

**Borgensåtagande för AB Storstockholms Lokaltrafik och/eller dess dotterbolag AB SL Finans avseende finansiering av miljöbussar**

Landstingsstyrelsen föreslås besluta att utöver landstingsrådsberedningens förslag besluta

- att** uttala att SL framöver ska stå som ägare till bussflottan för kollektivtrafiken i Stockholms län,
- att** uttala att SL även ska ta över personalansvaret för verkstadsanställda vid bussdepåerna,
- att** uttala att SL ska ta initiativ för att sänka kostnaderna för miljöbussar i enlighet med nedanstående

Redan i april påpekade våra representanter i SL:s styrelse att upplägget kring finansieringen var bristfällig och att upplägget med olika ägarpartners var riskfylld. Därför är det bra att SL nu ska ta över finansieringsansvaret för miljöbussar. Vi anser dock inte att denna lösning endast ska vara temporär.

SL har ansvaret för hela kollektivtrafiken i Stockholms län, på spår och väg. SL äger även depåerna för fordonen. Därför är det naturligt att SL även äger fordonen. Det skapar enhetlighet och ger möjlighet till bättre kontroll av service och underhåll. SL bör även ta ansvar för verkstadspersonalen på depåerna, då erfarenheter visat att det vid övertagande av ny entreprenör ofta tar flera år innan verkstadsrutiner satt sig i den nya organisationen.

Detta drabbar SL:s resenärer i form av bussar som är i helt olika underhållsskick beroende på vilken entreprenör som ansvarar för trafiken. Det drabbar även ekonomin på lång sikt med bristfälligt fordonsunderhåll samt att det kan innebära en säkerhetsrisk i trafiken. Genom ekonomiska incitament i trafikavtalen kan entreprenören gynnas av att vara rädd om ”annans” fordon.

SL bör i fortsättningen upphandla och äga fordon. SL bör även ta över personalansvaret för fast personal i depåerna. Entreprenörer upphandlas för trafikområden inklusive bussförare.

2009-11-17

Slutligen när det gäller kostnadsbilden för miljöbussar är det initialt acceptabelt att betala rimligt mer för nya lösningar som i detta fall miljöbussar, men nu när produktionen lämnat försöksstadiet och blir en del av bussbolagens standardmodeller är det inte rimligt. Om inte konkurrensen är tillräcklig måste SL kanske tillsammans med andra trafikproducenter vidga kretsen av bussbolag vid kommande upphandlingar. Initiala kostnader i t.ex. drivmedelsinfrastruktur är exempelvis en extrakostnad som bör fasas ut.