

Styrelsen

## **Ny modell för finansiering av bussar i SL-trafiken**

Den omfattande busstrafiken i Stockholms län trafikeras av 1.775 bussar. År 2010 bedöms antalet uppgå till ca 1.900 bussar, vilket tillsammans med "trängselbussarna" (197) och Färdtjänstens fordon (35) innebär mer än 2100 fordon. Det genomsnittliga priset på de bussar som ingår i Stockholmsförsöket uppgår till 2,9 mnkr per buss. Bussflottans återanskaffningsvärde kan uppskattas till drygt 4 mdkr kronor.

Utbytesbehovet bedöms uppgå till 130 bussar per år. Kraven på bussarna ökar såväl komfort-, miljö- som säkerhetsmässigt. För att nå miljömålen introduceras bland annat nya etanol- och biogasbussar.

Bussoperatörernas finansiella situation är samtidigt pressad genom den generellt sett dåliga lönsamheten i branschen. Vår bedömning är att antalet bussoperatörer som idag kan lägga anbud inom Stockholmstrafiken kan öka om rätt förutsättningar skapas. En förstärkt konkurrens leder sannolikt till lägre trafik kostnader.

### **Finansiering**

Det finns vinster att göra genom att SL deltar direkt i finansieringen av bussflottan. De finansieringslösningar som introducerades vid försäljningen av aktiemajoriteten i Busslink till Keolis samt för de bussar som används i den utökade SL-trafiken med anledning av Stockholms stads försök med trängselskatt har bekräftat detta.

Sedan 1990-talet har utgångspunkten varit att bussoperatörerna ansvarar för finansieringen av sina fordon. Det finns nu anledning att ompröva denna utgångspunkt, eftersom de finansieringsvillkor som SL kan åstadkomma är bättre och leder till sänkta kostnader för SL-trafiken. Genom att begränsa trafikoperatörens restvärdesrisk för bussar i kommande trafikupphandlingar kan kostnaderna reduceras ytterligare.

En ny finansieringsmodell - SL BussFinans - föreslås därför successivt bli införd. Modellen ger trafikoperatörerna i Stockholm möjligheten att operationellt hyra in bussar med fortsatt fullt ansvar för drift och underhåll.

### **Inköp av bussar, administration mm**

Den volym bussar som finns i Stockholm borde dessutom kunna ge ett bra underlag att på sikt pressa inköpskostnaderna för bussar. Via BussFinans bör konkurrenskraftiga avropsavtal kunna handlas upp med marknads busstillverkare. Genom ökad standardisering bör inköpspriserna kunna pressas. Även avyttring av begagnade bussar kan omhändertas av BussFinans, tillsammans med bussoperatörerna eller andra samarbetspartners. Volymen bussar möjliggör också bättre försäkringslösningar än idag.

### **Ökad konkurrens vid trafikupphandlingar**

SL avser under de kommande åren genomföra omfattande upphandlingar av busstrafik. Bedömningen är att dessa trafikupphandlingar kan innebära kraftigt ökade kostnader. Skälet till detta är den dåliga lönsamheten hos bussbolagen samt de ökade kvalitets-, säkerhets- och miljökrav som ställs. SL har i flerårsplanen räknat med att upphandlingarna ökar de årliga trafik kostnaderna med 150 mnkr.

Genom att avlasta bussbolagen finansieringen av fordon möjliggör vi att fler mindre och medelstora bussoperatörer kan lägga anbud på Stockholmstrafiken. En förbättrad marknadskonkurrens leder till rätt prisbild och sannolikt ytterligare ekonomiska besparingar för SL.

### **Samarbete med andra trafikhuvudmän**

Kollektivtrafiken i Sverige använder ca 8.000 bussar. Ett utvecklat samarbete mellan olika trafikhuvudmän när det gäller inköp, finansiering och standardisering av bussar bör ha en stor ekonomisk potential.

### **Bildandet av BussFinans**

För att verksamheten ska fungera krävs bl a finansiella garantier från SLL. Bussinvesteringar finns inte med i SLs flerårsplaner. Eftersom upplägget inte innebär någon ökad risk jämfört med idag och samtidigt kostnaderna för busstrafiken sänks borde detta inte vara något problem.

Verksamheten kan organiseras som en del inom SL eller som ett separat bolag. Bolagsbildning är en förutsättning för ett mer organiserat samarbete med andra trafikhuvudmän.

Den nya verksamheten kräver ett beslut i SLs styrelse och landstingsfullmäktige måste besluta om de nödvändiga finansiella garantierna.

### **Ekonomisk potential**

Den ekonomiska potentialen för BussFinans ligger bl a i:

- Den fördelaktiga finansiering som SL kan uppnå.
- Lägre trafikknostnader genom lägre anbudspris till följd av förstärkt konkurrens och minskad restvärdesrisk för bussar.

Sammantaget kan det ekonomiska resultatet, när tillräcklig volym uppnåtts, förbättras påtagligt eller med uppskattningsvis minst 25-50 mnkr per år.

En viktig aspekt i det fortsatta arbetet är bl a kompletterande avtalsvillkor m m för att göra finansieringsmodellen konkurrensneutral.

Avslutningsvis är det viktigt att återigen betona att förslaget inte på något sätt är tvingande för en anbudsgivare, utan tvärtom bygger på frivillighet. Om en anbudsgivare har en totalt sett bättre lösning gällande bussanskaffning/finansiering är det givetvis den som bör väljas.

### **Förslag till beslut:**

Styrelsen föreslås besluta

- att** uppdra åt verkställande direktören att hos Stockholms läns landsting hemställa om erforderlig borgensförbindelser (en eller flera borgensförbindelser) för AB SL och/eller koncernbolags räkning när AB SL och/eller koncernbolag ingår avtal om finansiering avseende bussar inom en totalram om 1.900 bussar och inom en beloppsram 4 miljarder kronor,
- att** uppdra åt verkställande direktören att i samråd med Stockholms läns landsting undersöka garantier, upphandla och välja förmånligaste finansiering avseende bussar, samt

- att** uppdra åt verkställande direktören att återkomma med förslag till lämplig organisation av BussFinans, samt
- att** förklara paragrafen omedelbart justerad.

Lenart Jangälv  
Verkställande direktör

Bo Tengblad  
Utvecklingsdirektör