

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-05-26

Ärende
TN 2021-0282

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2021-06-15, punkt 14

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över motion 2021:3 av Jens Sjöström (S) angående ägande av elbussar och eventuell påverkan på upphandlingarna

Ärendebeskrivning

I motionen föreslås trafiknämnden utreda frågan om ägande av emissionsfria bussfordon ur långsiktigt perspektiv och med olika scenarier för teknisk utveckling.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt motion 2021:3 av Jens Sjöström (S) angående ägande av elbussar, daterad 9 februari 2021.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionstyrelsens förvaltning.

Förslag och motivering

Februari 2019 fattade trafiknämnden beslut om att godkänna utredningen *Övergång till eldriven busstrafik i Stockholms län* samt beslut att med utredningen som grund öka andelen bussar med emissionsfri drift i kommande busstrafikupphandlingar i SL-trafiken. Utifrån analyser genomförda i elbussutredningen kring lämpliga linjer, typ av teknisk lösning, infrastruktur,

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-05-26

Ärende
TN 2021-0282

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

batterikapacitet m.m. har en bedömning gjorts kring vad som är ändamålsenligt givet att ett införande inte ska innebära stora merkostnader utan ske ekonomiskt ansvarsfullt. Vid samma mötestillfälle i trafiknämnden beslutades även att godkänna affärsinriktning för trafikavtal buss samt att inleda upphandling. I dessa trafikaffärer E35 - Norrort, E38 - Norrtälje, E36C – Nacka och Värmdö och E37C – Huddinge, Botkyrka och Söderort är det kravställt totalt sett minst 115 stycken depåladdade elbussar. Fler kan bli aktuella beroende på vilken fordonslösning trafikutövaren väljer utöver det kravställda antalet.

I den valda inriktningen med depåladdade bussfordon har gränsdragningen mellan beställare och utförare förenklats och principiellt lagts så att regionen äger den tunga infrastrukturen som krävs för elektrifiering av depån medan trafikutövaren äger delarna som hänger ihop med val av bussfordon. När avtalet löper ut tillfaller även dessa delar beställaren.

I elbussutredningen undersöktes frågan om ägande av bussar närmare. Gällande riktlinjer säger att trafikutövaren ska ha ansvaret för bussfordonen. Trafikutövaren ska finansiera, köpa in, äga och underhålla bussfordon inom ramen för trafikavtalet, ingen garanti för att trafikförvaltningen övertar fordonen ska finnas.

Om trafikförvaltningen istället skulle äga fordonen innebär det såväl för- som nackdelar. En fördel är möjligheten att i större utsträckning styra processen kring fordonsanskaffning från ax till limpa och kunna samordna med trafikupphandlingen på ett sätt som innebär att tiden från tilldelningen till driftstart sannolikt skulle kunna minskas från dagens normalt sett cirka 12 månader. Uppstartstiden är idag starkt knuten till fordonsanskaffningsprocessen för trafikutövaren från det att de trycker på knappen och beställer till dess fordonen kan tas i trafik. En annan potentiell fördel är möjligheten att få ner inköpspriserna för fordonen genom att upphandla samordnat sett över flera avtalsområden. Det är dock delvis något som dagens trafikutövare redan har möjlighet till genom att ha avtal på flera platser i Sverige och i Norden. Något som möjliggör för vissa att sätta mer konkurrenskraftiga priser under upphandlingen. Nackdel eller utmaning med eget ägande av bussar är bland annat att det innebär en stor förändring jämfört idag där trafikförvaltningen i så fall behöver bygga upp kompetens, systemstöd, processer och arbetssätt för att kunna agera ändamålsenligt som beställare såväl

vid upphandlingen som under förvaltningen av fordonsflottan med allt vad det innebär. Exempelvis behöver det kunna säkerställas att den tekniska och ekonomiska livslängden följer den tänkta planen. Därtill krävs att trafikförvaltningen tar ett utökat ansvar för och avsätter resurser till planering och optimering av trafiken kopplat till val av fordon och erforderlig infrastruktur. Elbussar är särskilt känsliga genom att de kräver viss typ av infrastruktur och kan kräva mer tid till att ladda jämfört traditionell drivlina. En utmaning med eget ägande är att fordonen fortsatt nyttjas av trafikutövaren inom ramen för trafikaffären, vilket vill säga ett annat gränssnitt jämfört idag och förändringar i risk- och ansvarsfördelning mellan avtalsparterna. Eget ägande innebär att trafikförvaltningen får ansvara för vissa verksamhetsmässiga och ekonomiska risker som idag ingår i trafikaffären och bärs av trafikutövaren däribland risker förknippade med val av visst specifik teknik, fabrikat och fordonstyp. Garantiätagande är ytterligare exempel på risk och ansvar som behöver adresseras vid eget ägande. En osäkerhet, som kräver vidare analys, är huruvida trafikförvaltningen genom upphandling av fordon kommer kunna uppnå bättre villkor för fordonsanskaffningen än vad en trafikutövare gör i dagens upplägg och vilken lösning som i slutänden ger den lägsta totalkostnaden.

Sedan elbussutredningen författades och sedermera beslutades om har elbussar kommit att bli ett allt vanligare inslag i kollektivtrafiken och flera andra regioner som Region Skåne och Västra Götaland har kommit att investera stort i elektrifiering. Fordonen i sig har under tiden kommit att bli allt vanligare förekommande samt ekonomiskt och driftmässigt intressanta jämfört med traditionella drivlinor. Numera kan det, såklart beroende på alla gällande förutsättningar och omständigheter, ändå talas om elbussar som ett attraktivt val för en anbudsgivare även om det inte uttryckligen kravställs.

Trafikförvaltningens tidigare erfarenheter av att äga fordonen har visat på att det riskerar bli ett mycket dyrt sätt att driva utvecklingen jämfört att visa följsamhet och anpassa kravställningen allteftersom tekniken mognar och blir kommersiellt gångbar. Detta gäller i synnerhet den lösning som valts i Region Stockholm där det är depåladdade elbussar som i dagsläget är aktuellt.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-05-26

Ärende
TN 2021-0282
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-05-26

Ärende
TN 2021-0282

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

RS 2021-0159

Motion 2021:3



MOTION
2021-02-09

Motion av Jens Sjöström (S) angående ägande av elbussar och eventuell påverkan på upphandlingarna

Elektrofiering av transportsektorn är en av de viktigaste åtgärderna för att uppnå transportsektorns klimatmål till 2030. Här kan och bör Region Stockholm gå före och elektrifiera busstrafiken i snabb takt. Ett arbete med elektrifiering av trafiken pågår men det kan gå snabbare. Vi socialdemokrater har i andra motioner tagit ett bredare grepp kring frågan om elektrifiering av hela transportsektorn och ser att det finns synergieffekter av att samplanera elektrifieringen av gods-, kollektiv- och personbilstrafik. Den här motionen siktar in sig på en mindre – men viktig – del av elektrifieringen. Dess påverkan på trafikupphandlingarna.

För att skapa ett robust kollektivtrafiksystem i regionen anser vi att SL bör äga den nya transportinfrastruktur som elektrifieringen kräver, på samma sätt som att SL även i fortsättningen ska planera, äga och ha rådighet över depåinfrastrukturen.

Den nya elbusstekniken innebär även längre avskrivningstid för fordonen kombinerat med att det är svårt att förutse batteriteknikens utveckling. Denna osäkerhet gör att det finns risk för att det blir mycket dyra trafikupphandlingar när operatören ska kompensera för detta. Och det är detta problem vi belyser i den här motionen. Vi vill se en fördjupad utredning av frågan om ägande av emissionsfria fordon i framtiden.

Därför föreslår jag regionfullmäktige besluta:

att ge trafiknämnden i uppdrag att vidare utreda frågan om ägande av emissionsfria fordon ur ett långsiktigt ekonomiskt perspektiv med hänsyn till olika tänkbara scenarier för den tekniska utvecklingen.

Jens Sjöström (S)

Bauer Kevir (S)