

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 etapp-utbyggnad. 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 anbuds-givarna 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 totalentreprenör 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

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).

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 butiksinnehavarna. 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 ryms 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