

## Landstingsstyrelsens förslag till beslut

---

### Finansiering av spårvägsanläggning och fordon för Djurgårdslinjen

Föredragande landstingsråd: Catharina Elmsäter-Svärd

#### Ärendet

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse föreslår en finansieringsmodell för utbyggnad och trafikering av spårvägsanläggning.

#### Förslag till beslut

**Landstingsstyrelsen** föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att godkänna att AB Storstockholms Lokaltrafik tecknar avtal om koncession för utförande av uppdrag och finansiering avseende anläggningar och fordon för spårvägsanläggning Djurgårdslinjen*

*att godkänna att AB Storstockholms Lokaltrafik förbinder sig att lösa anläggningar och spårfordon vid avtalstidens slut till det i koncessionsavtalet angivna beloppet, tillika borgensbeloppet*

*att teckna erforderlig proprieborgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB Storstockholms Lokaltrafiks och/eller koncernbolags räkning för lösen av anläggningar och fordon vid avtalstidens slut inom en totalram om 1 100 000 000 kronor när AB Storstockholms Lokaltrafik och/eller koncernbolag tecknar koncessionsavtal avseende utförande av uppdrag och finansiering avseende anläggningar och fordon för spårvägsanläggning Djurgårdslinjen*

*att ingen borgensavgift därvid skall utgå*

*att i övrigt anföra vad landstingsstyrelsens föreslagit.*

#### Bilagor

- |   |  |            |
|---|--|------------|
| 1 | S-ledamöternas reservation             | 2007-12-18 |
| 2 | SL-förvaltningens tjänsteutlåtande     | 2007-12-13 |
| 3 | Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande | 2008-02-05 |

LS 0712-1405

Styrelsen för SL har under 2007 beslutat modernisering – och på befintlig sträcka – och utbyggnad av Djurgårdslinjen mellan Centralstationen och Djurgården/Värtaområdet samt starta reguljär spårtrafik med moderna fordon. I landstingets budget för 2008 omnämns Djurgårdslinjen som ett angeläget investeringsobjekt.

Djurgårdslinjen är tänkt att ersätta stora delar av dagens omfattande busstrafik till Djurgården. Den utvecklade spårtrafiken på denna sträcka skapar förutsättningar för både bättre miljö och ökad framkomlighet i Stockholms innerstad.

I enlighet med intentionerna i landstingets budget avser SL att prova en ny finansieringslösning för upprustning och utbyggnad av Djurgårdslinjen. Det koncept som SL nu för första gången prövar är en s k OPS-lösning (Offentlig Privat Samverkan). Formellt sker detta genom upplåtelse av en koncession, d v s ett helhetsåtagande inkluderande finansiering.

Koncessionen omfattar byggande, underhåll och trafikdrift under en 15-25-årsperiod. Det företag eller konsortium som lämnar den för SL mest intressanta och mest ekonomiskt fördelaktiga offerten utses till koncessionshavare. Koncessionshavaren finansierar byggandet och ersättningen från SL kommer huvudsakligen att utgöras av rätten att nyttja spårvägen under många år och att tillgodogöra sig intäkterna, främst biljettintäkter, under avtalstiden.

Tilldelandet av koncession styrs inte av direktiven om offentlig upphandling eller lagen om offentlig upphandling. Villkoren för koncession samt riskbedömning utvecklas närmare i landstingsdirektörens tjänsteutlåtande.

Bedömningen är att genom koncession kan investeringen genomföras kostnadseffektivt. Intresset för koncessionen på Djurgårdslinjen är stort.

Den totala investeringen kan i nuläget uppskattas till ca 1,1 – 1,4 miljarder kronor. Ett beslut om borgen för lösen av anläggningar och fordon vid avtalstidens slut gäller endast om koncessionen genomförs.

I nuläget är vissa frågor fortfarande obesvarade. Det gäller exempelvis exakt spårsträckning och Stockholms stads medverkan i projektet. Utredningar pågår och vissa frågor kan inte besvaras förrän intressent valts ut och koncessionsavtal arbetats fram.

Mot bakgrund av projektets principiella betydelse är det av stor vikt att SLs styrelse samt landstingsstyrelsens beredande organ, strategiska utskottet, informeras i takt med projektets fortskridande.

## Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 5 mars 2008.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 18 mars 2008.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till s-ledamöternas förslag, dels till v-ledamotens förslag, dels till mp-ledamotens förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

*S-ledamöterna reserverade sig:*

”Socialdemokraterna föreslår landstingsstyrelsen *att* avslå förslaget.

Ärendet innehåller en rad oklarheter. I dagsläget kvarstår såväl problemen med spårdragning som depåfrågan att lösa. Hur en utbyggnad ska kunna ske i området kring Centralen samtidigt som arbetet med Citybanan pågår för fullt är heller inte klarlagt. Den tidsplan som de borgerliga ledamöterna angett har dessutom visat sig vara helt ohållbar.

När SL:s styrelse senast fattade beslut i frågan var Stockholms stads stöd till projektet mycket oklart. Ingen positiv omsvängning från Stockholms stad sida har skett sedan ärendet behandlades i SL:s styrelse. Tvärtom. Istället har ansvarigt borgarråd, Mikael Söderlund (m), meddelat ’med nuvarande trafiksituation och med hänsyn till planerad gatu- och byggverksamhet i innerstaden de närmaste åren får en ny spårvagnslinje vänta. Och jag vill påminna om att staden är väghållare, inte SL’.

Utän Stockholm stads medverkan kan givetvis inte projektet genomföras eftersom det är på Stockholms stads mark som banan ska anläggas. Moderaterna i landstinget verkar dock inte vilja respektera tveksamheten hos sina partikamrater i stadshuset, utan vill nu forcera fram ett beslut mot stadshusledningens vilja.

Vi har tidigare med förvåning noterat att SLs egen utredning dömdes ut vid SL:s styrelsebehandling av ärendet, och att beslutsunderlaget för detta projekt bygger på ett pm som utarbetats av trafikroteln. Dessutom föreslår de borgerliga att landstinget ska använda sig av en helt ny och för landstinget oprövad finansieringsmodell som p.g.a. av alla oklarheter innebär betydande ekonomiska risker. Osäkerheten vad gäller Stockholms stads inställning

LS 0712-1405

medför, tillsammans med den märkliga beredningen av ärendet, att berörda företag kommer vilja ha en mycket hög riskpremie för att åta sig detta osäkra projekt.

Utan ett klart och tydligt positivt ställningstagande från Stockholm stad ter det sig omdömeslöst att bifalla förslaget.”

*V-ledamoten reserverade sig:*

”Vänsterpartiet föreslår landstingsstyrelsen besluta att avslå förslaget att föreslå landstingsfullmäktige besluta att AB Storstockholms lokaltrafik tecknar avtal om koncession avseende anläggningar och fordon för Djurgårdslinjen, att föreslå landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt AB Storstockholms lokaltrafik att utreda en utbyggnad av Djurgårdslinjen i egen regi genom lånefinansiering

Vänsterpartiet ser inte fördelarna med den finansieringslösning för Djurgårdslinjens förlängning som alliansen föreslår, där en koncessionär står för investeringar, drift och underhåll. Vi har tidigare sett exempel på OPS-lösningar som inte fungerat tillfredsställande, till exempel Arlanda Express, där kapacitetsutnyttjandet och kompatibiliteten med andra trafikslag blivit dålig. Spårtrafiken är en viktig del av den gemensamma infrastrukturen och ska inte överlåtas i privat ägo med de risker som det för med sig. Vänsterpartiet anser därför att utbyggnad och drift av Djurgårdslinjen bör ske i regi av AB Storstockholms lokaltrafik, inte genom koncession.

I förslaget framgår att intresset för koncessionsupphandlingen varit stort. Detta tyder på att Djurgårdslinjen kan ge stor ekonomisk vinst under de 15-25 år som omfattas av avtalet. Denna intäkt skulle tillfalla AB Storstockholms lokaltrafik om bygge och drift av banan sker i egen regi. Det enda argument som framförs för OPS är att finansieringsformen möjliggör en tidigare bygg- och trafikstart.

Djurgårdslinjen framstår alltmer som en prestigefråga för majoriteten, där långsiktighet och ekonomiska överväganden får stå tillbaka för kortsiktiga politiska vinster. En finansieringslösning genom OPS är bara ett sätt att skjuta kostnaden på framtiden.”

*Mp-ledamoten reserverade sig:*

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta att Djurgårdslinjens ska förlängas från Centralen till Norrmalmstorg för reguljär trafik,

LS 0712-1405

*att* Djurgårdslinjens ska förlängas från Djurgårdsbron till Värtan för reguljär trafik, *att* förlängning av Djurgårdslinjen från Centralstationen till Värtan ska finansieras på optimalt sätt, *att* hela Djurgårdslinjen ska ingå i SL:s ordinarie trafikutbud och att de vanliga SL-taxorna gäller för trafiken.

Landstingsfullmäktige har tidigare beslutat att SL ska utreda en förlängning av nuvarande Djurgårdslinjen västerut till nordvästra Kungsholmen och åt nordost till Ropsten/Hjorthagen. Detta är en del av det projektet.

Prognoserna för kollektivtrafiken i Stockholms innerstad är negativa – enligt SL:s bedömningar i rapporten ”Utveckling av stomtrafiken i Stockholms innerstad” (2007:8) kommer biltrafikens andel att öka. Detta minskar möjligheterna att klara de regionala miljö- och klimatmålen. Bland annat därför är det viktigt att spårtrafiken byggs ut både i Stockholms innerstad och övriga länet.

I tjänsteutlåtandet från landstingsstyrelsens förvaltning talas det utan närmare precisering om trafik till Djurgården med tillägget att ’Spår planeras även till en ny spårvagnsdepå vid Värtan’. Det finns anledning att påpeka att både den nuvarande ändhållplatsen vid Oak Hill och den blivande depån är lokaliserade på Djurgården. Det finns ingen anledning för landstinget att nöja sig med trafik till Djurgårdslinjens nuvarande ändhållplats. Eftersom spår ska läggas ut till depån i Värtan bör också den sträckan användas för reguljär trafik – allt annat vore ett slöseri med resurser.

Det är inte självklart att OPS (Offentlig Privat Samverkan) är den bästa finansieringslösningen. Därför bör landstingsstyrelsen omgående undersöka möjligheterna att finansiera projektet på annat sätt, t.ex. via SLL Internfinans, SL Finans eller Riksgälden.

Taxefrågan är inte klarlagd i tjänsteutlåtandet. Landstingsstyrelsens uppfattning är att de vanliga SL-taxorna skall gälla också för denna trafik.”

## Ärendet och dess beredning

**AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse** har den 18 december 2007, enligt förvaltningens förslag, hemställt att landstinget beslutar *att* godkänna att SL tecknar koncessionsavtal med utvald intressent som utför uppdraget och anordnar finansiering av anläggningar och spårfordon och att SL förbinder sig att vid avtalstidens slut lösa anläggningar och spårfordon, *att* landstingsborgen kan utställas till förmån för utvald intressent som säkerhet för SL:s åtagande att vid avtalstidens slut lösa anläggningarna och spårfordonen till

LS 0712-1405

enligt koncessionsavtalet fastställt och uppskattat värde, att uppdra till SL att återkomma till landstinget med förslag till koncessionsavtal.

*S-ledamöterna reserverade sig* till förmån för sitt förslag att avslå förslaget, att återkomma till styrelsen i ärendet när Stockholms stad avgett sin slutgiltiga syn på projektet och sin medverkan (bilaga).

SL-förvaltningens tjänsteutlåtande den 13 december 2007 bifogas (bilaga).

### Utskottsbehandling

**Landstingsstyrelsens strategiska utskott** har den 21 februari 2008, enligt landstingsdirektörens förslag, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att godkänn att AB Storstockholms Lokaltrafik tecknar avtal om koncession för utförande av uppdrag och finansiering avseende anläggningar och fordon för spårvägsanläggning Djurgårdslinjen, att godkänna att AB Storstockholms Lokaltrafik förbinder sig att lösa anläggningar och spårfordon vid avtalstidens slut till det i koncessionsavtalet angivna beloppet, tillika borgensbeloppet, att teckna erforderlig propriëtborgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB Storstockholms Lokaltrafiks och/eller koncernbolags räkning för lösen av anläggningar och fordon vid avtalstidens slut inom en totalram om 1 100 000 000 kronor när AB Storstockholms Lokaltrafik och/eller koncernbolag tecknar koncessionsavtal avseende utförande av uppdrag och finansiering avseende anläggningar och fordon för spårvägsanläggning Djurgårdslinjen, att ingen borgensavgift därvid ska utgå.

*S-ledamöterna reserverade sig* till förmån för sitt förslag att avslå förslaget.

”Ärendet innehåller en del oklarheter. I dagsläget kvarstår såväl problemen med spårdragning som depåfrågan att lösa. Hur en utbyggnad ska kunna ske i området kring Centralen samtidigt som arbetet med citybanan pågår för fullt är heller inte klarlagt. Den tidsplan som de borgerliga ledamöterna angett har dessutom visat sig vara helt ohållbart.

När SL:s styrelse senast fattade beslut i frågan var Stockholms stads stöd till projektet mycket oklart. Ingen positiv omsvängning från Stockholms stads sida har skett sedan ärendet behandlades i SL:s styrelse. Tvärtom. Istället har ansvarigt borgarråd, Mikael Söderlind (m), meddelat ’med nuvarande trafiksituation och med hänsyn till planerad gatu- och byggverksamhet i innerstaden de närmaste åren får en ny spårvagnslinje vänta. Och jag vill påminna om att staden är väghållare, inte SL’.

LS 0712-1405

Utan Stockholms stads medverkan kan givetvis inte projektet genomföras eftersom det är på Stockholms stads mark som banan ska anläggas. Moderaterna i landstinget verkar dock inte vilja respektera tveksamheten hos sina partikamrater i stadshuset, utan vill nu forcera fram ett beslut mot stadshusledningens vilja.

Vi har tidigare med förvåning noterat att SLs egen utredning dömdes ut vid SL:s styrelsebehandling av ärendet och att beslutsunderlaget för detta projekt bygger på ett pm som utarbetats av trafikroteln. Dessutom föreslår de borgerliga att landstinget ska använda sig av en helt ny och för landstinget oprövad finansieringsmodell som på grund av alla oklarheter innebär betydande ekonomiska risker. Osäkerheten vad gäller Stockholms stads inställning medför, tillsammans med den märkliga beredningen av ärendet, att berörda företag kommer vilja ha en mycket hög riskpremie för att åta sig detta osäkra projekt.

Utan ett klart och tydligt positivt ställningstagande från Stockholms stad ter det sig omdömeslöst att bifalla förslaget.”

*Mp-ledamoten deltog inte i beslutet.*

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 5 februari 2008 bifogas (bilaga).

## Bilagor

### S-ledamöternas reservation i SL

Ärendet har från första början präglats av oklarheter. SL:s egna utredning underkändes under våren av de borgerliga ledamöterna vad gäller såväl vagnstyp, tidsplan, depå och kostnader. Istället har de borgerliga ledamöterna fattat beslut om snar utbyggnad mot bakgrund av ett eget beslutunderlag som delades ut på sittande möte med oklara faktauppgifter och till en oklar kostnad.

I det ärende som nu föreligger är oklarheterna än fler. Depåfrågan är ännu inte löst. Ej heller är frågan om spårdragning klar utan en rad frågor kvarstår att utreda. Mest anmärkningsvärt är ändå att Stockholms stad inte överhuvudtaget är säkra på om man vill skapa förutsättningar för ett genomförande. Utan Stockholm stads medverkan kan givetvis inte projektet genomföras eftersom det är på Stockholms stads mark som banan ska anläggas.

Satsningar på kollektivtrafik sker i regel utifrån starka önskemål från berörd kommun och präglas av ett tätt samarbete med berörd kommun. Detta projekt är i det avseendet mycket märkligt.

Den tidsplan som de borgerliga ledamöterna angett och som utgör bakgrunden till den forcerade handläggningen har redan visat sig spricka. Trots detta vill man nu tvinga igenom ett beslut som utöver alla oklarheter innebär en helt ny, och för SL oprövad, finansieringsmodell med betydande ekonomiska risker.

Mot bakgrund av ovanstående ter det sig som helst omdömeslöst att bifalla förslaget. Utan ett klart ställningstagande från Stockholm stad är det överhuvudtaget inte aktuellt att driva frågan vidare.



## SL-förvaltningens tjänsteutlåtande

### Bakgrund

Styrelsen beslutade 2007-06-19 att ge vd i uppdrag att snarast inleda förberedelser för modernisering – på befintlig sträcka - och utbyggnad av spårväg mellan Centralstationen och Djurgården/Värtaområdet (bilaga 1).

Styrelsen har vid varje möte därefter informerats om projektläget. Skriftlig lägesrapport lämnades till styrelsemötet i september 2007 (bilaga 2).

I föreliggande ärende ges en kort beskrivning av projektet samt förslag till inriktningsbeslut som behövs för projektets fortsatta arbete. Vissa av förslagen behöver underställas landstingsfullmäktige för beslut.

SL har i enlighet med styrelsebeslutets intentioner, för att spara tid framförallt avseende fordonsanskaffning, valt att upphandla uppförande, drift och trafikering i form av en koncession. Koncessionen innefattar byggande av spåranläggning och depå, anskaffande av spårfordon samt underhåll av dessa och trafikdrift under ett antal år. Sedan början av hösten arbetar ett betydande antal intressenter med att ta fram offerter. Dessa skall lämnas till SL senast 28 februari 2008. Därefter sker utvärdering och avtalstecknande med den intressent eller det konsortium som lämnat det för SL ekonomiskt mest förmånliga erbjudandet. Förslag till koncessionsavtal planeras därefter föreläggas styrelsen och landstinget.

Nedan kommenteras kort den arbetsprocess som förestår samt därefter vissa inriktningsfrågor.

För tids vinnande driver SL själv de formella planeringsprocesserna och förberedande utredningsarbeten i snabb takt i avvaktan på att en koncessionär utses.

### Koncession/OPS

Det koncept som SL nu för första gången prövar är en typ av Offentlig och Privat Samverkan. Formellt sker detta genom upplåtelse av en s.k. koncession.

Kortfattat innebär detta att det företag eller det konsortium av företag som önskar genomföra projektet åtar sig att planera och bygga ut spårvägen, upprusta den befintliga banan samt anlägga en depå och anskaffa fordon samt att finansiera detta åtagande. Därtill åtar sig företaget eller konsortiet att under avtalsperioden driva trafiken och utföra nödvändigt underhåll. SL förbinder sig att lösa anläggningen inklusive fordon vid avtalets slut. SL kan därefter handla upp trafikdriften och underhåll på det sätt man då väljer.

LS 0712-1405

Tilldelandet av en koncession styrs inte av direktiven om offentlig upphandling eller av lagen om offentlig upphandling. EU och Nämnden för offentlig upphandling har uttalat att vid tilldelning av koncession, skall ett offentligt förfarande med annonsering ske. Vidare skall ett transparent förfarande tillämpas med lika behandling av samtliga intressenter. I detta fall har annonsering genomförts i Sverige och övriga Europa. Intressenterna får information genom särskild web-plats och frågor besvaras av SL alltefter som fakta arbetas fram. Svaren delges alla intressenter.

Beslut om tilldelning av en koncession kan inte överklagas som en offentlig upphandling. Om en upphandlande enhet förfar felaktigt, gäller istället vanliga skadeståndsregler. Någon möjlighet att stoppa koncessionstilldelningen, kontraktstecknande och genomförande av uppdraget tillsammans med den som tilldelats uppdraget, föreligger inte.

Intresset för koncessionen på Djurgårdslinjen är stort. Projektet har kontakt med 10-15 aktiva företag varav flera överväger att bilda konsortier. Projektets omfattning ligger dock ganska nära den lägsta nivån för att det skall vara intressant för företagen eller konsortierna att offerera.

#### Den formella planeringsprocessen

För byggande av järn- och spårväg krävs enligt ”lagen om byggande av järnväg” en formell förstudie och järnvägsplan. Till järnvägsplanen ska även en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. För depån krävs dessutom en detaljplan samt bygglov.

I förstudien redovisas alternativa lösningar och översiktliga konsekvenser inklusive en enklare miljöbedömning.

I järnvägsplanen ska läget för spåren regleras mer i detalj och spårvägens konsekvenser ska belysas. Järnvägsplanens MKB ska ha ett utförande som ska godkännas av länsstyrelsen. Gången i sådana ärenden är följande:

1. Upprättande av förstudie (klar efter årsskiftet)
2. Länsstyrelsens prövning om projektet kan antas ha en betydande miljöpåverkan
3. Upprättande av järnvägsplan
4. Länsstyrelsens godkännande av MKB
5. Utställelse av järnvägsplan och MKB
6. Fastställelse av järnvägsplan av Banverket
7. Möjlighet finns att överklaga järnvägsplanen till regeringen

LS 0712-1405

En detaljerad förstudie är i princip klar. Detta ger möjlighet till snabbare framtagande av järnvägsplanen. Exakt spårdragningen är dock inte klar. Det saknas också ett exakt läge för ny depå i Värtanområdet.

#### Integration i SL-trafiken

Inriktningen föreslås vara att Djurgårdslinjen skall vara en integrerad del av SL trafikutbud och utformas så att den bidrar positivt till SLs varumärke och till SL-trafikens totala attraktionsförmåga. SL-biljetter skall gälla och verksamheten skall samordnas med övriga SL systemet avseende trafikinformation, tidtabeller mm.

#### Trafikering

Den föreslagna spårvägslinjen ersätter parallella busslinjer, bland annat busslinje 47 till Djurgården. Anpassning av busstrafiken planeras ske när spårvägstrafiken inleds. SL har gjort preliminära analyser av vilken trafikering som kommer att behövas för att möta förväntad resefterfrågan. Omkring år 2015 bedöms turtätheten behöva vara 10 minuters trafik på sträckan Centralen – Djurgården och 5 minuters trafik på sträckan Centralen – Värtan under vintervardagar och 7,5 minuters trafik på bägge linjerna under sommarvardagar. På vintern bedömer vi alltså att det behövs trafik med ca 3 minuters intervall på den gemensamma sträckan mellan Centralen och Djurgårdsbron. Vid evenemang kommer som hittills omfattande förstärkningstrafik att behövas. Detta sammanfaller dock i regel inte med rusningstrafiken.

I förutsättningarna för koncessionen anger SL ”lägsta acceptabla turtäthet” liksom krav på när trafiken senast skall starta på morgonen och tidigast sluta på kvällen. Koncessionären har därutöver frihet att anpassa utbudet till kort- och långsiktiga förändringar av efterfrågan och arbeta för ökat resande. För denna trafik bedöms åtgå knappt 20 fordon.

Stockholms Spårvägars verksamhet fortsätter och samordnas med koncessionärens trafik.

#### Spårsträckning

I den rapport som redovisades till styrelsen i juni 2007 är spåret till den föreslagna depån i Värtan ett enkelspår. Vidare studier visar att detta inte är möjligt. Banan måste vara dubbelspårig och gå i gatan. En dubbelspårslösning upp till det framtida depåläget (se nedan) möjliggör att trafik upp till Värtanområdet kan erbjudas resenärerna. Resandeunderlaget för linjen växer därmed väsentligt.

LS 0712-1405

I och med detta möjliggörs att koncessionärerna kan erbjudas möjligheten att låta en framtida förlängning av spårvägen ingå som en ytterligare affärs-möjlighet i avtalet. SL arbetar med denna inriktning.

I pågående utredning tillsammans med Stockholms Stad om nytt läge för depå måste även fortsatt förlängning till Ropsten studeras översiktligt. Detta för att depån inte skall placeras eller utformas så att en framtida förlängning omöjliggörs. SL arbetar med denna inriktning.

SL har översiktligt studerat möjligheten att åstadkomma en vändmöjlighet för spårvagnen vid Centralen. Pågående och planerade projekt innebär delvis hinder för att bereda plats för detta. I det fall att en vändslinga inte byggs så innebär det att de äldre spårvagnarna fortsatt måste vända vid Norrmalmstorg, eftersom de bara har förarplats i ena änden av vagnen. Fortsatta studier kommer att göras.

I Förstudien är en mycket detaljerad spårlösning framtagen med utgångspunkt från de förutsättningar som staden angivit. Den ovan nämnda utvidgningen av projektet medför att kraven på framkomlighet, särskilt på den gemensamma sträckan, ökar väsentligt jämfört med de förutsättningar som gällde för förstudien. Det finns möjligheter för SL att justera och komplettera förstudiens förslag, bland annat med utgångspunkt från eventuella förslag från intressenter. Slutlig utformning inom den givna sträckningen regleras slutligt i järnvägsplanen.

Det är mycket viktigt att en överenskommelse nås med Stockholms Stad om god framkomlighet och att förutsättningar för tät, stabil och regelbunden spårvägstrafik skapas. Risken är annars mycket stor att spårvagnarna fastnar i köer och att kapaciteten inte blir den planerade. Spårvägstrafiken innebär att antalet bussrörelser minskar starkt. Det är troligt att staden i en uppgörelse även vill inkludera den strategiska frågan om fortsatt planering av kollektivtrafikförsörjning till och inom utbyggnadsområdet vid Värtan.

### Depåläge

I projektets inledning studerades SL alternativa lägen för en ny depå. En förutsättning är att staden har velat att den befintliga depåverksamheten på Djurgården flyttas för att möjliggöra annan markanvändning. I den rapport som redovisades till styrelsen i juni föreslogs ett depåläge i södra Värtanområdet. Detta läge har enligt staden senare visat sig stå i konflikt med ett av reservaten för Östlig förbindelses påfartsramper.

En utredning har inletts i samarbete med staden om nytt depåläge i Värtanområdet. Staden uppskattar tidsåtgången för en sådan utredning till 6 månader.

LS 0712-1405

Slutligt depålåge antas således kunna fastställas i maj 2008. Först efter ett beslutat depålåge kan järnvägsplanen ställas ut.

Förstudien kan dock avslutas när ett antal alternativa lägen har identifierats och studerats översiktligt. Projektet utgår för närvarande från att detta kan ske efter årsskiftet. Det krävs även ny detaljplan och att bygglov beviljas.

När det gäller de fordon som Stockholms Spårvägar använder i sin trafik, föreslås att fortsatt planering utvärderar två alternativ, dels att dessa fordon bereds plats i ny depå och dels att de som hittills underhålls och ställs upp i befintlig depå.

#### Krav på fordon

SL har angivit ett antal ramvillkor för spårfordon som koncessionären anskaffar. SLs krav avser huvudsakligen framkomlighet, säkerhet och tillgänglighet. Även kravet att spårvagnen ska vara utformad för den gatumiljö som ska trafikeras ställs. De ställda kraven ger stor frihet för offertgivaren vad gäller fordonstyper. Kraven måste även i detta avseende ställas så att transparens och likabehandling iakttas, dvs att ingen leverantör och inget fordon som uppfyller ramvillkoren utesluts eller favoriseras. Som nämnts skall SL vara berett att köpa fordonen efter koncessionperiodens slut.

#### Stadens medverkan

Stockholms stad har ett avgörande inflytande över planerings- och genomförandeprocessen. Det gäller såväl formell planering som depålåge, framkomlighet i gaturummet, tidpunkt för utbyggnad mm. Staden har angivit förbehåll avseende projektets snabba tidplan då flera andra väsentliga projekt påverkar trafiksituationen i centrala Stockholm under den föreslagna utbyggnadsperioden. En utredning pågår om dessa olika projekts trafikpåverkan. Den beräknas vara klar i början av januari. Först därefter kommer staden avge sin slutliga syn på projektets tidplan och stadens möjlighet att prioritera utbyggnaden. Detta innebär att en översyn av projektets tidplan måste göras i början av 2008.

Staden uppger sig ha väsentligt intresse att spårvägen i framtiden kan fortsätta genom Värtan och vidare upp mot Ropsten. Genom spårvägen kan den kollektiva trafikförsörjning förverkligas, som tidigare gemensamt skissats för dessa områden. I stadens översiktliga planer finns flera spårvägsdragningar som mycket väl kan samordnas med planerna för en spårvagnsdepå i Värtan.

LS 0712-1405

### Kommersiella förutsättningar

Ett kriterium för att en koncession skall anses föreligga är att ett betydande risktagande överlämnas till koncessionshavaren. Detta medför att SL inte kan garantera eller tillförsäkra koncessionshavaren en viss minsta intäkt, lämna resultatgaranti eller motsvarande. Om SL/SLL skall medverka i finansieringen i någon form så kan det ske exempelvis genom medverkan i investeringar, bestämda årliga ersättningar/bidrag eller genom borgen från SL eller SLL.

En väsentlig förutsättning för projektet är att SL är berett att åta sig restvärdesrisken för de investeringar som görs och den anläggning som byggs. Detta sker genom att SL i koncessionsavtalet åtar sig att efter avtalstidens slut lösa anläggningar och spårfordon samt utrustning på de villkor som anges i avtalet. Avtalstiden bör kunna bli föremål för förhandling innan avtal tecknas, men bör ligga mellan 15 och 25 år. Den totala investeringen kan uppskattas till ca 1,1 miljarder kronor. Intressenter som lämnar offert kan komma att kräva att Stockholms läns landsting tecknar borgen för SL:s åtagande att lösa anläggningarna och spårfordonen vid avtalstidens slut. Beslutsberedskap för sådan lösning behöver finnas.

### Tidplan

I styrelsens beslut i juni 2007 angavs målet att trafikdrift skulle inledas sommaren 2010. Som framgått ovan har nya omständigheter, främst osäkerheten kring depåläget, medfört att drifttagning av anläggningen sommaren 2010 inte är möjlig. Osäkerhet råder också om stadens möjlighet att skapa förutsättningar för genomförande. Staden har under hand meddelat, att man är beredd att ge sådant besked i början av 2008. Projektets tidplan kommer då att anpassas till de tidsmässiga förutsättningar som gäller. SL arbetar fortsatt med inriktningen att projektet skall genomföras så snabbt som möjligt.

### Fortsatt arbete

SL:s avsikt är att under våren utvärdera ingivna offerter för att bland dem välja den eller de offerter som innefattar den från ekonomisk utgångspunkt mest fördelaktiga lösningen. Härmed avses såväl kvalitet i utförande och drift, finansiering och priser som teknisk lösning, anläggningarnas utförande, organisation, trafiklösning och övriga förhållanden. Förhandlingen leder fram till förslag till avtal som skall underställas styrelsen och landstinget för beslut. I avtalet ingår bland mycket annat de kommersiella och verksamhetsmässiga villkoren samt en tidsatt plan för genomförande. Det kan dessförinnan komma att behövas fortsatta inriktningsbeslut i SLs styrelse.

LS 0712-1405

SL kommer även fortsatt att förbehålla sig rätten att avbryta förfarandet för det fall avtal inte kan nås med någon av intressenterna eller för det fall ingivna offerter utvisar att villkoren för genomförandet av projektet gör att det är mer fördelaktigt för SL att istället genomföra en traditionell upphandling.

#### Behov av beslut

För fortsatt planering, dialog med intressenterna och inför förhandlingar om avtal, behöver SL nu styrelsens ställningstagande till ovan nämnda inriktningsfrågor och även beslut i Stockholms Läns Landsting avseende investeringen dvs lösen av anläggning och spårfordon vid avtalets upphörande samt avseende borgen.

LS 0712-1405

## Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

### Bakgrund

Vid SL:s styrelsemöte 2007-12-18 beslutade SL för sin del att godkänna inriktning för det fortsatta arbetet med Djurgårdslinjen, att uppdra till vd att återkomma med förslag till tilldelningsbeslut och avtal samt att uppdra till vd att kontinuerligt informera styrelsen om projektets utveckling och vid behov återkomma med ytterligare förslag till inriktningsbeslut. Därutöver beslutades att hemställa hos landstinget om godkännande att SL tecknar koncessionsavtal med utvald intressent som utför uppdraget och finansierar anläggningar och spårfordon och att SL vid avtalstidens slut förbinder sig att lösa dessa. Beslutades även att hemställa om landstingsborgen till förmån för utvald intressent som säkerhet för åtagandet att vid avtalstidens slut lösa anläggningarna och spårfordonen till ett i koncessionsavtalet fastställt värde. SL ska återkomma till landstinget med förslag till koncessionsavtal.

SL har för avsikt att förlänga Djurgårdslinjen från Norrmalmstorg till Stockholms Central via Hamngatan - Sergels torg - Klarabergsgatan. Spårplaneras även till en ny spårvagnsdepå vid Värtan. Syftet med förlängningen är att förbättra kollektivtrafiken mellan Stockholms Central, Sergels torg, Norrmalmstorg och Djurgården. Spårvägen placeras även nära den planerade Citybanans pendeltågsstation på Klarabergsgatan. Med en förlängd och moderniserad spårväg anser SL att möjligheterna ökar för en reguljär spårvagnstrafik året runt med täta avgångar. Spårvagnstrafiken förväntas ersätta en del av busstrafiken mellan centrala Stockholm och Djurgården.

Planeringsprocessen för att bygga spårväg regleras enligt lagen om byggande av järnväg. Utformningen av spårvägen samordnas med de studier som pågår för omkringliggande bebyggelse och infrastruktur. Stockholms stad har ett avgörande inflytande över planerings- och genomförande-processen och kommer inom kort att avge sin slutliga syn på projektets tidplan och stadens möjlighet att prioritera utbyggnaden. SL förutsätter att ett genomförandeavtal ingås mellan Stockholms stad, SL och koncessionshavaren, som reglerar stadens åtaganden och medverkan i samarbete med koncessionshavaren för genomförande av projektet.

### *Koncession*

SL kommer antingen att utföra förlängningen i egen regi eller upplåta en koncession som omfattar byggande, underhåll och trafikdrift under en 15-25-årsperiod för sträckan Djurgården – Norrmalmstorg – Stockholms Central. I detta fall innebär koncessionen att det företag eller konsortium som lämnar den för SL mest intressanta och mest ekonomiskt fördelaktiga offerten utses till koncessionshavare. Koncessionshavaren finansierar byggandet och ersättningen från SL kommer huvudsakligen att utgöras av



LS 0712-1405

rätten att nyttja spårvägen under många år och att tillgodogöra sig intäkterna, främst trafikantavgifter, under avtalstiden.

Ett antal kriterier ska uppfyllas för att en koncession ska anses föreligga. Ett kriterium är att överlåtelse av ansvaret för att utföra en verksamhet har skett. Detta uppnås genom att koncessionshavaren självständigt och kommersiellt bygger, underhåller, driver och exploaterar spårvägen. Entreprenören bör även ges stora friheter att själv planera utbudet av trafiken. Ett annat kriterium är att koncessionshavaren står den ekonomiska risken för verksamheten. I första hand avses risken för att intäkterna från verksamheten inte är tillräckliga för att täcka kostnaderna. Intäkterna ska härröra från koncessionshavarens kommersiella exploatering av verksamheten gentemot utomstående parter. SL kan t.ex. inte garantera eller tillförsäkra koncessionshavaren en viss minsta intäkt, lämna resultatgaranti eller motsvarande. Koncessionshavaren bör även ansvara för andra ekonomiska risker som är förknippade med verksamheten, t.ex. ansvaret för tjänstens kvalitet.

En väsentlig förutsättning för en koncessionslösning, enligt SL, är att SL åtar sig restvärdesrisken för de investeringar som görs och den anläggning som byggs. Detta sker genom att SL i koncessionsavtalet åtar sig att, efter avtalstidens slut, lösa anläggningar och spårfordon samt utrustning på de villkor som anges i avtalet. Den totala investeringen kan i nuläget uppskattas till cirka 1,1 – 1,4 miljarder kronor. Enligt SL kan den blivande koncessionshavaren komma att begära att SLL tecknar borgen som garanti för att SL, vid avtalstidens slut, åtar sig att lösa anläggningarna och spårfordonen enligt de förutsättningar som koncessionsavtalet anger.

SL:s upphandling av koncessionen genomförs i två steg. Det första steget innebär att intressenterna inger offerter som baseras på en upprustning av den befintliga spåranläggningen, utbyggnad av den tilltänkta nya spåranläggningen, utbyggnad av depå, leverans av fordon samt övrig utrustning och anskaffningar. I offerten ska anges investeringsbelopp, driftkostnad samt beskrivning av den tilltänkta finansieringen. Bortseende ska ske från för närvarande outredda förhållanden såsom vissa tillstånds- och planfrågor. Sluttidpunkt för offertgivning är satt till den 28 februari. Därefter sker utvärdering av de inkomna offerterna.

I ett andra steg avser SL att gå vidare med de från ekonomisk utgångspunkt mest intressanta offerterna, för att slutligt utreda och fastställa de förhållanden som är outredda eller oklara såsom tekniska krav och tillstånds- och byggnadsplanefrågor. Detta sker i samarbete med de intressenter som gått vidare till steg två. I detta läge kan såväl slutlig kontraktssumma som riskfördelning påverkas.

LS 0712-1405

SL:s bedömning är att genom koncession kan investeringen genomföras kostnadseffektivt. Andra fördelar anses vara dels att SL får en bättre garanti för en bra anläggning än vid traditionell teknikupphandling och dels att SL gemensamt med finansierarna (bankerna) utövar ett tryck på koncessionshavaren att lyckas med sitt uppdrag.

### *Nuläget*

- En detaljerad förstudie är enligt SL i princip klar, vilket ger möjlighet till snabbare framtagande av järnvägsplanen.
- Exakt spårdragning är inte klar. Det finns möjligheter att komplettera den i förstudien presenterade detaljerade spårlösningen, som gjorts med utgångspunkt från de förutsättningar som staden angivit, med eventuella förslag från intressenter. Slutlig utformning inom den givna sträckningen regleras slutligt i järnvägsplanen.
- Exakt läge för ny depå i Värtanområdet saknas. En utredning har inletts i samarbete med staden och slutligt depåläge antas kunna fastställas i maj 2008.
- En översyn av projektets tidplan måste också göras i början av 2008 efter det att Stockholms stad avlämnat sin utredning om projektets påverkan på trafiksituationen i centrala Stockholm under den föreslagna utbyggnadsperioden.

### **Förvaltningens synpunkter**

I enlighet med intentionerna i fullmäktiges budget för år 2008 avser SL att pröva en ny finansieringslösning för ett av investeringsobjekten genom koncession innebärande ett helhetsåtagande inkluderande finansiering, så kallad OPS (Offentligt Privat Samarbete). Investeringsobjektet är upprustning och utbyggnad av Djurgårdslinjen inklusive ny depå och fordon och redovisas under ”tillkommande bruttoinvesteringar för teknisk justering SL” under investeringsbudget 2008 – 2012. Ett beslut om att godkänna att SL tecknar avtal om koncession för objektet innebär att fullmäktige även godkänner upprustning och utbyggnad av Djurgårdslinjen. Redovisningstekniskt betraktas objektet enligt landstingets synsätt som en investering först när anläggningen tas in i balansräkningen. Detta sker dock inte förrän anläggningen och fordonen löses ut i samband med koncessionsavtalets upphörande och då till det restvärde som överenskommit i avtalet. Om SL inte genomför koncessionen utan väljer att realisera projektet i egen regi och genomför en traditionell upphandling bör objektet, enligt förvaltningens uppfattning, ånyo bli föremål för fullmäktiges prioritering och ställningstagande.

Förvaltningen vill dock lämna förbehåll att beslutet om borgen för lösen av anläggningar och fordon endast gäller om koncessionen genomförs.

LS 0712-1405

Tilldelandet av en koncession styrs inte av direktiven om offentlig upphandling eller lagen om offentlig upphandling. De kriterier som ska vara uppfyllda för att koncession ska föreligga har angivits ovan. Under förutsättning att SL beaktar dessa kriterier kan avtalet betraktas som en koncession och förvaltningen har då inget att invända mot att SL tecknar ett sådant avtal. Väsentligt är också att SL vid valet av koncessionsinnehavare tar hänsyn till EG-bestämmelser om koncessioner och dess principer rörande likabehandling, insyn, proportionalitet och ömsesidigt erkännande.

### ***Riskbedömning***

SL och koncessionshavaren ska i koncessionsavtalet fördela de olika risker som behöver täckas in. Med risker menas olika typer av tekniska risker och tillstånd m.m. under byggnadstiden, risker med avseende på intäkter samt övriga identifierade risker. En förutsättning för tilldelning av koncession och tecknande av koncessionsavtal med SL är att moderbolaget för koncessionshavaren eller om denne är ett konsortium, moderbolagen för konsortie-medlemmarna tecknar proprieborgen för rätta fullgörandet av samtliga åtaganden enligt koncessionsavtalet. Så kommer att ske i samband med tecknande av koncessionsavtalet. SL å sin sida garanterar koncessionshavaren, om denne så önskar, att fullgöra sitt åtagande att lösa anläggning och fordon efter avtalstidens slut genom av SLL utfärdad proprieborgen i samband med tecknande av koncessionsavtalet. Exakt borgensbelopp bestäms i samband med att koncessionsavtalet tecknas och går i dagsläget inte att fastställa eftersom koncessionsförfarandet ännu ej är slutfört och koncessionsavtalet ännu ej är skrivet. Borgensbeloppet överensstämmer med lösensumman. Lösensumma blir lika med restvärde och beräknas utifrån storleken på investeringsutgiften, avskrivningstid samt koncessionsavtalets löptid och övriga villkor. I ärendet angivet borgensbelopp ska ses som ett uppskattat maximibelopp.

Efter koncessionsavtalets tecknande står koncessionshavaren för risker med objektet, dess genomförande och drift. I koncessionsavtalet kommer att fastställas vilka konsekvenser som blir följden för det fall att koncessionshavaren skulle misslyckas med sitt uppdrag. Vad avser de ekonomiska konsekvenserna kommer en riskvärderingstabell att tas fram och uppföljning kommer att ske årligen i samband med delårs- och årsbokslut. LSF är garanterade insyn i och kontroll av det pågående projektet, som bestämmer koncessionens innehåll, genom representation i projektets styrgrupp. Samråd i finansiella frågor sker med SLL Internfinans.

### ***Sammanfattning***

Sammantaget är flera frågor i nuläget obesvarade. Det gäller framför allt spårsträckning, depåläge, investeringsutgiftens totala storlek och Stockholms stads medverkan i projektet. Utredningar pågår och vissa frågor kan inte besvaras förrän intressent valts ut och ett koncessionsavtal arbetats fram.

LS 0712-1405

I takt med att arbetet drivs framåt och frågeställningarna rätas ut ska SL:s styrelse och landstingsstyrelsens beredande organ, strategiska utskottet (SU), informeras. Affärsuppgörelsen är av principiell betydelse och kan bli den första i sitt slag för finansiering av investeringar inom SLL. Detta under förutsättning att fullmäktige lämnat sitt godkännande till att SL tecknar avtal om koncession.