Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2014-05-21

LS 1404-0542

Landstingsstyrelsen

LANDSTINGSSTYRELSEN
14-05-27 00013

Anskaffning av spårfordon för regional tågtrafik

Föredragande landstingsråd: Torbjörn Rosdahl

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar anskaffning av spårfordon för den regionala tågtrafiken som ska etableras inom ramen för Samverkansavtal om utveckling av regional tågtrafik i Östra Mellansverige samt borgensåtagande avseende anskaffningen.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att uppdra åt AB Transitio att anskaffa spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning för den regionala tågtrafiken som ska etableras inom ramen för Samverkansavtal om utveckling av regional tågtrafik i Östra Mellansverige, genom avrop från leveransavtal i enlighet med vad som framgår av landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

att uppdra åt AB Transitio att genomföra finansieringsupphandling avseende spårfordonen, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning

att teckna erforderlig proprieborgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB Transitio avseende upphandlad finansiering av spårfordonen, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning till ett värde om högst 2 000 000 000 kronor

att ingen borgensavgift ska utgå

att uppdra åt Mälardalstrafik MÄLAB AB att gentemot AB Transitio företräda landstinget i arbetet med att anskaffa, förvalta och utveckla spårfordonen med tillhörande högvärdeskomponenter och strategisk utrustning

att godkänna att Mälardalstrafik MÄLAB AB såsom hyrestagare ingår hyresavtal med AB Transitio beträffande spårfordonen

att uppdra åt trafiknämnden att i budgeten från och med budgetår 2017 beakta ett årligt planerat underskott om upp till 60 miljoner kronor motsvarande landstingets andel i Mälardalstrafikens förväntade underskott

att via landstingsbidrag till trafiknämnden täcka det planerade underskottet om 60 miljoner kronor enligt närmast föregående att-sats,

att uppdra åt trafiknämnden och landstingsstyrelsen att i budget 2015-2017 inarbeta bidraget till Mälardalstrafik MÄLAB AB i trafiknämndens budget

att uppdra åt trafiknämnden att i samråd med landstingsstyrelsen utreda behovet av integration av landstingets verksamhet i Mälardalstrafik MÄLAB AB i trafiknämndens ansvarsområde och i förekommande fall återkomma med förslag till ändringar i relevanta styrdokument.

Landstingsrådsberedningens motivering

Det är inte bara Stockholms län som växer i rekordtakt utan hela Mälarregionen. Pendlingen har ökat kraftigt och visar på ett behov av ökade pendlingsmöjligheter till arbete, studier och det egna hemmet.

I december 2013 ingick landstingen i Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötlands län samt Kommunalförbundet i Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet en förhandlingsöverenskommelse om att verka för ett samverkansavtal kring sju linjer i den regionala tågtrafiken i Mälarregionen. Detta kommer framgent att dels underlätta integrationen mellan städerna och dels främja en livskraftig Mälarregion med moderna och tillgängliga fordon i ett finmaskigt trafiksystem.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 7 maj 2014
Arbetsutskottets protokollsutdrag den 20 maj 2014
Trafiknämndens protokollsutdrag den 29 april 2014
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 14 april 2014

Torbjörn Rosdahl

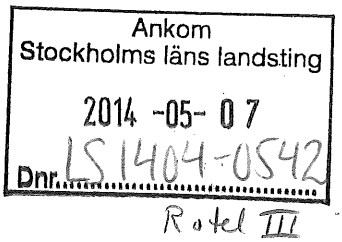
Kristoffer Tamsons

Landstingsstyrelsens förvaltning
SLL Ekonomi och finans

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-05-07

LS 1404-0542

Landstingsstyrelsens
arbetsutskott



Anskaffning av spårfordon för regional tågtrafik

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar anskaffning av spårfordon för den regionala tågtrafiken som ska etableras inom ramen för Samverkansavtal om utveckling av regional tågtrafik i Östra Mellansverige samt borgensåtagande avseende anskaffningen.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 7 maj 2014
Trafiknämndens protokollsutdrag den 29 april 2014
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 14 april 2014

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att ge AB Transitio i uppdrag att anskaffa spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning för den regionala tågtrafiken som ska etableras inom ramen för Samverkansavtal om utveckling av regional tågtrafik i Östra Mellansverige, genom avrop från leveransavtal i enlighet med vad som framgår av landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

att ge AB Transitio i uppdrag att genomföra finansieringsupphandling avseende spårfordonen, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning

att teckna erforderlig proprieborgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB Transitio avseende upphandlad finansiering av spårfordonen, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning till ett värde om högst 2 000 000 000 kronor

att ingen borgensavgift ska utgå

att ge Mälardalstrafik MÄLAB AB i uppdrag att gentemot AB Transitio företräda landstinget i arbetet med att anskaffa, förvalta och utveckla spårfordonen med tillhörande högvärdeskomponenter och strategisk utrustning

att godkänna att Mälardalstrafik MÄLAB AB såsom hyrestagare ingår hyresavtal med AB Transitio beträffande spårfordonen

att ge trafiknämnden i uppdrag att i budgeten från och med budgetår 2017 beakta ett årligt planerat underskott om upp till 60 miljoner kronor motsvarande landstingets andel i Mälardalstrafikens förväntade underskott

att via landstingsbidrag till trafiknämnden täcka det planerade underskottet om 60 miljoner kronor enligt närmast föregående att-sats,

att ge trafiknämnden och landstingsstyrelsen i uppdrag att i budget 2015-2017 inarbeta bidraget till Mälardalstrafik MÄLAB AB i trafiknämndens budget

att ge trafiknämnden i uppdrag att i samråd med landstingsstyrelsen utreda behovet av integration av landstingets verksamhet i Mälardalstrafik MÄLAB AB i trafiknämndens ansvarsområde och i förekommande fall återkomma med förslag till ändringar i relevanta styrdokument.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
I samverkansavtal om utveckling av den regionala tågtrafiken i Östra Mellansverige (LS 1403-0377) anges att parterna i avtalet tillsammans ska anskaffa och tillhandahålla fordon för trafik i Mälardalen. För Stockholms läns landstings del innebär detta 14 spårfordon räknat utifrån andel fordonskilometer inom respektive län samt därtill hörande andel i pool av högvärdeskomponenter och specialutrustning.

Anskaffningen föreslås ske genom att landstinget uppdrar åt AB Transitio att anskaffa och hyra ut fordonen till Mälardalstrafik MÄLAB AB. För att möjliggöra anskaffning och finansiering via Transitio måste landstinget ställa fullgod säkerhet i form av proprieborgen, det vill säga en borgen såsom för egen skuld. Borgen uppgår till högst 2 000 miljoner kronor.

Från trafikstarten år 2017 och framåt uppstår ökade kostnader för Stockholms läns landsting på 40-60 miljoner kronor motsvarande

landstingets andel i Mälardalstrafikens förväntade underskott på 300 miljoner kronor. Underskottet föreslås finansieras genom ett årligt landstingsbidrag i motsvarande storlek till trafiknämnden. Samtidigt föreslås att all hantering av bidrag till MÄLAB sker inom trafiknämnden.

Bakgrund
I december 2013 ingick företrädare för landstingen i Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötlands län samt Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, en förhandlingsöverenskommelse om att verka för att parterna ingår ett samverkansavtal om utveckling av sju linjer i den regionala tågtrafiken i Mälarregionen samt fatta erforderliga beslut om allmän trafikplikt.

I samverkansavtalet anges även behovet av anskaffning av fordon. Respektive part i avtalet kan välja att antingen själv stå för ägande och finansiering av sin andel av fordonsflottan eller uppdra åt Transitio att anskaffa fordonen. I merparten av länen antas fullmäktigebehandling av samverkansavtalet kunna ske parallellt med behandling av beslut om fordonsanskaffning.

Överväganden
I trafikförvaltningens tjänsteutlåtande finns en utförlig beskrivning av krav på de fordon som ska anskaffas, tidplan, upphandlingsstrategi, utvärdering av alternativa finansieringslösningar samt riskhantering. Ärendet har beretts i samråd med landstingsstyrelsens förvaltning och AB SLL Internfinans.

Förvaltningen instämmer i rekommendationen att finansiera fordonen via Transitio. Denna modell bedöms vara mest lämplig i det här fallet eftersom fordonen ska ingå i en pool tillsammans med övriga parters fordon och utvecklas och förvaltas av MÄLAB och Transitio.

För att möjliggöra anskaffning och finansiering av fordon via Transitio måste landstinget i enlighet med Transitios aktieägaravtal ställa fullgod säkerhet i form av proprieborgen, det vill säga en borgen såsom för egen skuld. Borgen uppgår till högst 2 000 miljoner kronor.

Enligt landstingets finanspolicy tar landstinget en borgensavgift som motsvarar avgiften för bankgaranti. Landstingsfullmäktige kan dock i varje enskilt fall besluta att avgift för borgen inte ska tas ut. Förvaltningen föreslår att ingen borgensavgift ska utgå.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Preliminära beräkningar för den nya trafiken påvisar ett underskott om totalt 300 miljoner kronor per år. Merparten av kostnaderna uppstår från trafikstarten 1 december 2016 och framåt. För Stockholms läns landstings innebär det ökade kostnader på 40-60 miljoner kronor motsvarande landstingets andel i Mälardalstrafikens förväntade underskott på 300 miljoner kronor. De faktiska kostnaderna för trafiken i stort, inklusive Stockholms läns landstings andel, påverkas av det slutliga utfallet i kommande trafikupphandlingar, fordonshyran samt resandet och intäktsnivån.

I underskottet på 300 miljoner kronor ingår alla kostnader och intäkter för trafiken och däri bland annat kostnader för trafikoperatör på de fyra linjer för vilka man nu beslutar om att anskaffa fordon. De övriga tre linjerna förväntas vara företagsekonomiskt lönsamma och där uppstår således inga kostnader för MÄLAB eller ägarna.

För närvarande lämnar landstinget ett årligt bidrag till MÄLAB. För år 2014 uppgår bidraget till 3 800 000 kronor. Bidraget budgeteras inom landstingsstyrelsens förvaltning.

Sedan den 1 januari 2012 fullgör trafiknämnden landstingets uppgifter som en regional kollektivtrafikmyndighet. Nämnden har det övergripande ansvaret för planering och upphandling av trafiktjänster. Det skulle därmed kunna vara ändamålsenligt att integrera landstingets verksamhet i MÄLAB i trafiknämndens ansvarsområde.

Ökade kostnader på 40-60 miljoner kronor motsvarande landstingets andel av det planerade underskottet på 300 miljoner kronor föreslås finansieras genom ett årligt landstingsbidrag i motsvarande storlek. För att erhålla en enhetlig hantering av landstingets trafikverksamheter föreslås att landstingsbidraget ges till trafiknämnden. Trafiknämnden och landstingsstyrelsen föreslås därför få i uppdrag att i förslaget till budget 2015-2017 inarbeta överföringen av bidraget till Mälardalstrafik MÄLAB AB från landstingsstyrelsens förvaltning till trafiknämnden. Trafiknämnden föreslås också ges i uppdrag att i samarbete med landstingsstyrelsen utreda behovet av integration av landstingets verksamhet i Mälardalstrafik MÄLAB AB i trafiknämndens ansvarsområde och i förekommande fall återkomma med förslag till ändringar i relevanta styrdokument.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har miljökonsekvenser av beslutet beaktats. Liksom dagens loktåg är de nya fordonen eldrivna, men med väsentligt högre energieffektivitet än dagens lok. Huvuddelen av fordonen ska kunna återvinnas. Materialval och tillverkningsprocesser ska följa det så kallade REACH-direktivet.

Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör

Gunnel Forsberg
Ekonomidirektör

Landstingsstyrelsen
Arbetsutskottet

PROTOKOLLSUTDRAG
Sammanträdesdatum
2014-05-20

Justerat den 20 maj 2014
Justeringen anslogs 21 maj 2014

Torbjörn Rosdahl
Helene Hellmark Knutsson

---

§ 51
Anskaffning av spårfordon för regional tågtrafik
LS 1404-0542

Beslutsunderlag
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande 7 maj 2014.

Beslut
Landstingsstyrelsens arbetsutskott beslutade föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att ge AB Transitio i uppdrag att anskaffa spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning för den regionala tågtrafiken som ska etableras inom ramen för Samverkansavtal om utveckling av regional tågtrafik i Östra Mellansverige, genom avrop från leveransavtal i enlighet med vad som framgår av landstingsdirektörens tjänsteutlåtande 7 maj 2014

att ge AB Transitio i uppdrag att genomföra finansieringsupphandling avseende spårfordonen, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning

att teckna erforderlig proprieborgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB Transitio avseende upphandlad finansiering av spårfordonen, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning till ett värde om högst 2 000 000 000 kronor

att ingen borgensavgift ska utgå

att ge Mälardalstrafik MÄLAB AB i uppdrag att gentemot AB Transitio företräda landstinget i arbetet med att anskaffa, förvalta och utveckla spårfordonen med tillhörande högvärdeskompontenter och strategisk utrustning

att godkänna att Mälardalstrafik MÄLAB AB såsom hyrestagare ingår hyresavtal med AB Transitio beträffande spårfordonen

att ge trafiknämnden i uppdrag att i budgeten från och med budgetår 2017 beakta ett årligt planerat underskott om upp till 60 miljoner koronor motsvarande landstingets andel i Mälardalstrafikens förväntade underskott

att via landstingsbidrag till trafiknämnden täcka det planerade underskottet om 60 miljoner kronor enligt närmast föregående att-sats

att ge trafiknämnden och landstingsstyrelsen i uppdrag att i budget 2015 – 2017 inarbeta bidraget till Mälardalstrafik MÄLAB AB i trafiknämndens budget

att ge trafiknämnden i uppdrag att i samråd med landstingsstyrelsen utreda behovet av integration av landstingets verksamhet i Mälardalstrafik MÄLAB AB i trafiknämndens ansvarsområde och i förekommande fall återkomma med förslag till ändringar i relevanta styrdokument.

Vid protokollet
Elisabeth Angard-Levander

Exp: Akten, LS

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 4/2014

Sammanträdesdatum
2014-04-29

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -04- 30
Dnr LS 1404-0542
Rotel III

Datum för justering: 2014-04-29

Christer G Wennerholm
Erika Ullberg

§ 60

Anskaffning av spårfordon för regional tågtrafik
(TN 2014-0243)

I ärendet förelåg skrivelse 2014-04-14 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt dels *föreslå landstingsstyrelsen besluta att föreslå landstingsfullmäktige besluta*

att ge AB Transitio i uppdrag att anskaffa spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning genom avrop från leveransavtal i enlighet med vad som framgår av detta tjänsteutlåtande,

att ge AB Transitio i uppdrag att genomföra finansieringsupphandling avseende spårfordonen, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning,

att teckna borgen såsom för egen skuld för upphandlad finansiering till ett värde om högst 2 000 miljoner kronor,

att ge Mälardalstrafik MÄLAB AB i uppdrag att gentemot AB Transitio företräda landstinget i arbetet med att anskaffa, förvalta och utveckla spårfordonen med tillhörande högvärdeskomponenter och strategisk utrustning,

att godkänna att Mälardalstrafik MÄLAB AB såsom hyrestagare ingår hyresavtal med AB Transitio beträffande spårfordonen,

att ge trafiknämnden i uppdrag att från och med budgetår 2017 beakta ett årligt planerat underskott om upp till 60 miljoner kronor motsvarande landstingets andel i Mälartrafikens förväntade underskott i budget för trafiknämnden,

att via landstingsbidraget till trafiknämnden täcka det planerade underskottet enligt föregående att-sats,

att ge trafiknämnden i uppdrag att i samarbete med landstingsstyrelsens förvaltning utreda behovet av integration av landstingets verksamhet inom Mälardalstrafik MÄLAB AB i trafiknämndens ansvarsområde och i förekommande fall återkomma med förslag till ändringar i reglemente för landstingsstyrelsen och nämnder samt bolagsordning och ägardirektiv för berörda bolag,

dels beslöt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Vid protokollet

Ingela Svanberg Ohlsson

Strategisk Utveckling

Handläggare
Jens Plambeck
+4686861651
Jens.plambeck@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-04-14
Version

Trafiknämnden
2013-04-29, punkt 4

Diarienummer
TN 2014-0243

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -04- 23
Dnr LS1404-0542

Anskaffning av spårfordon för regional tågtrafik

Ärendebeskrivning

Beslut om anskaffning av spårfordon för den regionala tågtrafik som ska etableras inom ramen för Samverkansavtal om utveckling av regional tågtrafik i Östra Mellansverige inklusive borgensåtagande avseende anskaffningen.

Beredning av ärendet har skett i samråd med landstingsstyrelsens förvaltning och AB Stockholms läns landstings internfinans. Ärendet är avstämt mot landstingets finanspolicy.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 14 april 2014
Trafiknämndens beslut den 11 mars 2014,"Beslut om samverkansavtal och allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige" (TN 2014-0103)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås *dels* besluta föreslå landstingsstyrelsen besluta att föreslå landstingsfullmäktige besluta

att ge AB Transitio i uppdrag att anskaffa spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning genom avrop från leveransavtal i enlighet med vad som framgår av detta tjänsteutlåtande,

att ge AB Transitio i uppdrag att genomföra finansieringsupphandling avseende spårfordonen, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning,

att teckna borgen såsom för egen skuld för upphandlad finansiering till ett värde om högst 2 000 miljoner kronor,

att ge Mälardalstrafik MÄLAB AB i uppdrag att gentemot AB Transitio företräda landstinget i arbetet med att anskaffa, förvalta och utveckla spårfordonen med tillhörande högvärdeskomponenter och strategisk utrustning,

att godkänna att Mälardalstrafik MÄLAB AB såsom hyrestagare ingår hyresavtal med AB Transitio beträffande spårfordonen,

att ge trafiknämnden i uppdrag att från och med budgetår 2017 beakta ett årligt planerat underskott om upp till 60 miljoner kronor motsvarande landstingets andel i Mälartrafikens förväntade underskott i budget för trafiknämnden,

att via landstingsbidraget till trafiknämnden täcka det planerade underskottet enligt föregående att-sats,

att ge trafiknämnden i uppdrag att i samarbete med landstingsstyrelsens förvaltning utreda behovet av integration av landstingets verksamhet inom Mälardalstrafik MÄLAB AB i trafiknämndens ansvarsområde och i förekommande fall återkomma med förslag till ändringar i reglemente för landstingsstyrelsen och nämnder samt bolagsordning och ägardirektiv för berörda bolag,

dels besluta

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
I Samverkansavtal om utveckling av den regionala tågtrafiken i Östra Mellansverige, som behandlades vid trafiknämndens sammanträde den 11 mars 2014 och som väntas undertecknas under våren 2014, anges att parterna i avtalet tillsammans ska anskaffa och tillhandahålla fordon för trafik i Mälardalen.

För Stockholms läns landstings del innebär detta, i enlighet med den föreslagna trafikplanen framlagd i marsärendet, att motsvarande 14 spårfordon samt därtill hörande andel i pool av högvärdeskomponenter och specialutrustning behöver anskaffas. Anskaffningen föreslås ske genom att landstinget uppdrar åt AB Transitio att anskaffa och hyra ut fordonen till Mälardalstrafik MÄLAB AB ("MÄLAB").

Bakgrund
I december 2013 ingick företrädare för landstingen i Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötlands län, samt Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, en förhandlingsöverenskommelse om att

verka för att parterna ingår ett samverkansavtal om utveckling av den regionala tågtrafiken i Mälarregionen samt fatta erforderliga beslut om allmän trafikplikt.

Vid sammanträde den 11 mars 2014 beslutade trafiknämnden föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att godkänna att landstinget ingår samverkansavtalet samt att överlämna befogenhet åt MÄLAB att ingå avtal om allmän trafik avseende regional tågtrafik i Mälarregionen. Nämnden fattade också beslut om allmän trafikplikt avseende den aktuella trafiken. Samtliga parter förväntas fatta beslut om att ingå samverkansavtalet under våren 2014.

I samverkansavtalet anges att anskaffning av fordon ska ske genom att parterna efter förslag från MÄLAB anskaffar fordon genom avrop från AB Transitios kommande ramavtal avseende leverans av spårfordon (i förslag till beslut benämnt "leveransavtalet"). Fordonen ska därefter kunna hyras ut till MÄLAB, till en från en regional kollektivtrafikmyndighet utsedd part eller direkt till en trafikutövare för en självkostnadshyra. Respektive part i samverkansavtalet kan välja att antingen själv stå för ägande och finansiering av sin andel av fordonsflottan, eller uppdra åt Transitio att anskaffa fordonen. Inledningsvis ska anskaffning ske till de fyra linjer som bedömts sakna förutsättningar att bedrivas med företagsekonomisk lönsamhet, vilka i stort motsvarar de banor på vilka MÄLAB idag har trafikavtal.

Styrelsen för MÄLAB beslutande vid sammanträde den 19 mars 2014 att uppmana ägarna att anskaffa fordon i enlighet med det kommande samverkansavtalet. I merparten av länen, Stockholms län inbegripet, antas fullmäktigebehandling av samverkansavtalet kunna ske parallellt med behandling av beslut om fordonsanskaffning.

Om fordonen
Kraven på de fordon som ska anskaffas har specificerats i ett projekt som drivs av Transitio på MÄLAB:s uppdrag, benämnt AMT-projektet (AMT *förk.* Avrop MÄLAB Tåg i Bergslagen). Kraven fastställdes av MÄLAB:s styrelse i december 2013. Kraven på AMT-fordonen skiljer sig från kraven på de fordon som SL använder i pendeltågstrafiken. Jämfört med pendeltågstrafiken har regionaltågstrafiken avsevärt längre resor både vad gäller avstånd och tid, uppemot 100 kilomenter eller en timme per resa. Det finns samtidigt större relationer med reslängder uppemot två timmar. Förhållandena ställer krav på t ex toalett och arbetsbord. Samtidigt blir passagerarutbytet något mindre, vilket gör att tåget kan ha färre dörrar och smalare gångytor. Trafiken bedrivs vidare i kapacitetsmässig konkurrens med fjärrtågstrafiken samtidigt som uppehållsmönstret är glesare, som regel en station per kommun. Fordonen behöver därför ha en topphastighet på 200 km/h. Kraven på snabb acceleration och retardation kan däremot ställas lägre än för ett renodlat pendeltågsfordon.

I stort kan kraven på AMT-fordonen sägas motsvara de fordon av typen Regina och X40 (SJ:s dubbeldäckare) som idag nyttjas för regionaltågstrafiken i delar av Mälardalen och i stora delar av övriga Sverige.

Övervägande
Den nytta som uppstår genom den regionala tågtrafiken beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet, främst under avsnitt *4.1.4 Länsöverskridande kollektivtrafik*. I avsnittet beskrivs att den regionala tågtrafiken ska bidra till ett bättre vardagsresande, att transporternas miljöbelastning minskar och att transportsystemet blir mer energineffektivt och trafiksäkert. För att möjliggöra detta beskrivs en vision om ett storregionalt stomnät som möjliggör vardagsresande mellan såväl större som mindre orter i Stockholm – Mälarregionen som mot anslutande län. För att göra detta möjligt ska trafiken utformas enligt vedertagna principer för stomtrafik, vilket innebär fasta linjesträckningar, enhetligt uppehållsmönster och enkla, styva tidtabeller. Beskrivningarna i trafikförsörjningsprogrammet är här likartade med de övriga län och ligger också till grund för det förslag till genomförande som berörda län nu är på väg att besluta om.

Anskaffning av fordon är en förutsättning för genomförandet av den trafik som landstinget tillsammans med övriga parter föreslås etablera och vidmakthålla. Den nuvarande trafiken på de aktuella bansträckorna bedrivs idag till övervägande del med äldre lokdragna personvagnar, vilka inte är lämpliga för regional kollektivtrafik med många uppehåll och krav på tillgänglighet för personer med funktionshinder. Det faktum att fordonen ägs av SJ har också inverkat negativt på möjligheten att upphandla trafiken i effektiv konkurrens, vilket hållit tillbaka regionens vilja och möjligheter att utveckla trafiken.

Den modell som tagits fram där parterna gemensamt anskaffar och tillhandahåller fordon till trafiksystemet tryggar en långsiktig fordonsförsörjning och säkerställer möjligheten till konkurrens i kommande upphandlingar. Modellen är i princip densamma som sedan tidigare tillämpats i andra regionala tågsystem i Sverige såsom Öresundståg, Norrtåg och Tåg i Bergslagen.

Projektdrift
Avrops- och leveransprojekt etableras av Transitio med grund i de avtal om anskaffning av spårfordon som tecknas mellan de sex beställande länen och Transitio. Beställarna uppdrar i sin tur åt MÄLAB att företräda parterna i förhållande till Transitio vad avser fordonsanskaffningen. Landstinget och övriga parter kommer att ges insyn och inflytande i projektet genom arbetet i samägda MÄLAB.

Grundbeställning

Totalt behöver 42 fordon motvarande Regina-klassen eller X40 anskaffas för trafiken i Etapp 1. Därutöver kommer fyra befintliga fordon som tillhandahålls av Landstinget Västmanland att nyttjas. Fördelningen av fordon mellan parterna anges i samverkansavtalet och är framräknad utifrån andel fordonskilometer i respektive län. För Stockholms läns landstings del innebär detta en anskaffning av motsvarande 14 fordon. Om avrop görs av fordon med större sittplatskapacitet kan det totala antalet fordon komma att justeras ner något. Slutligt förslag till beslut om antal fordon, inom ramen för parternas beslut föreslås lämnas av MÄLAB:s styrelse och bekräftas genom de avtal som sedermera ska tecknas mellan parterna och AB Transitio.

Utöver själva fordonen anskaffas en andel i en pool av högvärdeskomponenter och specialutrustning samt finansiering.

Optioner
Utöver grundbeställning ska avropet innehålla optioner för ytterligare fordon för utökning av trafiken samt för att vid behov även kunna trafikera de sträckor som hittills bedömts kunna trafikförsörjas av operatör med egna fordon. Storlek på optioner föreslås fastställas av MÄLAB:s styrelse. Beslut om kommande avrop av optioner fordrar dock särskilda beslut hos berörda parter.

Tidplan
Förutsatt att beslut om avrop fattas hos alla parter under våren 2014 förutsätts Transitio kunna genomföra avropet under hösten/vintern 2014/2015. De första fordonen förväntas därmed kunna sättas i trafik under år 2017.

Upphandlingsstrategi
Anskaffning av fordonen görs via avrop från Transitios kommande ramavtal avseende leverans av spårfordon. Ramavtalet upphandlas för närvarande i konkurrens i enlighet med lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster. Avrop från ramavtalet kommer att kunna göras av Transitio eller annan avropsberättigad. Vid avrop från ramavtalet sker en förnyad konkurrensutsättning av vissa villkor angivna i ramavtalet.

Upphandling av såväl ramavtal som avrop har görs utifrån en funktionell kravställning där leverantören ska påvisa att de ställda funktionella kraven uppfylls. Det förväntade utfallet av ramavtalet är avtal med tre fordonsleverantörer, vilka tillhandahåller grundfordon som i avropet modifieras för att uppfylla beställarens krav. I detta ingår att anpassa t ex inredning efter krav utifrån förväntad restid, antal dörrar, flexutrymmen, topphastighet mm.

Utvärderingsmodellen för avropet regleras i stora delar i ramavtalet och baseras på modellen som användes vid SL:s upphandling av nya tunnelbanevagnar av

typen C30. Modellen premierar pris och kvalitetsegenskaper på storleksmässigt likvärdigt sätt i syfte att påvisad kvalitet ska få tillräckligt genomslag i utvärderingen. Utvärderingen av kvalitet avser såväl teknisk som kommersiell kvalitet. I utvärdering av pris tas hänsyn till LCC (life cycle cost, *sv livscykelkostnad*) i vilken ingår såväl fordonspris som underhålls- och driftskostnader.

För att säkerställa en god kvalitet i projektet är betalningsplanen "baktung", där leverantören under projektets gång successivt erhåller betalning på basis av framgångsrika delleveranser.

Ägande och finansiering

Vid anskaffning av spårfordon till SL-trafiken har AB Storstockholms Lokalktrafik ("AB SL") vanligen valt att själv äga sina fordon och svara för finansiering. Sådan egen finansiering av fordonen är möjlig men skulle kräva att fordonen upptas i investeringsplanen. Nedan följer en kort redogörelse för de fördelar respektive nackdelar med ägande baserat på egen finansiering:

Styrkor:

+ Uppskattas ge en årlig lägre finansieringskostnad om 1,5 - 3 miljoner kronor jämfört med att finansiera via extern part.
+ Administrationen att införskaffa finansiering via AB SLL Internfinans blir billigare och effektivare då organisationen redan finns på plats.

Svagheter:

- Fordonen ingår inte i landstingets ordinarie inomlänskollektivtrafik utan ska gå i regionaltrafiken. Det innebär att fordonen inte kommer att vara en del av AB SL:s trafik utan av det samägda MÄLAB.
- Egen finansiering skulle öka omsättningen inom trafiknämndens verksamhetsområde och därmed leda till högre försäkringskostnader då ansvars- och terroristförsäkringarna baseras på omsättningen för trafiknämndens verksamhetsområde.

För dessa fordon föreslås istället att anskaffningen görs genom att landstinget uppdrar åt Transitio att svara för ägande och finansiering. Denna modell bedöms som mest lämplig i det här fallet, eftersom fordonen ska ingå i en pool tillsammans med övriga parters fordon och utvecklas och förvaltas av MÄLAB och Transitio. För anskaffningsprojektet underlättar det ifall det i förhållande till fordonsleverantören finns så få motparter som möjligt. I dagsläget bedöms att den absoluta merparten av de aktuella fordonen, eventuellt alla, kommer att ägas och finansieras av Transitio.

De styrkor respektive svagheter som finns med det rekommenderade förslaget är:

Styrkor:

+ Tydligare förhållande för parterna i det föreslagna trafiksystemet, dvs. att riskpåslaget vid upphandling av trafikentreprenör minskar om alla fordon förvaltas av en part.
+ Transitio och MÄLAB blir starkare spelare i respektive upphandlingsskede; upphandling av finansiering samt upphandling av trafikentreprenör(er).
+ Landstinget råder via trafiknämnden över tillgången men minskar sin egen direkta riskexponering

Svagheter:

- Uppskattas ge en årlig högre finansieringskostnad om 1,5 - 3 miljoner kronor.
- Administrationen att införskaffa finansiering via AB SLL Internfinans blir billigare och effektivare då organisationen redan finns på plats.

Sammanfattningsvis rekommenderas att fordonen finansieras via Transitio, detta då det bedöms ge de bästa effekterna för den föreslagna trafiken som helhet.

För att möjliggöra anskaffning och finansiering av fordon via Transitio måste beställaren, i förevarande fall Stockholms läns landsting, i enlighet med Transitios aktieägaravtal ställa fullgod säkerhet i form av proprieborgen. Eftersom anskaffningen av fordonen görs med förnyad konkurrensutsättning kan den slutliga kostnaden för fordonen, och därmed borgensbeloppet, idag inte fastställas. I avropet kan det också bli aktuellt att anskaffa fordon med större sittplatskapacitet och därmed avropa färre fordon. Landstinget föreslås därför besluta om ett tak för borgen för fordon och högvärdeskomponenter om 2 000 mnkr. Det slutliga borgensåtagandet kommer att regleras i de borgensförbindelser som ingås med Transitio och/eller dess finansiär.

Risker

En riskanalys har gjorts för avropsprojektet. De främsta riskerna som identifierats är:

- Förseningar uppstår i andra projekt, vilka kan påverka avropsprojektet.
- Förskjutning i genomförandebeslut med följd att projektorganisationen måste avvecklas, vilket i sin tur kräver uppstartstid och ökade projektkostnader
- Eventuell överprövning
- Risk för informationsspridning och påverkan från lobbying

Samtliga risker hanteras inom ramen för projektet samt inom MÄLAB:s arbete. Dessa risker är förankrade med MÄLABS:s styrelse och därmed förankrade med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Gällande trafikfrågor inom SLL

Landstinget har i dagsläget organiserat samtliga allmänna kollektivtrafikslag förutom MÄLAB under trafiknämndens ansvarsområde. I ärendet föreslås att de underskott som förväntas uppstå i MÄLAB till följd av landstingets andel i Mälartrafiken kompenseras genom motsvarande ökning av landstingsbidraget. För att erhålla en enhetlig hantering av landstingets trafikverksamheter föreslås att landstingsbidraget ges till trafiknämnden. Det kan därför visa sig ändamålsenligt att integrera landstingets verksamhet i MÄLAB, som idag är organiserad direkt under landstingsstyrelsen, i trafiknämndens ansvarsområde. Trafiknämnden ges därför i uppdrag att i samarbete med landstingsstyrelsens förvaltning utreda behovet av integration och i förekommande fall återkomma med förslag till ändringar i reglemente för landstingsstyrelsen och nämnder samt bolagsordning och ägardirektiv för berörda bolag.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

I ärendet *Beslut om samverkansavtal och allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige (TN 2014-0103)*, som behandlades av trafiknämnden den 11 mars 2014 för vidare beslut i landstingsstyrelsen och landstingsfullmäktige, gavs en redovisning av att underskottet (nettokostnader) för den nya trafiken beräknas till knappt 300 mnkr för år 2018. Huvuddelen av kostnaderna uppstår från och med år 2017 och framåt.

Mellan länen fördelas trafikens nettokostnader utifrån det förväntade ekonomiska utfallet i respektive län. De största nettokostnaderna förväntas uppstå i Sörmland, ca 100 mnkr beroende på en kombination av omfattande trafik och förhållandevis låga intäkter. För Stockholms län, som efter Södermanlands län har störst andel trafik men samtidigt hög beläggning och därmed större intäkter beräknas ett årligt underskott om kring 40 – 60 mnkr uppstå. Detta underskott föreslås finansieras genom ett årligt landstingsbidrag i motsvarande storlek till trafiknämnden.

Den årliga bruttokostnaden för trafiken på de fyra linjer för vilka länen anskaffar fordon, samt försäljning och administration, har tidigare uppskattats till ca 800-900 mnkr beräknat i 2013 års prisnivå. Av dessa kostnader utgör fordonskostnader en knapp tredjedel.

Kostnaden för fordon belastar regionaltågstrafiken i form av en fordonshyra vilken sätts så att den över tid täcker Transitios kostnader för fordonen. I fordonshyran ingår kostnader för inköp av fordon och högvärdeskomponenter, kapitalkostnader, kostnader för förvaltning, försäkringar och visst underhåll. Avskrivningstiden för fordonen sätts utifrån den uppskattade tekniska

livslängden, vanligen ca 30 år. Fordonshyran tas ut efter att fordonen tagits över av Transitio från tillverkaren.

Det faktiska utfallet för trafiken i stort, inklusive Stockholms läns andel, påverkas starkt av det slutliga utfallet i kommande trafikupphandlingar, fordonshyran samt resandet och intäktsnivån.

De beräkningar som gjorts för den nya trafiken har byggt på kända hyreskostnader för moderna regionaltågsfordon i andra trafiksystem. Den framtida långsiktiga hyreskostnaden bedöms i dagsläget kunna bli högre än för tidigare anskaffade fordon på grund av högre anskaffningskostnad och att dagens ränteläge är ovanligt lågt.

Utöver fordon kommer länen sannolikt behöva säkerställa att nödvändig investering i underhållsdepå kommer till stånd. Om så sker kommer behov finnas av att länen gemensamt ställer ut långsiktiga hyresgarantier eller motsvarande till depåägaren. Garantierna syftar till att säkra depåägarens investeringar samtidigt som de kan antas sänka den förväntade hyresnivån. I trafikkostnaderna finns schablonuppskattning av underhållskostnader, vilka inkluderar underhållsföretagets hyreskostnad för en normal fordonsverkstad, dock inte för inomhusuppställning. Uppställning av fordon förväntas som idag i huvudsak ske utomhus.

Finansiering av projektkostnaderna för anskaffningsprojektet regleras i avtal med Transitio och MÄLAB/länen. Betalning av upparbetade kostnader ska ske årligen utifrån ägarande i MÄLAB i enlighet med de principer för fördelning av kostnader för MÄLAB:s allmänna förvaltning som anges i aktieägaravtalet för MÄLAB. För trafiknämnden uppskattas detta innebära drygt 4 mnkr för både innevarande år och år 2015, totalt 8 mnkr. Kommande års projektkostnader är beroende av vilken leverantör som slutligen kommer att väljas och vilken grad av involvering som kommer att krävas med leverantören i leveransprojektet. Utöver dessa kostnader kommer tillkomma motsvarande projektkostnader för andra projekt, såsom upphandlingar av trafikoperatör, depå och försäljningssystem.

Sociala konsekvenser

De fordon som anskaffas kommer i huvudsak ersätta äldre lokdragna personvagnar som tillverkades på 1980-talet. I Stockholm län kommer fordonen i detta avrop framförallt trafikera linjerna söder om Mälaren mot Eskilstuna, Hallsberg och Norrköping.

-

Jämfört med dagens loktåg innebär de nya fordonen en avsevärd standardhöjning. Nya fordon möjliggör också en utökning av trafiken med fler avgångar. Högre topphastighet samt bättre acceleration och retardation kommer också möjliggöra kortare restider jämfört med dagens loktåg samt att trafiken bedrivs med styva tidtabeller. För trafiken på Västra Stambanan, där regionaltågstrafiken idag konkurrerar om kapaciteten med snabbtågen, skapas förutsättningar för bättre tidtabeller genom att behovet av förbigångar (tillfällen när långsamtgående tåg ställs åt sidan för att snabbtåg ska kunna köra om) minskar. Sammantaget kommer detta att öka trafikens attraktivitet och också möjliggöra för personer som idag inte kan nyttja trafiken att resa kollektivt.

En stor del av utformningen av fordonen, bland annat förarmiljö och tillgänglighet för funktionshindrade, styrs av tvingande europeiska bestämmelser, så kallade TSD-krav. I projektet har avstämning också gjorts mot trafikförvaltningens RiTill (Riktlinjer för tillgänglighet) samt övriga strategidokument.

Konsekvenser för miljön

Liksom dagens loktåg är de nya fordonen eldrivna, men med väsentligt högre energieffektivitet än dagens RC-lok.

Huvuddelen av fordonen ska kunna återvinnas. Materialval och tillverkningsprocesser ska följa det så kallade REACH-direktivet.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Avdelningschef Strategisk utveckling