



Lars Dahlberg
Nanna Wikholm
Staffan Holmberg
Göran Wrene

FÖRSLAG TILL BESLUT

2009-06-16
Ärende nr 7

Genomförandebeslut Spårväg City (Djurgårdslinjen), etapp 1

Stockholmarna trängs på bussar och tåg i rusningstid. Kollektivtrafiken måste byggas ut. Av största vikt är att öka tvärförbindelserna. Spårväg Norr till Solna och Kista, upprustning av Saltsjöbanan/Tvärbana Ost samt Snabbspårväg Syd är alla synnerligen angelägna projekt. Styrelsens främsta fokus borde vara att få på dessa på plats så fort som möjligt. Den moderatledda majoriteten väljer istället att fokusera på trafikförsörjningen av Hamngatan och Strandvägen ut till Djurgården. Mer angelägna spårvagnssatsningar såsom att pröva möjligheten att konvertera den tungt belastade stombuss fyra till spårväg verkar ha fallit i glömska.

Frågan om Djurgårdslinjens förläggning har från början till slut präglas av oreda och oklarheter. Först underkände de borgerliga ledamöterna i styrelsen SL:s egna utredning och fattade istället beslut om snar utbyggnad mot bakgrund av ett eget beslutsunderlag som delades ut vid sittande möte. De borgerliga ledamöterna tvingade också igenom ett beslut som utöver alla andra oklarheter innebar en helt ny, och för SL oprövad, finansieringsmodell med betydande ekonomiska risker. Längre var det också oklart hur Stockholm stad ställde sig till projektet och fortfarande saknas vilja hos den borgerliga majoriteten i Stockholms stadshus att skapa sådana förutsättningar att banan snabbt kan komma på plats.

Nu visar det sig att förslaget och uppläggningsen var illa genomtänkt. Projektets finansieringslösning har havererat och planerad linjedragning till Centralen har visat sig vara förenat med oklarheter, höga kostnader och omfattande tidskrävande arbeten. Trots detta vill den moderatledda majoriteten gå vidare i ärendet.

Alla anbudsgivare har dömt ut den borgerliga koncessionsmodellen. Nu när den havererat måste man dra lärdom av de misstag som begåtts. Bilden av SL som en trovärdig och kompetent upphandlare måste återupprättas.

Istället för en koncession föreslår den moderatledda majoriteten nu att Spårväg City ska genomföras som en OPS-upphandling. Initialt ska dock SL ta kostnaderna om hundratals miljoner för en förlängning av de nuvarande



Datum
2009-06-16

spåren med ca 250 meter. OPS-lösningen ger inget nytt ekonomiskt utrymme utan innebär att Spårväg City ska finansieras med en modell som även en rad övriga prioriterade investeringsprojekt skulle kunna komma ifråga för. Behovet av Spårväg City måste därmed ställas mot de trafikbehov som övriga projekt ska lösa.

Stockholmarna trängs på bussar och tåg. Viktiga projekt såsom tunnelbana till Karolinska får stryka på foten. Att i det läget prioritera en spårvägsstation mellan Norrmalmstorg och NK är barockt.

Frågan är till och med om den etappdragning som föreslås kan få negativa konsekvenser för resenärerna. Hamngatan har framkomlighetsproblem för såväl bilar som bussar redan idag. Om museispårvägen från Djurgården dras till NK blir framkomlighetsproblemen än fler. Troligen måste många avgångar utgå för de busslinjer som går parallellt med banan. Dessutom är bytesmöjligheterna från annan trafik mycket sämre vid NK än vid T-Centralen.

Investeringar i kollektivtrafik sker i regel utifrån starka önskemål från berörd kommun och präglas av ett tätt samarbete med berörd kommun. Detta projekt har i det avseendet hela tiden varit mycket märkligt. Än märkligare är det att de tätningar i betongdäcket över Sergel torg som måste till för att banan ska kunna dras till T-Centralen inte är intressanta för Stockholm stad att tidigarelägga. Istället föreslås SL förskottera beloppet så att tätningarna kan komma till stånd så fort som möjligt. Intresset hos Stockholms stad av att få en spårväg på plats snabbt måste därmed beskrivas som mycket ljust.

Det har gått politiskt prestige i detta. Spårvägen ska fram till varje pris även om kostnaderna blir höga, utfallet magert och andra behov eftersätts. Den borgerliga majoritetens stora satsning under mandatperioden har blivit att förlänga museispårvägen från Norrmalmstorg till NK. För de resenärer som trängs på bussar och tåg i rusningstid är det en skymf. Det saknas även underlag som redovisar hur hela finansieringen av projektet ska lösas och vad det innebär för ekonomiskt åtagande för SL och landstinget.

Mot bakgrund av ovanstående ter det sig som helt omdömeslöst att bifalla förslaget.

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

att avslå förslaget



Datum
2009-06-04
Rev 2009-06-10

Styrelsen

Vår referens
Helena Sundberg
08 – 686 1480

Genomförandebeslut Spårväg City (Djurgårdslinjen), etapp 1

Bakgrund

I enlighet med tidigare beslut och information i styrelsen pågår planering för byggande av Spårväg City, d v s en utbyggnad av ny spårväg mellan Fridhemsplan/Hornsberg – Centralstationen – Hamngatan – Värtan inklusive modernisering av dagens Djurgårdslinje. Avsikten har i tidigare skede varit att färdigställa banan år 2011. Mot bakgrund av tätningsarbeten som är nödvändiga vid Sergels Torg, med vilka utbyggnaden måste samordnas, har det kunnat konstateras att banan inte kan färdigställas i sin helhet år 2011. Möjliga etapputbyggnader har därför diskuterats mellan SL och Stockholms stad.

Arbetet har utgått från att projektet ska genomföras genom en s k OPS-lösning, d v s att uppförande, drift och trafikering sker genom upplåtande av koncession. Stockholms läns landsting har godkänt att SL tecknar koncessionsavtal för genomförande av projektet samt beslutat landstingsborgen om tre miljarder avseende SLs åtagande att återköpa anläggningen till ett restvärde på cirka 50 % vid koncessionsavtalets utgång.

Detta ärende tar i huvudsak sikte på genomförande av en första etapputbyggnad. I bilaga 1 återfinns en lägesrapport för projektet i sin helhet. Stockholms stad väntas fatta genomförandebeslut efter sommaren.

Upphandlingsform

En förutsättning för att kunna upplåta en koncession är att koncessionären tar en viss grad av risk. Det saknas i dagsläget klarhet i hur stor denna risk måste vara för att upphandlingen ska kunna klassas som en koncessionsupphandling.

SL har sedan koncessionsupphandlingen påbörjades 2007 delgett anbudsgivarna bl a förslag till ersättningsmodell baserad på antalet resenärer. Avsikten har varit att ge anbudsgivarna en möjlighet att lämna synpunkter på utformningen och framförallt ersättningsmodellen. Från anbudsgivarna har en rad synpunkter framförts som talar för att upphandlingen bör ändras från en OPS-lösning genom överlåtande av koncession till en OPS-lösning enligt Lagen om offentlig upphandling i försörjningssektorn (LUF).

Datum

Identitet

Några synpunkter som förts fram är:

- Samtliga anbudsgivare har uttryckt en stark oro att projektet inte lämpar sig för en ersättningsmodell baserat på antalet resenärer då koncessionshavaren har begränsad möjlighet att påverka detta. Trafikrisken är starkt förknippad med framkomligheten för spårvägen och hur resenärsunderlaget utvecklas, t ex i vilken takt planerade nybyggnadsområden förverkligas.
- Det finns en oro hos anbudsgivarna att upphandlingen kan komma att överklagas då det råder osäkerhet kring vad som krävs för att upphandlingen ska kunna klassas som en koncessionsupphandling.

Mot denna bakgrund föreslås att projektet genomförs som en OPS-upphandling enligt LUF. Projektet kommer fortfarande att bedrivas som ett OPS-projekt med ett samlat ansvar för entreprenören att såväl bygga som trafikera banan i minst 15 år samt erhålla en årlig ersättning från SL. Vid avtalstidens slut förbinder sig SL att lösa anläggningar och spårfordon.

Som framgår nedan föreslås för tids vinnande att utbyggnaden av Spårväg City genomförs i etapper. Den första etappen föreslås komma till stånd genom att SL genomför en upphandling och initialt tar investeringskostnaden, 228 Mkr. När övrig sträckning upphandlas som en OPS-upphandling kommer etapp 1 att inkorporeras i OPS-upphandlingen avseende såväl finansiering som trafikering.

Stockholms läns landsting har tidigare beslutat att utställa landstingsborgen om tre miljarder som säkerhet för SLs åtagande att vid avtalstidens slut lösa anläggningarna och spårfordonen. SLLs beslut utgår från att upphandlingen sker genom överlåtelse av koncession, varför även SLL behöver besluta om den förändrade upphandlingsformen.

Etapputbyggnad

- Sträcka och tidplan

Mot bakgrund av att tidigare ambition om färdigställande år 2011 inte visat sig möjlig har olika etapputbyggnader diskuterats mellan SL och Stockholms stad. Parterna har gemensamt enats om att en möjlig och önskvärd första etapp bör ske genom att nuvarande Djurgårdslinjen moderniseras och förlängs till Hamngatan (NK). Avsikten är att etappen ska vara färdigställd juni 2010. För att möjliggöra ett så snabbt genomförande finns möjlighet att använda färdiga betongblock som banunderbyggnad. Produktionsmetoden ställer större krav på gatuutrymme under byggtiden, men är å andra sidan snabbare. En mer traditionell byggmetod kräver stora ledningsomläggningar vilket förlänger projekttiden med cirka 6 månader.



Datum

Identitet

Val av byggmetod, och därmed slutlig tidplan för projektet, liksom även graden av trafikpåverkan för övrig trafik under byggtiden, kommer att avgöras i samråd med Stockholms stad. Målsättningen är att avstängningar för övrig trafik under byggtiden ska minimeras. Trafiksäkerheten ska inte försämrats. De avstängningar som bedöms nödvändiga ska vara godkända i förväg av Stockholms stads trafikkontor.

Parallellt med planering och genomförande av etappen kommer arbetet fortgå för projektet i sin helhet.

▪ Depå

För etapp 1 kommer befintlig depå på Djurgården att nyttjas. Denna byggs om för att passa sex moderna cityspårvagnar, vilka kommer trafikera den första etappen.

▪ Fordon och trafikering

För trafikering används sex moderna cityspårvagnar som hyrs, till dess att upphandling av projektet i sin helhet färdigställts och upphandlad total-entreprenör övertar ansvaret för fordonsförsörjningen. Planeringen utgår för närvarande från att ett förslag till beslut om att påbörja upphandling av trafikeringen, behandlas vid styrelsens möte i augusti. Trafikeringen förutsätter att fordon kan hyras fram till dess att projektet i sin helhet är färdigställt. SL gör bedömningen att detta är möjligt, men har ännu ingen definitiv lösning klar.

▪ Kostnad

Kostnaden för etapp 1 är beräknad till (alternativ med betongblock):

Anpassning av depå	20 Mkr
Modernisering av befintlig Djurgårdslinje	55 Mkr
Byggande av ny spårväg	
<u>Nybroplan – Hamngatan/NK</u>	<u>153 Mkr</u>
Total investering	228 Mkr
Hyra av fordon	45 Mkr
<u>Trafikeringskostnad</u>	<u>36 Mkr</u>
Årlig driftskostnad (exkl kapitalkostnader och banunderhåll)	81 Mkr

118 - 20

Kalkyl exklusive eventuella kostnader för omförhandling av avtal med Stockholms spårvägar, se nedan.

Stockholms spårvägar (SS)

Trafiken på Djurgårdslinjen bedrivs idag av Stockholms spårvägar (SS).

20 år
av trafikering
2000-2020

Datum

Identitet

Föreningen använder den depå på Djurgården som behöver nyttjas för de fordon som ska trafikera den första etappen av Spårväg City. Mot denna bakgrund finns fr o m senhösten 2009 ingen depåkapacitet i centrala Stockholm för museivagnarna. Diskussioner behöver inledas med föreningen kring förutsättningarna för dess framtida verksamhet. En utgångspunkt är dock att depåutrymme inte kommer att kunna erbjudas förrän tidigast senhösten år 2013. Föreningen har enligt avtal rätt till Djurgårdsdepån t o m 2012, vilket innebär att avtalet behöver omförhandlas.

Renovering av Sergels Torg

Innan spårvägen kan byggas ut genom Sergels torg krävs reparation och tätning av däckskonstruktionerna. Behovet är inte i sig föranlett av spårvägsutbyggnaden, men bör tidigareläggas jämfört med Stockholms stads nuvarande planering för att Spårväg City ska kunna genomföras snarast möjligt.

Stockholms stad anser att kostnaden för en tidigareläggning av tätningsarbetena ska bekostas av SL/SLL. Den totala kostnaden för renoveringen bedöms enligt Stockholms stad uppgå till ca 390 Mkr exklusive ersättningskostnader till butiks innehavarna. Ett underlag avseende kostnaden för tidigareläggningen ska redovisas till SL av Stockholms stad i augusti 2009, varefter ett förslag till avtal kan tas fram för beslut. Vid styrelsens möte i augusti planeras ett förslag till beslut angående förskottering av Stockholms stads tätningsarbete av Sergels torg.



Datum

Identitet

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta att ge verkställande direktören i uppdrag

- att avbryta tidigare påbörjade upphandling av koncession samt påbörja upphandling av projekt Spårväg City enligt LUF,
- att genomföra etapp 1 till en investeringskostnad om totalt 228 Mkr (exkl kapitalkostnader),
- att vid prognosavvikelser större än 20 procent avseende genomförandet av etapp 1 återkomma till styrelsen för nytt ställningstagande avseende det fortsatta genomförandet,
- att genomföra upphandling av samverkansentreprenad avseende investeringen i etapp 1, inklusive att fastställa förfrågningsunderlag, fatta tilldelningsbeslut samt teckna och förvalta upphandlingskontrakt. Ändringar av och tillägg till upphandlingskontraktet som rymms inom fastställd budget skall fattas i enlighet med gällande delegationsordning,
- att ge VD i uppdrag att omförhandla avtalet med Stockholms spårvägar i syfte att erhålla tillgång till Djurgårdsdepån fr o m oktober 2009,
- att genomföra upphandling enligt LUF av övriga delar av projektet och att återkomma till styrelsen med redovisning av kalkyl för årlig driftskostnad samt redovisning av förfrågningsunderlag för upphandlingen,
- att ge VD i uppdrag att återkomma med förslag till förskotteringsavtal med Stockholms stad gällande tätningsarbetena vid Sergels Torg, samt
- att hemställa att Stockholms Läns Landsting beslutar
 - att upphandlingen sker enligt LUF samt att tidigare beslut gällande landstingsborgen om tre miljarder gäller oförändrat, samt
 - att godkänna genomförande av etapp 1.

Ingemar Ziegler
Verkställande direktör

Helena Sundberg
Trafikdirektör

Bilaga

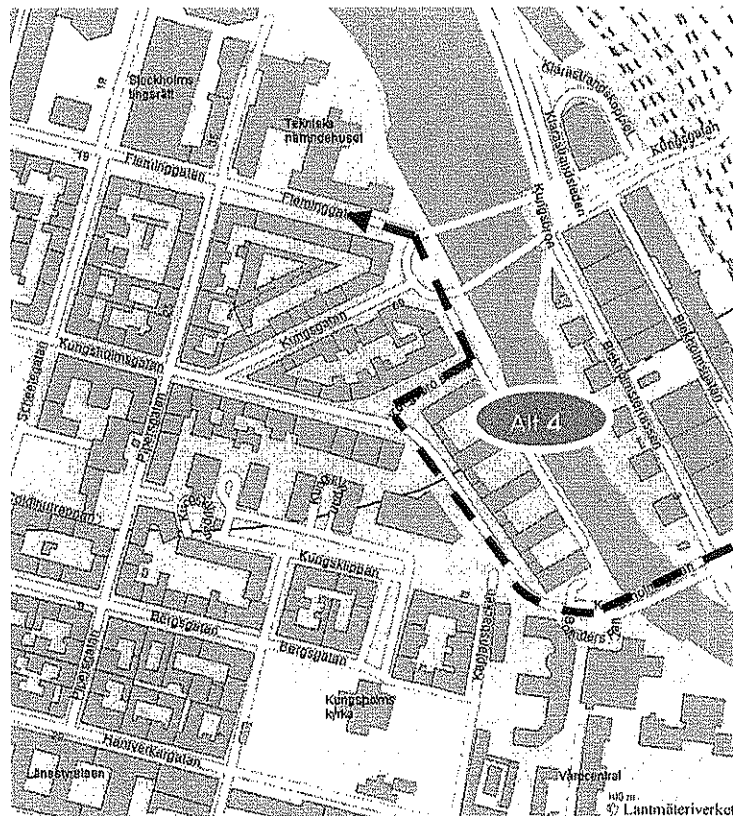
1. Lägesrapport avseende Spårväg City

Datum
 2009-06-04

Bilaga 1

Lägesrapport avseende Spårväg City

Projektet pågår med framtagande av handlingar för anbudsgivning. Förstudien är inne i ett slutskede och beräknas vara färdig sommaren 2009. Innan förstudien kan färdigställas måste slutlig passage från Centralen till Kungsbron fastställas. Tidigare har tre alternativa passager redovisats och undersökts (styrelseredovisning januari 2009). Inget av de undersökta alternativen har visat sig vara genomförbara varför ett nytt fjärde alternativ har tagits fram. Alternativet utreds för närvarande och bedömningen, så långt som utredningen kommit, är att detta alternativ ska kunna genomföras.



Möjliga etapputbyggnader

Som en konsekvens av de tättningsarbeten som måste utföras på Klarabergsgatan, Sergels torg och Hamngatan har SL tillsammans med Staden tagit fram alternativ över vilka etapputbyggnader som kan vara möjliga och önskvärda. Projektet i sin helhet kommer, med anledning av renoveringen av Sergels torg att kunna genomföras tidigast hösten 2013.

Datum

Identitet

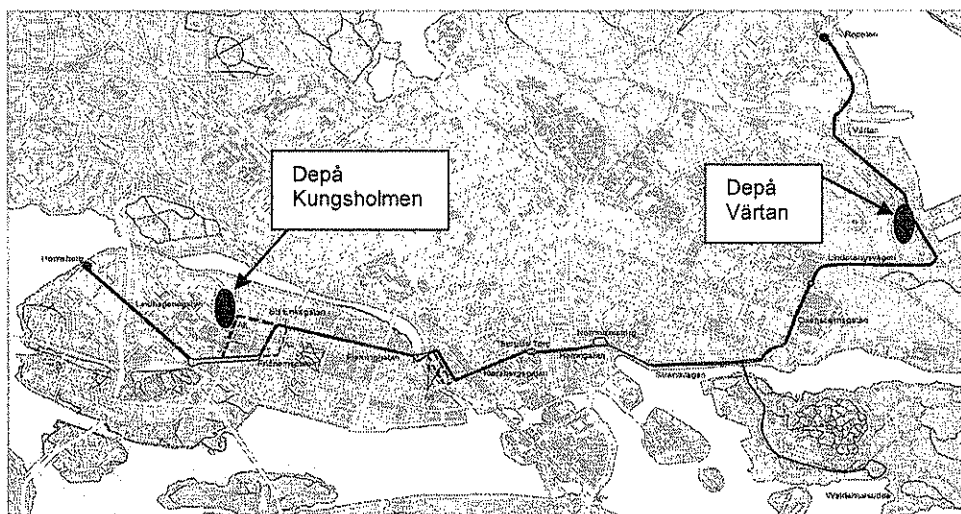
Utredningen visar att det är möjligt att dela upp projektet i delprojekt där spårvägen byggs och trafikstartas vid olika tidpunkter.

- Etapp1 omfattar en uppgradering av Djurgårdslinjen fram till Norrmalmstorg och en nyanlagd sträcka till Hamngatan (NK). Alternativet förutsätter att SL uppgraderar Djurgårdslinjen och bygger den nya sträckan i egen regi samt inledningsvis upphandlar trafikeringen separat.
- Etapp 2 omfattar byggnation av delen från depå på Kungsholmen via Fleminggatan till Centralstationen. Etappen bör ingå i den OPS-lösning som projektet i sin helhet förutsätter. Trafikstart på sträckan bör kunna ske hösten 2012.
- Etapp 3 omfattar delen mellan Centralstationen och Hamngatan som kan färdigställas tidigast hösten 2013 med anledning av renoveringen av Sergels torg.

Depå

Stockholms stad har anvisat en tomt för depåbyggnad i Värtan. Utredningar pågår tillsammans med Vägverket om hur Östlig förbindelse påverkar anvisat läge.

Parallellt pågår en utredning om placering av depå i berg på Kungsholmen. Depå på Kungsholmen är en förutsättning för att kunna genomföra en andra etapputbyggnad på sträckan Fridhemsplan – Centralen. Depåutredningen är i ett slutskede och visar så här långt att placeringen är fullt möjlig. Tidsåtgång för byggnation studeras då hela omfattningen klarlagts.



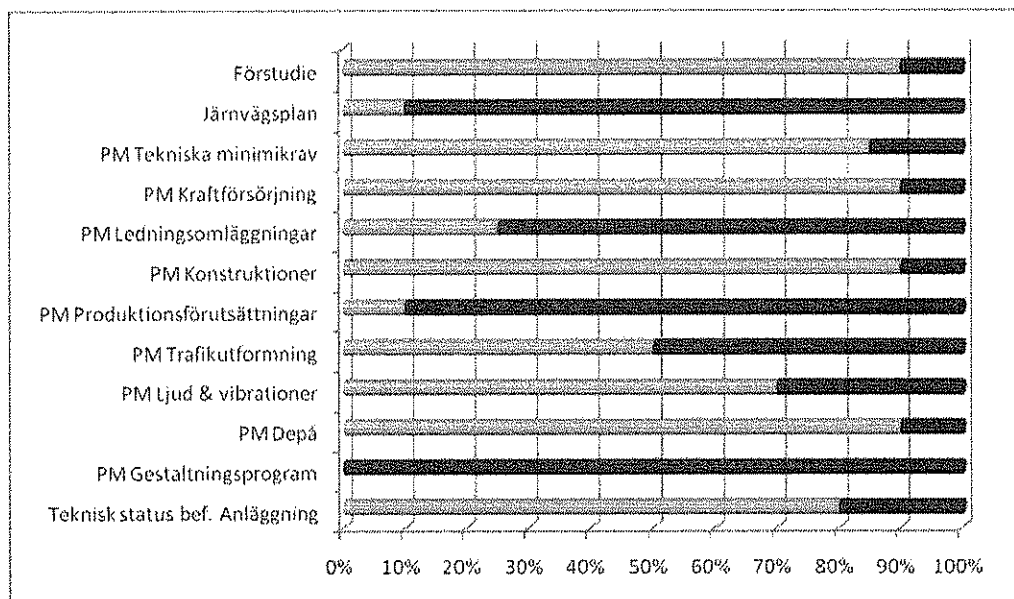
Datum

Idenfilet

Underlag för upphandling

SL och Staden har bildat en gemensam projektorganisation som arbetar med att ta fram det tekniska underlaget som behövs för upphandlingen av OPS – kontraktet. Arbetet utförs i grupper indelat i olika teknikslag vilka anger krav och förutsättningar för spårvägen inom respektive ansvarsområde.

1. Färdigställandegrad tekniska förfrågningshandlingar



Grönt = bedömd färdigställandegrad i procent

Parallellt med detta arbete pågår trafiksäkerhetsutredning, skedesstudier avseende Sergels Torg och utredning kring spårvagnsdepå i Frihamnen med hänsyn till Östlig förbindelse. Stockholms stad kommer lägga stor vikt på trafiksäkerhetsfrågorna.

2. Administrativa förfrågningshandlingar

De juridiska handlingarna behöver omarbetas med hänsyn till en LUF-upphandling och tillgänglighetsbaserad ersättningsmodell. Detta arbete har påbörjats och förberedelser för att starta om upphandlingen har gjorts.

3. Avtal

SL har tagit fram ett förslag till genomförandeavtal med Stockholms stad. Förhandling gällande avtalet kommer inledas inom kort.



Datum

Identitet

4. Tider

Slutlig samordning avseende tidplan för framtagandet av förfrågningsunderlaget pågår med staden. Arbetet med trafikutformning längs sträckan är det mest omfattande arbetet som också styr färdigställandet av järnvägsplanen. SLs bedömning är att tekniska och juridiska handlingar ska vara helt klara under första kvartalet 2010 för anbudsräkning.

//