

Datum  
2007-12-13

Vår referens  
Lars Nordstrand  
08-686 1452

Styrelsen

## **Inriktnings- och finansieringsbeslut avseende utbyggnad och trafikering av spårvägsanläggning – ”Djurgårdslinjen”**

### **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/Vårtaområdet (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.

Datum  
2007-12-13

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.

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 allteftersom 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

Datum  
2007-12-13

5. Utställelse av järnvägsplan och MKB
6. Fastställelse av järnvägsplan av Banverket
7. Möjlighet finns att överklaga järnvägsplanen till regeringen

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.

Datum  
2007-12-13

I och med detta möjliggörs att koncessionärerna kan erbjudas möjligheten att låta en framtida förlängning av spårvägen ingå som en ytterligare affärsmöjlighet 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.

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

Datum  
2007-12-13

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 koncessionsperiodens slut.

#### Stadens medverkan

Stockholms stad har ett avgörande inflytande över planerings- och genomförandeprocessen. Det gäller såväl formell planering som depåläge, 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.

#### 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.

Datum  
2007-12-13

En väsentlig förutsättning för projektet är att SL är berett att åtaga 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.

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.

Datum  
2007-12-13

### Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

- att godkänna i PM 2007-12-12 beskriven inriktning för SLs fortsatta arbete med Djurgårdslinjen,
- att uppdraga till vd att återkomma med förslag till tilldelningsbeslut och avtal,
- att uppdra till vd att kontinuerligt hålla styrelsen informerad om projektets utveckling och vid behov återkomma med ytterligare förslag till inriktningsbeslut, samt
- att hemställa att Stockholms Läns Landsting 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 enligt koncessionsavtalet fastställt och ovan uppskattat värde.
  - att uppdra till SL att återkomma till landstinget med förslag till koncessionsavtal.

Ingemar Ziegler  
Verkställande direktör

Lars Nordstrand  
Trafikdirektör

### Bilaga

Styrelsens beslut 2007-06-19 (utdrag ur styrelseprotokoll)  
Lägesrapport: Utbyggnad av spårväg mellan Djurgården och Centralstation  
"Djurgårdslinjen" från styrelsesammanträdet 2007-09-27