

*Handläggare:
Kristina Boström*

Ny modell för finansiering av bussar i SL-trafiken

Ärendet

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) hemställer hos Stockholms läns landsting om erforderlig proprieborgen för genomförande av finansiering av bussar.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslås besluta att

att återremittera ärendet till AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse för fortsatt beredning enligt detta tjänsteutlåtande.

Bakgrund

Vid SL:s styrelsemöte 2005-10-25 beslutades att uppdra åt verkställande direktören att hos SLL hemställa om proprieborgen för SL och/eller koncernbolags räkning när SL och/eller koncernbolag ingår avtal om finansiering av bussar inom en totalram om 1 900 bussar och inom en beloppsram om 4 miljarder kronor. Därutöver uppdrogs åt vd dels att i samråd med SLL undersöka garantier, upphandla och välja förmånligaste finansiering av bussar, samt dels att återkomma med förslag till lämplig organisation av BussFinans.

Busstrafiken i Stockholms län trafikeras av 1 775 bussar - år 2010 bedöms antalet vara cirka 2 100. Utbytesbehovet uppskattas till 130 fordon per år. Det genomsnittliga priset på en buss är 2,9 miljoner kronor (en buss av den typ som inköpts för Stockholm försöket med trängselskatt). Bussflottans återanskaffningsvärde uppskattas till drygt 4 miljarder kronor.

SL:s bedömning är att antalet bussoperatörer som är villiga att lägga anbud på Stockholmstrafiken skulle öka om rätt förutsättningar skapas. En sådan förutsättning kan vara att förbättra bussoperatörernas finansiella situation, genom att lyfta av det finansiella ansvaret för bussflottan från

Bilagor

1. SL:s skrivelse 2005-10-06
2. SL:s styrelseprotokoll 2005-10-25

entreprenörerna. Detta skulle kunna leda till en förstärkt konkurrens, vilket sannolikt leder till lägre trafikknaster. SL kan åstadkomma bättre finansieringsvillkor än bussentreprenörerna och detta skulle också leda till sänkta knaster. SL uppskattar det ekonomiska resultatet till cirka 25-50 miljoner kronor per år när tillräcklig volym uppnått.

SL föreslår att en ny finansieringsmodell – SL BussFinans – införs. Modellen ger trafikoperatörerna i Stockholm möjlighet att operationellt hyra in bussar med fortsatt fullt ansvar för drift och underhåll. Via BussFinans bedöms lägre inköpsknaster och konkurrenskraftiga avropsavtal kunna förhandlas fram.

Förvaltningens synpunkter

Det finns möjligheter att effektivisera finansieringen av bussflottan, vilket tidigare finansieringslösningar har bekräftat. Till exempel vid övertagandet av finansieringsavtal för bussar i samband med försäljning av Busslink och vid anskaffandet av de bussar som ingår i Stockholms stads försök med trängselskatt. Dessa finansieringsavtal omfattar drygt 1 000 bussar och har tecknats av SL Finans AB. Borgen för avtalen har tecknats av SLL efter beslut i landstingsfullmäktige.

Borgen

SL:s hemställan om borgen avser finansiering av 1 900 bussar och uppgår till 4 miljarder kronor. Idag finns 1 775 bussar i trafik och utbytesbehovet är 130 bussar per år. Sett i ett femårsperspektiv, som är landstingets planeringsperiod för investeringar, är utbytesbehovet sammanlagt 650 bussar med en finansieringsutgift på knappt 2 miljarder kronor. I ljuset av detta synes det efterfrågade borgensbeloppet (4 miljarder kronor) och antalet bussar som ska finansieras (1 900) vara högt. Det är oklart om SL i sin hemställan avser en borgen för refinansiering av den befintliga bussflottan eller om finansiering av andra bussar också ingår. Det framgår inte heller under vilken tidsperiod finansieringen kommer att ske.

Förvaltningen föreslår att beslutsunderlaget kompletteras med underlag som visar på vilket sätt den efterfrågade borgen på 4 miljarder kronor är tänkt att nyttjas.

BussFinans

Enligt SL:s skrivelse föreslås att verksamheten inom BussFinans organiseras antingen som en del inom SL eller som ett separat bolag. Det är således varken klargjort eller beslutat om avsikten är att BussFinans ska ingå i befintlig organisation inom SL eller om BussFinans ska verka skilt från denna. Den nya organisationens associationsform är inte beslutad och dess uppdrag och verksamhet framgår inte helt tydligt av underlaget. Enligt

2005-12-14

LS 0511-1913

SL:s framställan är bolagsbildning en förutsättning för ett mer organiserat samarbete med andra trafikhuvudmän. Det framgår ej av underlaget hur samarbetet med andra trafikhuvudmän avses bedrivas eller om andra trafikhuvudmän ska ingå som ägare.

Förvaltningen föreslår att beslutsunderlaget kompletteras med underlag som utvisar beslut om BussFinans organisation och förtydligande av oklarheter enligt ovanstående.

I detta sammanhang kan nämnas att det redan idag finns en konstruktion för bussfinansiering inom SL-koncernen.

Finansieringsmodellen

Av beslutsunderlaget framgår att trafikoperatörerna i Stockholm ska ges möjlighet att operationellt hyra in bussar med ansvar för drift och underhåll. Entreprenörer/Anbudsgivare ska enligt förslaget inte tvingas att vara delaktiga av modellen, som bygger på frivillighet.

Förvaltningen föreslår att beslutsunderlaget kompletteras med information om de ekonomiska effekter och komplikationer som uppstår om entreprenörer/anbudsgivare avstår från att delta i finansieringsmodellen. En mer ingående beskrivning av finansieringsmodellen är önskvärd.

Besparing

Enligt beslutsunderlaget kan det ekonomiska resultatet förbättras med uppskattningsvis 25-50 miljoner kronor per år.

Förvaltningen föreslår en komplettering av underlaget som visar hur beloppet beräknats.

Sammanfattning

Förvaltningen konstaterar att beslutsunderlaget bör beredas ytterligare och kompletteras bland annat med beräkning av borgensbelopp, beslut om associationsform för BussFinans, funktionsbeskrivning för den nya organisationen samt affärsplan, beskrivning av finansieringsmodellen samt resultat kalkyl. Beslut om borgen kan inte fattas på grundval av befintligt underlag varför ärendet återremitteras till SL:s styrelse.

Sören Olofsson