



ETABLERING AV TRIKKEPROGRAM

Sammendrag:

Byråden for miljø og samferdsel legger frem et utkast til mandat for et trikkeprogram for å få byrådets tilslutning til etablering av programmet. Programmet skal sørge for anskaffelse av nye trikker i Oslo og koordinering med oppgradering av trikkeinfrastruktur. Videre skal programmet vurdere trikkens rolle i det samlede kollektivtilbudet, bruk av OPS ved anskaffelse av nytt materiell, samt behov for depot som utløses av anskaffelsen.

Saksfremstilling:

Bakgrunn

Bystyret vedtok følgende i sak 67/2010 – K2010 Ruters strategiske kollektivplan

3.1. Byrådet bes fremme en utviklingsstrategi for trikk i Oslo.

Dette ble fulgt opp ved at Ruter utarbeidet en trikkestrategi i 2010.

Bystyret fattet deretter følgende verbalvedtak (S60) i forbindelse med budsjett for 2011:

Byrådet bes fremme sak for bystyret som vurderer det økonomiske grunnlaget for en trikkeanskaffelsesprosess, herunder også ulike finansieringsmodeller. Det legges til grunn at en trikkeanskaffelse skal medføre betydelig reduserte drifts- og vedlikeholdskostnader sett i forhold til dagens situasjon. Saken fremmes innen utgangen av 2. kvartal 2011.

På bakgrunn av dette ble byrådssak Byrådssak 167/11 *Økonomisk grunnlag for trikkeanskaffelse* fremmet 30.06.2011. Denne ble senere trukket av byråd Ola Elvestuen 03.11.2011.

Byrådserklæringen av 24.10.2011 sier følgende om trikk:

Byrådet vil fornye hele trikkeparken. Det legges til grunn at en trikkeanskaffelse skal medføre betydelig reduserte drifts- og vedlikeholdskostnader, samt at de nye trikkene skal være moderne, lette og stillegående. Kjøp med vedlikeholdsavtale vurderes.

Byrådet vil:

- *Fremme en egen trikkestrategi som baserer seg på ny trikkepark og reduksjon av vedlikeholdsetterslepet.*
- *Legge frem en sak om mulig forlengelse av eksisterende trikkelinje fra Sinsen til Tonsenhagen.*

- *Utvide eksisterende trikkenett gjennom etablering av nye trikkelinjer i Fjordbyen, for å kunne betjene de nye byutviklingsområdene langs byens fjordside.*

Frem mot våren 2013 gjennomførte Ruter en konseptvalgutredning om anskaffelse av nye trikker. Denne ble kvalitetssikret (KS1) høsten 2013. Parallelt med dette arbeidet har Bymiljøetaten og Sporveien gjennomført en kartlegging av oppgraderingsbehovet og utarbeidet en samlet plan for oppgradering av trikkeinfrastrukturen. En av anbefalingene fra kvalitetssikringen var at det burde etableres et trikkeprogram som kunne se anskaffelsen av nye trikker og oppgradering av infrastruktur i sammenheng.

Trikkeprogram

Oppgradering av trikkeinfrastruktur, tilpassing av verksteder og anskaffelse av nye trikker er store og kostnadskrevenne prosjekter, som vil forplikte Oslo kommune i mange år fremover. Derfor er det viktig at den har bred politisk forankring. Hvilken trikketype man velger å anskaffe avhenger av hvilken kvalitet på infrastrukturen det er mulig å opprettholde over tid. Derfor er det foreslått å opprette et trikkeprogram, som omfatter både oppgradering av infrastruktur og selve anskaffelsen. Det skal legges opp til fleksibilitet i anskaffelsen ved bruk av opsjoner og innfasing over tid.

I dagens organisering av kollektivtrafikken har Ruter ansvaret for helheten i kollektivtilbudet. Sporveien er operatør for trikk, og gjennomfører også vedlikehold av rullende materiell og infrastruktur. Oslo Vognselskap eier og leier ut vognmateriellet. Prinsippene for organisering av kollektivtrafikken ligger fast i trikkeprogrammet.

Trikk er et transportsystem som er avhengig av godt samspill mellom vogner og infrastruktur. Ved innkjøp av forrige trikkemodell (SL-95) fungerte ikke dette godt nok, slik at vi fikk vogner som bidro til stor slitasje på infrastrukturen, og infrastruktur som bidro til vognslitasje. Det er derfor behov for å sikre koordinering og samspill mellom de forskjellige virksomhetene for å sikre at vi anskaffer trikker som er tilpasset infrastrukturen.

Det foreligger to klare anbefalinger om å etablere et trikkeprogram som ivaretar samspillet mellom infrastruktur og rullende materiell:

*PwC/Transrail sier i sin rapport «Gjennomgang av trikkestrategien»(2012):
«Dersom det skal gjøres en ny trikkeanskaffelse, vil vi anbefale at dette gjøres som del av et program hvor kompetanse og erfaring fra alle aspektene av trikkedriften samles. Programmet bør gis ett mandat og ressursene bør samles i en og samme enhet.»*

*KS1-rapporten om KVVU for anskaffelse av nye trikker (Holte, 2013) sier følgende:
«Det bør vurderes å organisere trikk i Oslo som et program. Det er planlagt en rekke prosjekter i ulike deler av verdikjeden som skal bidra til samme hovedmål for Oslo trikken. Det er også planlagt en rekke omfattende tiltak knyttet til drift og vedlikehold. Disse kunne med fordel vært samlet under en programledelse for å sikre at de trekker i samme retning.»*

I begge anbefalingene understrekes behovet for å samle ansvaret for utvikling av trikk i Oslo under en samlet ledelse.

Et annet viktig moment som taler for et samlet program som har sin virketid i hele perioden frem til trikkene er satt i drift er at det bidrar til å redusere den økonomiske risikoen. Gjennom et program med en samlet ledelse som overbygning over de enkelte

delprosjektene vil programmet kunne vurdere avveiningene mellom investering i vogner (mer robust trikk) og investering i infrastruktur. Dette er beskrevet slik av kvalitetssikrer:

«Det reelle konseptuelle valget når det gjelder modernisering av trikk som transportmiddel i Oslo er å prioritere mellom å legge investeringsmidlene «i bakken» eller kjøpe mer avansert «rullende materiell (...) Dette er ikke enten-eller-valg, men komplekse avveininger på glideskalaer.»

Avveingen mellom å investere i infrastruktur eller rullende materiell vil måtte foregå gjennom hele perioden frem til materiellet er levert. Utvikling av kravsspesifikasjon vil derfor være en iterativ prosess, og forhandlet kjøp antas å være den mest hensiktsmessige kontraktsformen. Dersom kontraktsforhandlingene skal ta utgangspunkt i et gitt kvalitetsnivå på infrastrukturen, vil dette kunne gi relativt lavere kostnader for anskaffelse av selve det rullende materielle, men det vil samtidig være betydelig risiko for at fremtidige infrastrukturkostnader øker som følge av at det er krevende å opprettholde kvalitetsnivået.

Programmet skal følge Oslo kommunes investeringsregime. Organisering i program innebærer at ansvar som vanligvis vil tilligge enkeltelskaper som Ruter, Sporveien og Oslo Vognselskap, samles i en helhetlig struktur, ledet av et programstyre. Det får også den konsekvens at MOS som programeier får rollen som overordnet bestiller og overordnet utfører i relasjon til alle delprosjektene. Programmet får rollen som operativ bestiller og operativ utfører, men det operative utføreransvaret vil bli fordelt i delprosjekter organisert gjennom programmet. Delprosjektene vil være underordnet selve trikkeprogrammet, og vil rapportere til programledelsen og programstyret.

Styringsgruppens medlemmer opererer på vanlig måte innenfor de fullmakter de til enhver tid har fra styrene i det respektive selskaper. Spørsmål som krever styrebehandling må tas fortløpende, om nødvendig også på generalforsamling. Programmet skal sikre effektiv fremdrift, samordning av faglige føringer og innspill, tydelige beslutningsprosesser og forsvarlig forankring hos alle involverte aktører.

Ruter er Oslo kommunes fagorgan for kollektivtrafikk. Det er Ruter som har ansvar for den totale leveransen av kollektivtilbudet til publikum, og som definerer kapasitet og utforming av alt materiell og infrastruktur. I Trikkeprogrammet er Ruters rolle å se helheten i investeringer i infrastruktur, anskaffelse av nye trikker og driftsmessige forhold. Ansvar for å ivareta helheten gjør det naturlig at Ruter får lederansvaret for Trikkeprogrammet. Byrådsavdeling for miljø og samferdsel skal holdes orientert om programmets fremdrift gjennom månedlig rapportering, og vil sørge for at berørte byrådsavdelinger orienteres fortløpende.

På bakgrunn av dette vil byråden for miljø og samferdsel be om at byrådet gir sin tilslutning til at Ruter får i oppdrag å lede et trikkeprogram etter vedlagte mandat.

Økonomiske og administrative konsekvenser

De økonomiske konsekvensene kan deles i tre:

- Oppgradering av trikkeinfrastrukturen
- Investeringen i nye trikker
- Konsekvenser for driften

Oppgradering av infrastrukturen søkes gjennomført etter «Samlet plan for oppgradering av trikkeinfrastrukturen» (vedlagt) av Bymiljøetaten og Sporveien. Ansvar for oppgradering av trikkegater er delt mellom Sporveien og Bymiljøetaten. Sporveien har ansvaret for

trikkesporet pluss en alen på hver side. Bymiljøetaten har ansvar for resten av gaten. I samlet plan er oppgraderingsbehovet kostnadsberegnet til 2 787 mill kr, fordelt på 1 726 mill kr for Sporveien og 1 061 mill kr for Bymiljøetaten. Dette utgjør en betydelig andel av det etterslepet på 7 milliarder som Sporveien har beregnet i sin rapport om oppgraderingsbehov pr 31.12.2012.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Totalt
Sporveien	515	338	386	272	215		1726
Bymiljøetaten	70	66	90	371	400	64	1061
Sum	585	404	476	643	615	64	2787

Oppgradering etter samlet plan er prioritert i Oslopakke 3 og belønningsordningen, slik at Sporveiens andel, som gjelder selve trikkeinfrastrukturen, er langt på vei finansiert ut fra grove kostnadsanslag. Gateopprustningen i regi av Bymiljøetaten er ikke fullfinansiert, og det kan ikke påregnes at dette gjennomføres i forbindelse med trikkeanskaffelsen.

Størrelsen på investeringen i trikkemateriellet vil avhenge av trikketype og antall. I Oslopakke 3 er det tatt høyde for økt vognleie (60 mill årlig i 2012-kr) fra 2020, og dette ble lagt til grunn for en investeringsramme på 1,7 mrd kr konseptvalgutredningen. Gjennom KVVU-arbeidet kom man til at denne rammen ikke var tilstrekkelig. Anbefalt konsept ble å bytte ut alle dagens trikker og kjøpe inn 82 nye. Investeringskostnaden for dette ble anslått til ca 1,8 mrd. kr. eller ca 2,2 mrd kr. inklusive base og prosjektkostnader. Kvalitetssikringen anbefalte at man vektla livssyklus kostnader sterkere, og anla en lengre tidshorison. Dette ga et utgangspunkt på 110 trikker og en investering på ca 2,3 mrd kr. eller ca. 2,9 mrd. kr. inklusive base og prosjektkostnader.

Økonomiske driftskonsekvenser er i stor grad knyttet til vognleie. Etter modellen for anskaffelse vil trikkene eies av Oslo vognselskap, som leier dem ut til operatøren. Vognleien består av en kapitaldel (inkluderer rente og nedbetaling på den investerte kapitalen), samt periodisk vedlikehold. Det legges til grunn en levetid for materiellet på 30 år.

Dagens vognpark består av 32 SL-95 og 40 SL-79. På det aktuelle innfasingstidspunktet for nye trikker vil 25 SL-79 være ferdig nedbetalt, mens de 15 siste vil være helt på slutten av sin levetid. SL-95-trikkene vil ha over 10 år igjen av den forventede levetiden. Vognleieprinsippet innebærer at man ved å erstatte SL-95 med nye trikker, må betale kapitaldelen av vognleien for trikker som ikke er i drift. Denne var i 2012 kr 55,7 mill kr.

Vurdert ut fra kvaliteten på trikkene og de høye vedlikeholdskostnadene de forventes å ha, kan det likevel være en fornuftig beslutning å skifte ut SL-95 før levetiden er utløpt. Vi vil da få en enhetlig vognpark, som antas å ha betydelig lavere vedlikeholdskostnader.

Det antas at driftskostnadene vil øke i innfasingsperioden, som følge av at flere trikketyper vil være i drift samtidig, men at dette vil være for en begrenset periode. Samlet sett vil både kapitalkostnader knyttet til infrastruktur og driftskostnader øke som følge av at det anskaffes nye trikker. Imidlertid antas det også at materiellkostnadene vil øke for dagens trikker i fremtiden, da de eldste (SL-79) vil bli benyttet ut over sin økonomiske levetid mens de nyeste (SL-95) også vil nærme seg slutten av sin levetid.

De økonomiske sidene ved trikkeanskaffelsen vil bli konkretisert gjennom forprosjektet. Når forprosjektet er gjennomført, vil det også være mulig å legge frem en samlet oversikt over trikkeøkonomien.

Før byrådsavdeling for miljø og samferdsel legger frem forslag til investeringsbeslutning for behandling skal forprosjekt kvalitetssikres i henhold til Oslo kommunens investeringsregime. Kvalitetssikrer (KS2) skal vurdere kvaliteten i forprosjektets arbeid og gi en vurdering av anbefalt kostnadsramme og foreslått organisering i gjennomføringsfasen. Videre gjennomføring av trikkeanskaffelse skjer med grunnlag i et nytt oppdrag etter en behandling i byrådet.

Vedtakskompetanse

Byråden for miljø og samferdsel har fullmakt til å gi Ruter i oppdrag å etablere et trikkeprogram.

Byråden for miljø og samferdsel innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

Byrådet gir sin tilslutning til at Ruter får i oppdrag å etablere et trikkeprogram etter vedlagte mandat.

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, den 11 JUN 2014

Guri Melby
Guri Melby

Byrådet tiltrådte innstillingen fra byråden for miljø og samferdsel.

Byrådet, den

11 JUN 2014

Stian Berger Røslund
Stian Berger Røslund

Vedlegg tilgjengelig på Internett:

1. Utkast til mandat for trikkeprogram
2. Bestilling av forprosjekt for trikkeanskaffelse
3. Samlet plan for oppgradering av trikkeinfrastruktur
4. Konseptvalgutredning for anskaffelse av nye trikker
5. KS1-rapport: Anskaffelse av nye trikker
6. Brev fra Ruter
7. Toppnotat

Vedlegg ikke tilgjengelig på Internett: Ingen