

Datum
2012-09-12Identitet
TN 1210-0210*Handläggare:*
Ragna Forslund
08-686 1959

STYRELSESAMMANTRÄDE	RENDP. N.
2012-10-16	12

Utbyte av miljöbussar i SL-trafiken

Bakgrund

Stockholms landstingsfullmäktige har i december 2011, i enlighet med SLL:s miljöpolitiska program, antagit ett miljömål som innebär att minst 75 procent av bussarna i SL:s trafik skall drivas med förnybara drivmedel år 2016.

SL:s inriktning har, alltsedan upphandling av busstrafiken inleddes i början på 1990-talet, varit att bussentreprenörerna ansvarar för anskaffning och finansiering av bussar. Vissa undantag har förekommit främst för att kunna uppfylla SLL:s miljömål.

Det förnyelsebara bränslet RME (rapsmetylester) har under senare år stärkts på marknaden. Bränslet är ett gångbart miljöbränsle som kan användas i dieselbussar till lägre merkostnader jämfört med diesel än etanol eller biogas. Då marknaden har utvecklats har trafikoperatörer större möjligheter att välja bränsle som passar deras bussflotta och har därmed större möjligheter att själva finansiera miljöbussar. Behovet av SL-finansierade bussar förväntas därför minska.

I avtalet avseende innerstaden som löper ut i augusti 2014 finns sedan tidigare en hög andel (ca 38 %) SL-finansierade miljöbussar. Mellan november 2012 och februari 2013 skall Keolis Sverige AB (Keolis), som kör i innerstaden, enligt avtal anskaffa 42 miljöbussar för att ersätta 46 bussar¹ som inte längre uppfyller ålderskraven i avtalet.

Utbyte av 16 år gamla etanolbussar i innerstaden

Nedan presenteras olika förslag till hantering av utbyte av bussar i Innerstaden som blir äldre än 16 år under resterande avtalsperiod.

1. Bussarna ersätts med etanolbussar. Keolis krav är att dessa i så fall finansieras av SL och därmed kommer de även att ingå i E22-upphandlingen (innerstaden och Lidingö). Inga avtalskonsekvenser finns då etanolbussar är reglerade i Innerstadsavtalet. Finansieringskostnaden uppgår till ca 150 miljoner kronor.

SL förordar inte detta alternativ då det innebär ytterligare bussar som finansieras av SL. SL har inte budgeterat investeringen. Bussarna påverkar dessutom flexibiliteten för trafikentreprenörer i E22-upphandlingen.

¹ Anledningen till att färre bussar krävs är att nya bussar har högre tillförlitlighet.

2. Bussarna ersätts med RME-bussar. Keolis står för finansiering av dessa bussar. RME är dock inte reglerat i avtalet då avtalskonstruktionen är byggd på etanol. RME-tank måste dessutom installeras i en innerstadsdepå. Merkostnader för infrastruktur skall SL bekosta enligt avtalet.

SL förordar inte detta alternativ då det innebär merkostnader för SL och avtalskonsekvenser för en mycket kort period. Alternativet innebär dessutom en ogynnsam effekt för Keolis då de måste sälja eller omplacera bussarna i slutet av avtalsperioden.

2. Keolis får dispens för att använda de befintliga bussarna (46 stycken) i ytterligare 17 månader. Keolis sänker sitt pris i innerstaden med ca 14,2 miljoner kronor för resterande avtalsperiod. Keolis åtar sig att rusta upp bussarna och besiktiga dem två gånger per år som säkerhetsåtgärd.

Statistik som Keolis har presenterat visar att deras äldre bussar inte är mer representerade än yngre bussar i skadestatistiken. Vidare har fackföreningen Kommunal tillfrågats och är positiva till dispensen.

Alternativet betyder att E22-upphandlingen inte påverkas.

Denna lösning förordas av SL med anledning av ovanstående.

Kostnad och finansiering (ekonomisk kalkyl)

Bedömd kostnad för finansiering av etanol- och biogasbussar uppgår till ca 3 500 000 kronor per buss. Skulle detta alternativ, alternativ 1 enligt ovan, väljas ryms detta inte inom investeringsbudgeten.

Skulle alternativ 2 enligt ovan väljas, d.v.s. att Keolis skall införskaffa RME-bussar tillkommer en investeringskostnad av ca 10 miljoner kronor som kan arbetas in i investeringsbudgeten.

Alternativ 3 med beviljad åldersdispens under kvarvarande avtalstid i innerstaden medför i stället en kostnadsminskning på totalt ca 14,2 miljoner kronor under resterande avtalsperiod.

Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning

Samtliga bussar som avses i ärendet är låginstegsbussar som uppfyller de krav SL har ställt för att underlätta för personer med funktionsnedsättning.

Konsekvenser för miljön

Beslut om bussar i innerstaden medför inte konsekvenser för miljön då samtliga alternativ innebär att bussar körs på förnybart bränsle.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att uppdra åt förvaltningschefen att slutförhandla med Keolis Sverige AB om kostnadsreduktion i Innerstadsavtalet och upprustning av 46 stycken innerstadsbussar, samt bevilja åldersdispens för dessa bussar under resterande avtalsperiod.


Anders Lindström
Förvaltningschef


Ragna Forslund
Trafikdirektör