på Nockebybanan att det krävs mycket stora underhållsåtgärder och ombyggnationer för att kunna fortsätta trafikering med dessa. För att ersätta fordonen på Nockebybanan krävs 7st nya fordon.

Investeringen omfattar sammanlagt 9 st spårvagnar av typen A32. Fordonen planeras att beställas under våren 2006, leveranstiden är 22 månader vilket innebär leverans av fordon våren/sommaren 2008.

Totalkostnaden för fordonen är 213 Mkr. I nuvarande godkända investeringsbudget finns medel motsvarande 190 Mkr avsatta för detta ändamål.

Följdinvesteringar som ej omfattas av detta beslut:

Anpassningar i Bromma depån erfordras med en extra arbetsplats samt en karosseriverkstad. Anpassningen av depån kommer att innebära att delar av nuvarande buss verksamhet flyttas till annan lämplig plats. Medel för detta finns avsatta i investeringsbudget 2006-2010.

Ett utökat behov av strategiska reservdelar erfordras för att försörja den utökade fordonsflottan av typen A32.



Fordonsavdelningen
Björn Pehrson, tfn 08-686 3977

Datum
2006-04-03
Ert datum

Diarienummer

Er belevning

Anskaffning av spårvagnar typ A32

Bakgrund

Trafikeringen på Tvärbanan har alltsedan starten för 7 år sedan varit framgångsrik. En viktig orsak torde vara funktionen som tvärförbindelse med stora bytespunkter vid Alvik, Liljeholmen, Gullmarsplan och sedan januari 2006 även den nya pendeltågsstationen Årstaberget. Nuvarande 10-minuterstrafik utförs med 8 tåg à två vagnar och resterande vagnar används när så är möjligt på Nockebybanan.

Tvärbanan

För att tillmötesgå det ökande resandet på Tvärbanan samt det stora tillflödet av resenärer från bytespunkt Årstaberget, planeras en ökning av trafikkapaciteten. Ökningen avser att övergå från 10 min trafik till 7,5 min trafik. Denna ökning av trafikkapaciteten kräver fler fordon i trafikkomplexen för Tvärbanan. Utöver detta så har det efter 7 års erfarenhet visat sig att vägtrafiken i och runt Tvärbanan har ökat markant, vilket tyvärr har inneburit ökat antal kollisioner/händelser mellan spårvagn och vägfordon. Det ökade antalet kollisioner och händelser mellan spårvagn och vägfordon genererar långa avställningstider på spårvagnarna, vilken riskerar möjligheten till fullt antal fordon i trafik.

Flertalet av SL nuvarande spårvagnar har producerat så många kilometer, att det inom kort ska påbörjas så kallat Tungt underhåll. Det Tunga underhållet kräver även det långa avställningstider.

Nockebybanan

Nockebybanan trafikeras i dag mestadels med 60 år gamla spårvagnar av typen A30/B30. När situationen så tillåter och fordonstillgången på Tvärbanan är god, så går även ett fåtal (ca: 2 st) spårvagnar av typen A32 (ref Tvärbanan) på Nockebybanan.

De 60 år gamla spårvagnarna är i stort behov av upprustning och förnyelse. För att säkerställa kraven på driftsäkerhet, tillgänglighet, komfort för resenärerna och arbetsmiljö för förarna kräver dessa fordon omfattande och kompletterande underhållsåtgärder samt ombyggnationer.

Gamla vagnar från Nockebybanan kan ej köras på Tvärbanan

SL förordar att de gamla fordonen ersättes med samma typ som på Tvärbanan

Fordonsbehov Tvärbanan och Nockebybanan

SL totala antal spårvagnar av typen A32 är 22 st.

Fordonsbehov för nuvarande 10 min trafik

Tvärbanan (A32)		Nockebybanan (A30/B30 + A32)	
varav för trafiken	16 st	varav för trafik	6st (4 st A30/B30 & 2 st A32)
varav för underhåll	2 st	varav underhåll	1 st (A30/B30)
varav för reparationer	2 st	varav för rep	1 st (A30/B30)
Totalt	20 st	Totalt	8 st

Totalt för 10 min trafik på Tvärbanan samt för trafiken på Nockebybanan erfordras:

22 st A32
6 st A30/B30

Fordonsbehov för 7,5 min trafik

Tvärbanan (A32)		Nockebybanan (A32)	
varav för trafiken	20 st	varav för trafik	6st
varav för underhåll	2 st	varav underhåll/rep	1 st
varav för reparationer	2 st		
Totalt	24 st	Totalt	7 st

Totalt för 7,5 min trafik på Tvärbanan samt för trafiken på Nockebybanan erfordras:

24 st A32 för Tvärbanan
7 st A32 för Nockebybanan
31 st A32 totalt

En investering i ytterligare 9 st A32 (31-22 st) förordas till Tvärbanan och Nockebybanan.

Omfattning och tidplan

Investeringen omfattar då 9st vagnar typ A32. Vagnarna beräknas beställas under våren 2006 och leveranstiden är ca: 22 månader dvs. leverans våren/sommaren 2008.

Förutsättningar för avrop av fordonsoptioner

Grundkontraktet medger optionsinlösen fram till och med 2011. Dock har leverantören låtit meddela att alla kriterier för detta inte uppfyllts. I huvudsak avses då den stipulerade kontinuiteten i leveranserna. SL delar inte fullt ut denna uppfattning. Dock är leverantören villig att närma sig SL tolkning om de uppkomna startkostnaderna för produktionen kan påföras kontraktsumman. Med tanke på det långa uppehållet mellan beställningstillfällena är vi inte främmande för ett sådan förhandling.

I nuvarande offert från Bombardier har man även räknat in kostnader för förändrade tillverkningsnormer. Index klausulen är borttagen och ett fast pris för leverans av dessa 9 fordon är angivet.

Avrop/beställning ska ske före 30 april. Leverantören har även meddelat att optionstiden kan utsträckas ytterligare (från år 2011) i samband med beställning.

Kostnad fordon

Kostnaden för investeringen i fordonen uppgår totalt till 213 miljoner kronor. Priset är fast beräknat vid leverans. Priset är baserat på en Eurokurs om 9,44 kr.

Budget

Investeringsmedel motsvarande 190 MSEK är upptagna och godkänd i SL investeringsbudget för perioden 2006-2011. Periodiseringen är för 2006 67 MSEK för 2007 123 MSEK och för 2008 0 MSEK.

En differens finns mellan godkänd budget och kostnad motsvarande $213 - 190 = 23$ MSEK är fastlagd, samt att periodiseringen i nuvarande budget bör justeras till för 2006 26 MSEK, för år 2007 46 MSEK samt för 2008 141 MSEK. Denna justering av budgeterade medel samt periodisering bör göras i samband med kommande budgetprocess för 2007.

Finansiering

SLs nya spårfordon har finansierats genom finansiell leasing. Genom leasing med landstingsborgen uppnår SL bättre finansieringsvillkor än de landstinget kan uppnå på marknaden. Även de nu tillkommande spårvagnarna bör därför leasingfinansieras, förutsatt att bättre villkor än med landstingsfinansiering kan uppnås. All extern finansiering genomförs i samråd med SLL Internfinans AB

Följdinvestering som ej innefattas i beslutet

Depåanpassning

En extra arbetsplats och en karosseriverkstad erfordras i Bromma depån för att hantera det ökade antalet fordon av typen A32. Depåanpassningen kräver även en omlokalisering av delar av bussverksamheten från Bromma till annan plats.

Medel för denna anpassning finns upptagna i SL investeringsbudget.

Utökat behov av strategiska reservdelar

Till strategiska reservdelar räknas främst större komponenter, ex boggier, hjul, transformatorer.

Grundtanken är att fordonen skall tillbringa en så kort tid som möjligt är på verkstaden, de strategiska reservdelarna möjliggör att kritiska delar på fordonen kan skiftas, vilket minimerar stilleståndstiderna.

Vid tidigare optionsutlösning har inte volymen strategiska reservdelar anpassats vilket gör att en viss eftersläpning råder. Orsaken till detta var att man enligt tidigare plan avsett att utlösa ytterligare optioner tidigare och då sambeställa reservutrustning. Nu har behovet av tungt underhåll kommit närmare varvid även behovet av exempelvis reservboggier blivit angelägen.

Lennart Jangälv
Verkställande direktör

Johan von Schantz
Enhetschef Teknik

Stefan Kallin
Chef Fordonsavdelningen

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

Förvaltningen har anfört följande

Bakgrund

Trafikeringen på Tvärbanan har alltsedan starten för sju år sedan varit framgångsrik. En viktig orsak torde vara funktionen som tvärförbindelse med stora bytespunkter, bl.a. den nya pendeltågsstationen Årstabergr. Nuvarande 10-minuterstrafik utförs med åtta tåg á två vagnar och resterande vagnar används, när så är möjligt, på Nockebybanan. För att tillmötesgå det ökande resandet på Tvärbanan samt det stora tillflödet av resenärer från bytespunkt Årstabergr, planeras en ökning av trafikkapaciteten från 10-minuterstrafik till 7,5-minuterstrafik. Denna kapacitetsökning fordrar fler fordon i trafikomloppen. Därutöver behövs ersättningsfordon vid reparationer och underhåll. Totalt bedöms behovet täckas av två st nya fordon.

Nockebybanan trafikeras idag mestadels med sextio år gamla spårvagnar. För att säkerställa kraven på driftsäkerhet, tillgänglighet samt komfort för resenärerna och arbetsmiljö för förarna krävs omfattande underhåll och ombyggnad av Nockebybanans gamla fordon.. SL förordar istället att nya fordon anskaffas av samma typ som trafikerar Tvärbanan. Totalt bedöms behovet täckas av sju st nya fordon.

Kostnaden för nio fordon uppgår sammanlagt till 213 miljoner kronor och objekten ingår i 2006-2011 års investeringsbudget. Priset är fast beräknat vid leverans. Leverans beräknas ske våren/sommaren 2008.

SL:s nya spårfordon har finansierats genom finansiell leasing. Genom leasing med landstingsborgen uppnår SL bättre finansieringsvillkor än de landstinget kan uppnå på marknaden. Även de nu tillkommande spårvagnarna bör därför leasingfinansieras, förutsatt att bättre villkor än med landstingsfinansiering kan uppnås. All extern finansiering genomförs i samråd med SLL Internfinans AB.

Vid AB Storstockholms Lokaltrafikets styrelsemöte 2006-04-25 beslutades därför att hemställa hos landstingsfullmäktige i Stockholms läns landsting om borgen för finansiering av nya spårvagnar.

Med koncernbolag avses i detta ärende till hundra procent ägda dotterbolag.

Förvaltningens synpunkter

Utgångspunkten för finansiering av investeringar är att anskaffa långsiktig finansiering med de bästa villkor som finansmarknaden kan erbjuda inom ramen för landstingets finanspolicy. Upphandling och beslut om val av finansieringslösning sker i samråd mellan SL och AB SLL Internfinans och i samarbete med SL:s rådgivare. SL:s fordonsinvesteringar har finansierats företrädesvis genom leasing eftersom detta inneburit det mest förmånliga alternativet. Av totalt borgensbelopp för SL-koncernen per 2005-12-31 på sammanlagt 14 447 mkr är 11 891 mkr ianspråktaget. Förvaltningen har inget att invända mot att den nu aktuella investeringen av spårvagnar finansieras med lånemedel.

Affärsbilden

SL-koncernen använder sig i stor utsträckning av svensk leasingfinansiering. Detta innebär att ett finansbolag anskaffar egendomen från tillverkaren och därefter hyr ut egendomen till ett SL-bolag. För att säkerställa att SL får tillgång till egendomen efter leasingperiodens utgång erhåller SL köpoptioner under leasingkontraktets löptid. Den form av leasing som SL använder betecknas som finansiell leasing och innebär att åtaganden såsom underhåll, försäkring m.m. ligger hos SL.

Borgen - riskbedömning

Den borgen landstinget föreslås teckna är en proprieborgen, d.v.s. en borgen såsom för egen skuld. Borgen kommer att gälla till förmån för samtliga finansiärer och omfatta SL:s samtliga förpliktelser. Omfattningen av borgensåtagandet kan värderas till finansieringsavtalet för den aktuella finansieringen. Kostnad för att bryta avtalsförhållandet i förtid kan preciseras i avtalet. Denna uppgår i normalfallet till 0-3 % av det totala engagemanget och varierar under avtalstiden. Härtill kommer ansvaret för återbetalning av finansieringsbeloppet.

Utöver ovannämnda kostnader kan det finnas ett allmänt ansvar för krav riktade mot leasingobjekten eller för olyckshändelser eller liknande, motsvarande den risk som SL i de flesta fall ändå har med avseende på fordonen.

Uppföljning borgensåtaganden

Uppföljning av landstingets borgensåtaganden och värdering av landstingets borgensansvar görs två gånger per år i samband med delårsbokslut och årsbokslut och enligt de redovisningsprinciper som gäller för landsting.

Sammanfattning

Om finansieringsupphandlingen påvisar en finansieringslösning med villkor som är bättre än de landstinget kan uppnå genom traditionell upplåning på kapitalmarknaden bör ett sådant alternativ väljas och landstinget därmed såsom säkerhet utfästa en borgen.