

Handläggare
Björn Holmberg
08-686 1588

Förslag till förvaltningsorganisation i trafiknämnden samt ändring av specifika ägardirektiv för AB Storstockholms Lokaltrafik med anledning av ny kollektivtrafiklag

Ärendet och dess beredning

Landstingsfullmäktige har den 6 december 2011 [LS 1110-1288] beslutat att uppdra till Trafiknämnden att i samarbete med SL föreslå hur SL:s verksamhet kan överföras till trafiknämndens förvaltning.

Av landstingsfullmäktiges beslut framgår att inriktningen för etablering av den nya förvaltningsorganisationen är att trafiknämnden så långt det är juridiskt möjligt ska fatta samma typer av beslut som bolagsstyrelsen gjorde före den 1 jan 2011. Av beslutet framgår vidare att trafiknämndens förvaltning ska förses med den kompetens som krävs för att bistå nämnden med de uppgifter som kollektivtrafiklagen ålägger RKTM det vill säga, utarbetande av trafikförsörjningsprogram för senare beslut i landstingsfullmäktige. Därutöver ska all förvaltningsorganisation som idag finns inom AB SL överföras till trafiknämnden, förutom vad som krävs för att fullgöra bolagets fortsatta funktion och ansvar för verkställande beslut rörande avtalsuppföljning eller kontraktsskrivning och liknande juridiska omständigheter.

Enligt landstingsfullmäktiges beslut ska landstingsstyrelsen senast den 30 maj återkomma med förslag till ändringar av;

- dels landstingsfullmäktiges reglemente med allmänna bestämmelser för landstingsstyrelse och nämnder,
- dels AB SL:s bolagsordning och specifika ägardirektiv

utifrån den inriktning som beskrivs ovan.

SL:s utredning har identifierat tre möjliga alternativ till utformning av förvaltningsorganisation i trafiknämnden.

| Alternativ | Trafiknämnden | AB SL |
|-------------------|--|--|
| 1 | All personal Huvuddelen av SL:s avtal, tillgångar och tillstånd | Finansieringsavtal med underliggande tillgångar samt vissa andra avtal och tillgångar (primärt fastighetsrelaterade) |
| 2 | Den personal som krävs för utarbetande av trafikförsörjningsprogram, beslut om trafikplikt och stora investeringar Avtal kopplade strategisk utveckling | Övrig personal Övriga avtal, tillgångar och tillstånd |
| 3 | Förvaltningschefens stab; administration och ärendehantering, juridisk, strategisk och ekonomisk rådgivning, handläggning konkurrensneutralt marknadstillträde | All befintlig personal Samtliga avtal, tillgångar och tillstånd |

Alternativ ett innebär att SL:s verksamhet sin helhet överförs till trafiknämnden. AB SL kvarstår som bolag för förvaltning av vissa avtal som av juridiska skäl inte är möjliga att överföra till förvaltningen.

Trafiknämnden fattar ensamt beslut i de ärenden som rör tillgångar och avtal som finns i trafiknämndens förvaltning. För de avtal och tillgångar som ligger kvar i AB SL blir det dock bolagsstyrelsen som är formell beslutsfattare.

Alternativ två innebär att trafiknämnden förses med den kompetens och de resurser som krävs för långsiktig strategisk utveckling av kollektivtrafiken. AB SL kvarstår som en renodlad utförarorganisation med uppdraget att verkställa trafikförsörjningsprogrammet och av trafiknämnden beslutade strategier.

Trafiknämnden fattar ensamt beslut om förslag till trafikförsörjningsprogram och trafikplikt samt strategiska styrdokument. Bolagsstyrelsen fattar operativa beslut, som beslut om upphandling, projektgenomförande och avtalsuppföljning.

Alternativ tre innebär att trafiknämndens förvaltning, vid sidan av befintlig färdtjänstavdelning, förses med en stab som stödjer förvaltningschefen och trafiknämnden, vad gäller administration av ärenden och överföring av uppdrag till AB SL och WÅAB för genomförande, och som säkerställer ett tydligt gränssnitt mellan trafiknämnden och AB SL. Förvaltningschefens stab hanterar också anmälningar från företag som avser bedriva kollektivtrafik på kommersiell grund.

Denna ordning innebär att de formella besluten till stor del fattas i AB SL men att de i definierade fall förutsätter ett godkännande i trafiknämnden. För att skapa en enklare beslutshantering föreslås att SL:s vd ges ett generellt uppdrag från styrelsen att, via trafiknämndens förvaltningschef, direkt adressera trafiknämnden i de fall trafiknämndens godkännande krävs innan SL beslutar och/eller verkställer ett ärende. En ytterligare förenkling av processen kan uppnås genom att de ärenden där såväl trafiknämndens godkännande som SL:s beslut krävs, utgår ifrån ett och samma dokument (försedd med både ett SL-darienummer och ett darienummer för trafiknämnden) men med tydliga att-satser som säkerställer de olika organens uppdrag och ansvar.

Värdering av de tre alternativen

Samtliga tre alternativ är möjliga att genomföra, men SL:s bedömning är att genomförande av alternativ tre – förstärkt förvaltningsorganisation – är det lämpliga första steget att ta. Med hänsyn till de resurser (tid och kostnader) som krävs för att nu genomföra en mer omfattande överföring av SL:s verksamhet till trafiknämndens förvaltning (alternativ ett och två), och det läge som SL:s organisation befinner sig i, finns en risk att kompetensförsörjning och leveransförmåga äventyras.

SL driftsatte sin nuvarande organisation den 2 maj 2011 efter ett omfattande förändringsarbete, Översyn SL, som bedrevs under perioden mars 2010-april 2011. Organisationen bygger på en processlogik och är utformad för att möta kraven på SL att verka både som kompetent strateg och affärsmässig beställare. Med tanke på det pågående förändringsarbetets omfattning och stora påverkan på nya arbetsätt som ska säkerställa yttre och inre effektivitet i verksamheten, är det mindre lämpligt att på kort sikt genomföra ytterligare strukturella förändringar i organisationen. Med ett genomförande av alternativ tre får SL nödvändiga förutsättningar att etablera organisation och arbetsätt för att uppfylla de krav som ställdes i Översyn SL.

I ett längre perspektiv ser SL att både alternativen ett och två kan övervägas. Ett genomförande av alternativ ett borde i så fall ske i samband med en översyn av landstingets organisation och styrning som helhet, med tillhörande analyser av integration av gemensamma funktioner och möjliga rationaliseringar och samordningsvinster. Ett genomförande av alternativ två borde lämpligen ske efter en uppföljning vilka konsekvenser den nya kollektivtrafiklagstiftningen och det fria marknadstillträdet har medfört.

Mot bakgrund av resonemanget ovan förordar SL ett omedelbart genomförande av alternativ tre. Med en förstärkt förvaltningsorganisation som säkerställer tydliga gränssnitt mellan trafiknämnd och bolag skapas förutsättningar för en bättre politisk process och samordning med annan samhällsplanering.

I december 2012 föreslås genomföras en utvärdering av den nya organisationens förmåga att klargöra gränssnitt och förenkla beslutsprocessen. Mot bakgrund av en sådan utvärdering får sedan ställning tas till huruvida ytterligare anpassning av organisation och arbetssätt i riktning mot alternativ ett eller två bör övervägas.

Se bilaga 1 för utredningen i sin helhet.

Se bilaga 2 för beskrivning av organisation av kollektivtrafiken i Region Skåne, Västra Götalandsregionen och Uppsala län.

Förändringar i reglemente, ägardirektiv och bolagsordning

Det föreslagna alternativet tre föranleder inte några justeringar i landstingsfullmäktiges reglemente med allmänna bestämmelser för landstingsstyrelse och nämnder och inte heller i SL:s bolagsordning.

Mot bakgrund av den förstärkta förvaltningsorganisationen behöver dock ett par justeringar göras i de specifika ägardirektiven för SL.

Trafiknämndens förvaltning föreslås framöver hantera anmälningar om avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik samt avanmälningar av desamma. Det tidigare uppdraget till SL i denna fråga utgår således från ägardirektiven.

I ägardirektiven har gränssnittet mellan SL och trafiknämnden tydliggjorts vad avser upphandlingar och avtal: Trafiknämnden ska innan SL startar en strategisk och/eller en betydande upphandling godkänna att sådan upphandling startas. I syfte att säkerställa ökat politiskt inflytande i dessa ärenden föreslås dock den tidigare ordningen där SL:s upphandlingsplan skulle tydliggöra vilka ärenden som är av sådan vikt att trafiknämndens godkännande förutsätts ersättas med att, vid osäkerhet om vilka ärenden som förutsätter trafiknämndens godkännande, avstämning skall ske med trafiknämndens ordförande.

Se bilaga 3 för en ändringsmarkerad version av ägardirektiven.

Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning

Ärendet medför inga konsekvenser för personer med funktionsnedsättning.

Konsekvenser för miljön

Ärendet medför inga konsekvenser för miljön.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta föreslå landstingsstyrelsen att föreslå landstingsfullmäktige besluta

- att trafiknämndens förvaltning utformas i enlighet med alternativ tre i detta ärende,
- att godkänna föreslagna ändringar i specifika ägardirektiv för AB Storstockholms Lokaltrafik i enlighet med vad som framgår av bilaga 3, samt
- att utfärda instruktion till stämooombudet att på bolagsstämma i AB Storstockholms Lokaltrafik rösta för antagande av specifika ägardirektiv

Anders Lindström
Förvaltningschef

Björn Holmberg
Stabschef

Bilagor

1. Utredning förvaltningsorganisation
2. Organisation av RKTМ i olika län
3. Specifika ägardirektiv för AB SL justerad

Utredning: Förvaltningsorganisation för Trafiknämnden

1. Bakgrund

Den 1 januari 2012 trädde en ny kollektivtrafiklag i kraft. Ett av syftena med den nya lagen är att säkerställa att strategiska beslut fattas på politisk nivå för ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering. Mer operativa uppgifter, som att upphandla kollektivtrafik får utföras av aktiebolag.

Genom den nya lagen ersätts de organ i respektive län som kallas trafikhuvudman med en regional kollektivtrafikmyndighet (RKTM).

För Stockholms län blir Stockholms läns landsting regional kollektivtrafikmyndighet (RKTM). Landstingsfullmäktige har möjlighet att organisera RKTM:s uppgifter i en nämnd, och i Stockholm förbereddes en organisation i enlighet med den nya lagstiftningen redan 2011 genom inrättandet av en trafiknämnd. Trafiknämnden har uppdragits att från och med den 1 januari 2012 fullgöra landstingets uppgifter som RKTM; vilket innefattar den nya lagens krav på utarbetande av trafikförsörjningsprogram, beslut om trafikplikt samt tilldela kapacitet vid terminaler och hållplatser för möjlig marknadsstyrd trafik.

I samband med inrättandet av trafiknämnden förändrades antalet ledamöter i AB SL:s styrelse (bolagsstyrelsen) till att omfatta tre personer. Ordförande i bolagsstyrelsen är också ordförande i trafiknämnden och de tre styrelseledamöterna utgör trafiknämndens presidium.

Trafiknämnden har under 2011 i princip kommit att behandla samtliga de ärenden som tidigare varit föremål för styrelsebeslut i AB SL. Även om det formella beslutsfattandet legat kvar på bolagsstyrelsen har trafiknämnden, i mer eller mindre samtliga fall, godkänt att AB SL beslutar på visst sätt alternativt uppdragit åt SL att besluta på visst sätt. Det har framförts synpunkter på att detta resulterat i otydliga gränssnitt mellan trafiknämnd och bolagsstyrelse och man upplever en ineffektivitet då i stort sett samtliga ärenden är föremål för dubbla beslut.

Mot denna bakgrund har landstingsfullmäktige den 6 december 2011 beslutat att uppdra till Trafiknämnden att i samarbete med SL föreslå hur SL:s verksamhet kan överföras till trafiknämndens förvaltning.

2. Inriktning för Trafiknämndens förvaltningsorganisation

Av landstingsfullmäktiges beslut framgår att inriktningen för etablering av den nya förvaltningsorganisationen är att Trafiknämnden så långt det är juridiskt möjligt ska fatta de typer av beslut som bolagsstyrelsen gjorde före den 1 jan 2011. Som följd av detta ska centrala delar av AB SL:s verksamhet överföras till Trafiknämnden.

Av landstingsfullmäktiges beslut framgår vidare att trafiknämndens förvaltning ska förses med den kompetens som krävs för att bistå nämnden med de uppgifter som kollektivtrafiklagen ålägger RKTM det vill säga, utarbetande av trafikförsörjningsprogram för senare beslut i landstingsfullmäktige. Därutöver ska all förvaltningsorganisation som idag finns inom AB SL överföras till trafiknämnden, förutom vad som krävs för att fullgöra bolagets fortsatta funktion och ansvar för verkställande beslut rörande avtalsuppföljning eller kontraktsskrivning och liknande juridiska omständigheter.

3. Utredningens omfattning och tidplan

Enligt landstingsfullmäktiges beslut ska landstingsstyrelsen senast den 30 maj återkomma med förslag till ändringar av;

- dels landstingsfullmäktiges reglemente med allmänna bestämmelser för landstingsstyrelse och nämnder,
- dels AB SL:s bolagsordning och specifika ägardirektiv

utifrån den inriktning som beskrivs ovan.

För möta kraven i denna tidplan ska ett förslag till förvaltningsorganisation behandlas vid Trafiknämndens möte den 27 mars 2011. Det utredningsarbete, inklusive förslag och dess konsekvenser, som SL bedrivit har genomförts i två steg.

Steg 1 – klart 13 januari 2012

- Ta fram förslag för utformning av förvaltningsorganisation, inklusive att titta på alternativa modeller med beaktande av hur RKTM organiserats i andra län
- Genomföra övergripande konsekvensanalys

Steg 2 – klart 27 mars 2012

- Med förslaget som grund föra dialog med Trafiknämndens presidium/bolagsstyrelsen för att besluta om önskad organisationslösning och därmed ge nödvändig inriktning för det fortsatta utredningsarbetet
- Utifrån önskad organisationslösning genomföra fördjupad konsekvensanalys och för Trafiknämnden föreslå förändringar i landstingsfullmäktiges reglemente och AB SL:s bolagsordning och specifika ägardirektiv

4. Alternativ till ny förvaltningsorganisation

Nedan beskrivs översiktligt de huvudsakliga alternativ till ny förvaltningsorganisation som identifierats i steg 1.

För att möjliggöra en överskådlig beskrivning av alternativens innebörd har de områden som är föremål för överföring något förenklat delats in i följande kategorier:

- Personal
- Finansieringsavtal
- Övriga avtal
- Tillgångar
- Tillstånd

| Alternativ | Trafiknämnden | AB SL |
|-------------------|--|--|
| 1 | All personal Huvuddelen av SL:s avtal, tillgångar och tillstånd | Finansieringsavtal med underliggande tillgångar samt vissa andra avtal och tillgångar (primärt fastighetsrelaterade) |
| 2 | Den personal som krävs för utarbetande av trafikförsörjningsprogram, beslut om trafikplikt och stora investeringar Avtal kopplade strategisk utveckling | Övrig personal Övriga avtal, tillgångar och tillstånd |
| 3 | Förvaltningschefens stab; administration och ärendehantering, juridisk, strategisk och ekonomisk rådgivning, handläggning konkurrensneutralt marknadsstillträde | Samtliga avtal, tillgångar och tillstånd |

4.1 Definitioner

4.1.1 Personal

Samtliga anställda i AB SL. Uppgick den 1 jan 2012 till 539 (exklusive anställda under uppsägning). Det totala antalet tjänster i SL är 586.

4.1.2 Finansieringsavtal

SL har ingått omkring 200 finansieringsavtal, där merparten är leasingavtal, antingen helt svenska finansieringar eller en kombination av svensk och amerikansk leasing, s k Leases-to-Service-Contracts (LSC).

4.1.3 Övriga avtal

SL har ca 8000 avtalsdokument. Dessa kan översiktligt delas in i följande kategorier.

- Trafikavtal
- Underhållsavtal
- Leveransavtal
- Ramavtal

4.1.4 Tillgångar

SL:s tillgångar omfattar infrastruktur, fastigheter, fordon, maskiner, inventarier, reservdelslager, immateriella rättigheter och dokumentation

4.1.5 Tillstånd

Avser tillstånd AB SL har erhållit från bl a Transportstyrelsen (säkerhetstillstånd och spårinnehav) och Elsäkerhetsverket, Länsstyrelsen (trafikansvar, ägaransvar fordon och kameraövervakning) och Stadsbyggnadskontoret (biogas)

5. Konsekvensanalys av alternativ 1

5.1 Alternativets innebörd

Detta alternativ innebär att SL:s verksamhet, personal och en stor del av bolagets tillgångar och avtal förs över till trafiknämndens förvaltning. Överföringen av verksamheten görs så att SL:s nuvarande organisation med avdelningar och sektioner hålls intakt.

Av praktiska och ekonomiska skäl behålls bolaget AB SL med dotterbolag för att under en övergångsperiod härbärgera vissa ingångna avtal, som finansieringsavtal avseende spårfordon och innehavare av vissa tillgångar.

Förslagets organisation liknar del den förändring som genomförs i Uppsala län där den verksamhet som tidigare bedrivits av UL förs över till en förvaltning i landstinget, även om processen för Stockholms del är mer komplicerad.

| Trafiknämnden | AB SL |
|--|--|
| All personal Huvuddelen av SL:s avtal, tillgångar och tillstånd | Finansieringsavtal och underliggande tillgångar samt vissa andra avtal och tillgångar (primärt fastighetsrelaterade) |

Det finns starka skäl för att finansieringsavtalen ska ligga kvar i SL. En överföring av dessa avtal skulle kräva en särskild och betydlig mer omfattande utredning och hantering än vad som är fallet för överlåtelse av flertalet andra avtal inom SL. En överföring av avtalen kräver samtycke från motparten, och ett sådant samtycke kommer sannolikt inte erhållas med mindre än att SL/SLL övertar ansvaret för tillkommande skatterisker för finansiärerna som ett partsbyte kan medföra. Det är ett ansvar som SL/SLL inte rekommenderas att ta. I det fallet att en avbolagisering skulle genomföras utan fullt samtycke, vore detta avtalsbrott och utgjorde därmed grund för förtida uppsägning. Enligt bedömningen 2006 skulle ett "worst case-scenario", med uppsägning av samtliga avtal medföra kostnader för lösenpremier på minst 3 miljarder kronor.

Det förefaller också troligt att föreslagen organisation resulterar i att vissa ytterligare avtal och ett antal tillgångar ligger kvar i AB SL. Det kan röra avtal som ligger kvar i avvaktan på samtycke, men även fastigheter där det inte är motiverat att erlägga stämpelskatt för överlåtelse, eller där tidskrävande registreringsåtgärder erfordras eller där förhållandena är svårutredda eller annars komplexa. Att det uppstår en rest av avtal och tillgångar är sedvanligt i samband med koncerninterna rörelseöverlåtelser (jfr t.ex. rörelseöverlåtelser från SL Infrateknik till AB SL).

Förslaget innebär därför att bolaget AB SL formellt kommer att finnas kvar, men utan egna anställda och egentlig verksamhet. Eftersom AB SL inte längre kommer ha personella resurser, behöver sådana från gång till gång lånas in från trafiknämndens förvaltning för att hantera SL:s avtal och tillgångar t.ex. i samband med förhandlingar och förvaltning av avtal.

Den formella roll- och resursfördelningen mellan bolag och förvaltning bör utredas närmare bland annat i förhållande till upphandlingsreglerna och ansvarsfördelning. Gentemot resenärerna behålls "SL" som varumärke för trafiken, medan den övriga verksamheten och kommunikationen gentemot myndigheter, trafikföretag och andra intressenter bedrivs under förvaltningens namn.

5.2 Förutsättningar för genomförande

2006 biföll landstingsfullmäktige en motion (2003:38) om att avbolagisera AB SL och inrätta en nämnd för kollektivtrafiken. SL fick då uppdraget av landstingsförvaltningen att genomföra delar av den konsekvensanalysen.

I allt väsentligt gäller samma förutsättningar idag som 2006, varför sammanställningen av konsekvenser för förslaget nedan bygger på en sammanfattning av utredningen från 2006.

Samtycke från finansiärer

Som ovan nämnts har vi i detta alternativ utgått ifrån att finansieringsavtalen och dess underliggande tillgångar inte överläts till förvaltningen, utan ligger kvar i AB SL (eller AB SL Finans). Trots att inte avtalen flyttas måste finansieringsavtalen beaktas vid en övergång av annan verksamhet i AB SL.

SL har uppdragit åt en svensk advokatbyrå (Hannes Snellman) samt en amerikansk advokatbyrå (Linklaters) att göra en första översiktlig utredning av vilka konsekvenser olika organisationsalternativ får på två leasingtransaktioner, varav en har ingåtts av AB SL och en av AB SL Finans. De utredda transaktionerna antas utgöra typfall för hur övriga leasingtransaktioner ser ut men i steg 2 behöver vi gå vidare och utreda alla leasingarrangemang. Yttrandena från advokatbyråerna biläggs som Bilaga 2 och Bilaga 3 och kan för detta alternativ sammanfattas enligt följande:

- Förutsatt att ägandet av samt tillgångarna och verksamheten i AB SL Finans inte förändras underlättas hanteringen eftersom ingångna avtal främst begränsar leasetagaren och leasstagaren i majoriteten av fallen utgörs av AB SL Finans.
- Vad gäller de svenska finansieringsavtalen behöver Skandinaviska Enskilda Banken ("SEB") kontaktas för ett samtycke.
- Samtycke enligt de avtal som regleras enligt amerikansk rätt krävs om "all or substantially all" av tillgångarna flyttas från leasetagaren. Det är troligt att investerarna kommer att kräva en avgift för sin medverkan till transaktionerna samt att AB SL respektive SL Finans behöver stå för kostnaderna (inklusive juridiskt biträde) med anledning av respektive transaktion. Erfarenhetsmässigt skulle en sådan samtyckesprocess kunna fortgå under ca 6-12 månader och avgifterna som AB SL får stå för kunna landa på omkring 10 miljoner kronor.
- AB SL kommer att bära risken för negativa konsekvenser för leasegivarna som följer p.g.a. överföring av verksamheten. Det är svårt att bedöma sannolikheten för och storleken på eventuella skador som kan drabba leasegivare m.fl.

Enligt avtalen äger således en amerikansk leasegivare rätt att kräva skadestånd av SL för de fall denne drabbas av t.ex. en negativ skattekonsekvens av den genomförda överföringen av verksamheten.

- Ett serviceavtal kommer att behöva ingås mellan AB SL och/eller SL Finans samt Trafiknämnden, avseende fortsatt underhåll av spårfordonen. AB SL:s respektive SL Finans är även fortsatt skyldiga att tillse att spårfordonen underhålls med åtminstone samma omsorg som AB SL respektive SL Finans underhåller ägda spårfordon.

Sammanfattningsvis, samtycke till att SL överlåter merparten av verksamheten till förvaltningen enligt förslaget kan sannolikt erhållas efter en relativt lång och kostsam process. Dock kommer SL inte att undgå ansvar för eventuella negativa konsekvenser (skattemässiga eller andra) som leasegivare kan komma att åsamkas på grund av överföring av verksamheten.

Överföring av övriga avtal, tillstånd samt tillgångar

Överföring av *avtal* kräver en omfattande utredning och administration. Jämfört med situationen 2006 har SL idag en avsevärt mycket bättre kontroll över sina avtal och avtalsparter. Vidare antas nu en annan hantering av finansieringsavtalen (där SL Finans blir orörd och där leasingavtalen samt underliggande tillgångar inte flyttas) samt de fastigheter och andra tillgångar där negativa ekonomiska effekter kan uppkomma, vilket underlättar administrationen och minskar hanteringskostnaderna. I SL:s digitala dokumenthanteringssystem finns ca 8000 avtalsdokument registrerade.

För vart och ett av dessa avtal måste avtalsparterna samtycka till en överföring från SL till SLL. (såvida det inte framgår av avtalet att SL har fri överlåtelse rätt). Det finns inte anledning att anta att SL:s motparter skulle ha något att erinra mot en sådan överlåtelse. Det är snarast fråga om en administrativ hantering, där det kommer att kräva en särskild insats vad gäller gamla avtal och rättsförhållanden i syfte att säkerställa att inte några rättigheter går förlorade.

SL har flera *tillstånd* som vid var tid måste vara gällande. Övergång av verksamhet från en juridisk enhet (AB SL) till en annan (trafiknämnden) innebär att ett nytt tillstånd krävs från Transportstyrelsen för drift och förvaltning av infrastruktur och så kallad tjänstetrafik. Det ställer krav på att en fullständig säkerhetsorganisation med tydlig delegationsordning inrättas och dokumenteras i trafiknämndens förvaltning. Detta är ett relativt omfattande arbete. SL har därutöver tillstånd från bland andra Elsäkerhetsverket och Länsstyrelsen, vilka också måste överföras.

SL:s *tillgångar* (infrastruktur, fastigheter, fordon, maskiner, inventarier, reservdelslager, immateriella rättigheter och dokumentation) måste identifieras och värderas. Att göra en marknadsvärdering av tillgångarna för beräkning av skattekonsekvenser är en svår uppgift då stora delar av SL:s tillgångar inte har någon andrahandsmarknad. Vidare måste effekterna på balansräkning och eventuella skattemässiga konsekvenser av en överföring analyseras för respektive tillgång. Det förefaller sannolikt att vissa tillgångar, i varje fall under en övergångstid, blir kvar i AB SL då en överföring av desamma kan resultera i oönskade ekonomiska effekter. Sammanfattningsvis föreslås att en överföring av avtal och tillgångar görs successivt där avtal som bedöms som krångliga och kostsamma att flytta eventuellt kan ligga kvar i AB SL tills de löper ut.

Eftersom SL:s verksamhet och personal förs över till förvaltning krävs att den nya organisationen söker och får nya tillstånd inom berörda områden. Tillstånden måste komma på plats innan personal och tillgångar förs över.

Överföring av personal

Eftersom förslaget innebär att i princip all verksamhet överförs till förvaltningen är det en fråga om övergång av verksamhet. I praktiken innebär det att samtliga SL:s anställda erbjuds anställning vid förvaltningen. Den enskilde arbetstagaren har naturligtvis rätt att motsätta sig att anställningen förs över till trafiknämnden. Om så sker leder det till att arbetstagaren sägs upp på grund av arbetsbrist.

Överlåtaren AB SL är genom arbetsgivarorganisationen KFS bunden till Anläggningsavtalet (SL:s kollektivavtal). Förvärvaren SLL är genom sin arbetsgivarorganisation SKL bundet av Allmänna bestämmelser (SLL:s kollektivavtal). Vid överlåtelsen skall den nya arbetsgivaren tillämpa anställningsvillkoren i det kollektivavtal som gällde för arbetstagarna hos den tidigare arbetsgivaren under ett år. Det betyder att SL:s kollektivavtal vad gäller lön, semester, arbetstider och övriga förmåner skall tillämpas under högst ett år. Därefter börjar SLL:s kollektivavtal att gälla.

I två situationer görs dock undantag från denna ettårsregel. Det ena fallet är om AB SL:s kollektivavtal löper ut tidigare än ett år efter övergången. Då upphör även Trafiknämndens (SLL) skyldighet att tillämpa detta avtal. Regeln gäller inte heller om företrädare för Trafiknämnden ingår ett nytt kollektivavtal (så kallat inrangeringsavtal) enkom för de arbetstagare som övertagits från AB SL.

De två kollektivavtalen KFS Anläggningsavtal och Stockholms läns landstings Allmänna bestämmelser är i flera avseenden relativt lika. Skillnader är främst reglerna om semesterrätt och att Allmänna bestämmelser saknar förmåner som årskort i SL-trafiken, Arbetstidskonto och Rikskuponger.

En framgångsfaktor för övergången är sannolikt att en tidig överenskommelse kan tecknas där olikheterna i förmåner jämkas.

För att säkerställa en framgångsrik övergång föreslås att ett "moratorium" görs för integration och samordning av SL:s verksamhet med landstingets övriga verksamhet, exempelvis under 24 månader, för att först därefter överväga eventuell samordning mellan trafiknämndens förvaltning och övriga verksamheter inom SLL.

Tid och kostnader för genomförande

Med hänsyn till budget och redovisning bör ett genomförande av detta alternativ ske vid ett årsskifte. För att möta kraven på en samlad överföring av personal, tillstånd, avtal och tillgångar gör SL bedömningen att en sådan kan ske tidigast vid årsskiftet 2013/2014.

Den totala kostnaden för genomförande påverkas till stor del av genomförandetakten i överföring av avtal, tillgångar m.m. från AB SL till förvaltningen. Uppskattningsvis kommer kostnaderna för externa konsulter och rådgivare uppgå till c:a 10 miljoner kronor för att erhålla samtycke, samt ytterligare c:a 30 miljoner kronor för administration, värdering av tillgångar och överföring av övriga avtal och tillgångar.

Därtill kommer kostnaderna för de interna resurser som kommer att krävas.

5.3 Konsekvenser för beslutsfattande

Trafiknämnden fattar ensamt beslut i de ärenden som rör tillgångar och avtal som finns i trafiknämndens förvaltning. För de avtal och tillgångar som ligger kvar i AB SL blir det dock bolagsstyrelsen som är formell beslutsfattare. I sistnämnda fall kan krav ställas på att styrelsens beslut, i definierade fall, föregås av ett godkännande av trafiknämnden. En sådan "godkännandeprocess" tillämpas i dag mellan SL och trafiknämnden men även mellan AB SL och dess dotterbolag, i sistnämnda fall dock med den skillnaden att det enbart sitter tjänstemän i dotterbolagsstyrelserna.

Som exempel kan nämnas att om trafikavtalen ligger i trafiknämnden och det är trafiknämnden som är den upphandlande enheten för trafikavtal, fattas beslut om att ingå nytt trafikavtal alternativt ändra ett tidigare ingånget trafikavtal av trafiknämnden ensamt (och bolagsstyrelsen är inte delaktig).

För de tillgångar och avtal som av någon anledning blir kvar i AB SL gäller samma ordning som idag. Om exempelvis avtalet rörande C20-fordonen ligger kvar i AB SL är det bolagsstyrelsen som beslutar om tilläggsavtal etc. På samma sätt är det bolagsstyrelsen som beslutar om åtgärder hänförliga till en fastighet som fortsatt ägs av SL. I båda fallen kan besluten, beroende på dess art, kräva att bolaget inhämtat godkännande från trafiknämnden.

Förslaget innebär därför att trafiknämnden ensamt kan fatta de beslut som bolagsstyrelsen gjorde före omorganisationen den 1 januari 2011, med undantag av de beslut som bolagsstyrelsen fattar rörande de "restavtal" och "resttillgångar" som fortsatt ligger kvar i AB SL. Andelen beslut som formellt hanteras i AB SL kommer att minska i takt med att tillgångar och avtal successivt förs över till landstinget. För att undvika dubbelt beslutsfattande på politisk nivå föreslås att AB SL ges en tjänstemannastyrelse, på samma sätt som idag gäller för SL:s dotterbolag. Det politiska inflytandet över de frågor som bolaget hanterar säkerställs istället genom ägardirektivens krav på inhämtande av godkännande från trafiknämnden.

5.4 Konsekvenser för verksamheten

En fördel med detta alternativ är att SL:s nuvarande organisation och verksamhet som helhet hålls samman.

Alternativet innebär emellertid en stor förändring för alla anställda som ska byta arbetsgivare. Mot bakgrund av att SL så sent som den 2 maj 2011 driftsatte ny organisation efter en omfattande och genomgripande förändringsprocess kan genomförandet av detta alternativ skapa oro i personalen, vilket i förlängningen kan äventyra kompetensförsörjning och leveransförmåga.

En nackdel med detta alternativ är att trafikföretag och kommuner inte kommer att uppfatta trafiknämndens förvaltning som konkurrensneutral vad gäller beslut om trafikplikt och tilldelning av kapacitet vid terminaler och hållplatser, då dessa uppgifter utförs i samma organisation som utför SL-trafiken.

6. Konsekvensanalys av alternativ 2

6.1 Alternativets innebörd

Detta alternativ innebär att trafiknämnden tillförs resurser för att fullt ut utföra den strategiska planeringen av kollektivtrafiken; föra dialog med kommuner, utarbeta fram trafikförsörjningsprogram och andra strategiska dokument och planer. Detta alternativ kan sägas vara i linje med de förutsättningar som ges i den nya kollektivtrafiklagen, dvs. att strategiska beslut om kollektivtrafik ska tas politiskt för ökad insyn och bättre samordning (trafiknämnden), medan mer operativa uppgifter som upphandling av kollektivtrafik får utföras av aktiebolag (AB SL).

Förvaltningens personal skulle här huvudsakligen föras över från AB SL:s avdelningar Strategisk utveckling, Verksamhetsstyrning och ekonomi samt vissa delar av Gemensamma funktioner.

| Trafiknämnden | AB SL |
|---|---|
| Personal för utarbetande av trafikförsörjningsprogram, beslut om trafikplikt och strategiska dokument Avtal kopplade till kollektivtrafiknämndens verksamhet | Övrig personal. Övriga avtal, tillgångar och tillstånd |

SL kvarstår i detta alternativ som en renodlad utförarorganisation med uppdraget att bidra till verkställandet av trafikförsörjningsprogrammet. SL:s nuvarande verksamhetsidé uttrycker att bolaget utifrån ägarens krav och intressenters förväntningar ska *"föreslå och genomföra regionala kollektivtrafiklösningar som underlättar arbetspendling"*. Enkelt uttryckt får detta alternativ konsekvensen att SL genomför upphandling, investeringar och avtalsförvaltning i enlighet med trafiknämndens beslutade strategier och direktiv. Ett sådant genomförande förutsätter att SL fortsatt är upphandlande enhet vilket innebär att bolagsstyrelsen fortsatt har att fatta en del beslut av verkställande karaktär.

6.2 Förutsättningar för genomförande

Samtycke från finansärer

Se ovan samt Bilaga 2 och Bilaga 3 avseende inhämtade yttrandena från advokatbyråer, vilka för detta alternativ kan sammanfattas enligt följande:

- Samtycke krävs sannolikt inte från vare sig svenska eller amerikanska leasegivare.
- AB SL kommer att bära risken för negativa konsekvenser som följer p.g.a. genomförd omorganisation. Det är svårt att bedöma sannolikheten för och storleken på eventuella skador som kan drabba leasegivare m.fl. Enligt avtalen äger således en amerikansk leasegivare rätt att kräva skadestånd av SL för de fall denne drabbas av t.ex. en negativ skattekonsekvens.

Överföring av personal

Se avsnitt 5.3.

Överföring av avtal

Aktuella avtal är de som handläggs inom avdelningen för strategisk utveckling; konsultavtal, samarbetsavtal med bl a Trafikverket, fastighetsavtal, finansieringsavtal samt avtal med kommuner om framkomlighet.

För vart och ett av dessa avtal måste avtalsparterna samtycka till en överföring från SL till SLL. (såvida det inte framgår av avtalet att SL har fri överlåtelse rätt). Det finns inte anledning att anta att SL:s motparter skulle ha något att erinra mot en sådan överlåtelse.

Tid och kostnader för genomförande

Alternativet förutsätter ett antal utredningar, bland annat en genomgång och säkerställande av säkerhetsorganisationen och tillstånden men bör i övrigt gå relativt snabbt att genomföra. En viktig parameter är också gränsdragningar mellan trafiknämnden och AB SL.

Oaktat utredningar om rollfördelning uppskattas att alternativet genomföras på tre-fyra månader till en jämförelsevis liten kostnad.

6.3 Konsekvenser för beslutsfattande

Trafiknämnden fattar ensamt beslut om förslag till trafikförsörjningsprogram och trafikplikt samt, beroende på hur man vill dra gränssnitten, om genomförandeplan, idéstudier och förstudier.

Bolagsstyrelsen fattar operativa beslut, som beslut om upphandling, projektgenomförande och avtalsuppföljning. En ordning som idag, där AB SL:s beslut föregås av ett godkännande från trafiknämnden kan bestå i vissa definierade frågor/områden.

Vad gäller förslag på hantering av "dubbelt beslutsfattande", se 5.3. Om AB SL i alternativet ska ha en mer självständig roll gentemot trafiknämnden, såsom i Västra Götaland, så bör personunion mellan trafiknämnden och bolagsstyrelsen undvikas.

Konsekvenser för verksamheten

Detta alternativ innebär att befintlig verksamhet delas mellan trafiknämndens förvaltning och AB SL och är därmed inte i linje med SL:s befintliga organisation och den processlogik som Översyn SL byggde på.

Alternativet skulle därför kräva en etablering av tydliga gränssytor och former för samverkan mellan förvaltningen och bolaget så att de strategiska besluten och bakomliggande analyserna ger nödvändig vägledning för ett effektivt genomförande av upphandlingar, investeringsprojekt och avtalsförvaltning, och omvänt att SL bidrar med kunskap om den dagliga verksamheten för att säkerställa att strategiska beslut verklighetsanpassas.

7. Konsekvensanalys av alternativ 3

7.1 Alternativets innebörd

Fullmäktige har den 6 december 2011 beslutat att, provisoriskt fram till dess att föreliggande utredning är klar, anta nytt reglemente för trafiknämnden samt nya ägardirektiv och bolagsordning för AB SL. De nya dokumenten har anpassats till den nya kollektivtrafiklagen och anger bland annat vem som beslutar om trafikförsörjningsprogram, trafikplikt samt ingår avtal om trafikplikt. Gränssnitten mellan trafiknämnden och AB SL har tydliggjorts även på andra områden.

Detta alternativ innebär en justering av den befintliga provisoriska organisationen. Trafiknämndens förvaltning förses, vid sidan av den befintliga färdtjänstavdelningen som handlägger tillståndsprövning, med en stab som stödjer förvaltningschefen och trafiknämnden, vad gäller administration av ärenden och överföring av uppdrag till AB SL och WÅAB för genomförande. Organisation kommer att möta kraven på ett tydligt gränssnitt mellan trafiknämnden och AB SL, något som bitvis har upplevts som bristfälligt under 2011. Förvaltningschefens stab hanterar också anmälningar från företag som avser bedriva kollektivtrafik på kommersiell grund.

| Trafiknämnden | AB SL |
|--|--|
| Förvaltningschefens stab; administration och ärendehantering, juridisk, strategisk och ekonomisk rådgivning, handläggning konkurrensneutralt marknadstillträde | All befintlig personal. Samtliga avtal, tillgångar och tillstånd |

Med föreslagen förvaltningsorganisation som säkerställer tydliga gränssnitt mellan trafiknämnd och bolag skapas förutsättningar för en bättre politisk process och samordning med annan samhällsplanering.

Förutsättningar för genomförande

Samtycke från finansiärer

Detta alternativ kräver inget samtycke från finansiärer.

Överföring av avtal, tillstånd samt tillgångar

Detta alternativ kräver ingen överföring av avtal, tillstånd eller tillgångar

Överföring av personal

Detta alternativ medför inga omedelbara konsekvenser för personalens anställningsförhållanden.

Tid och kostnader för genomförande

Arbetet med att utforma förslag till förvaltningschefens stab och färdtjänstavdelningen sker inom ramen för den uppföljning av Översyn SL som sker i perioden mars-maj 2012. Förvaltningsorganisationen kan vara i drift omedelbart efter ett beslut i landstingsfullmäktige.

7.2 Konsekvenser för beslutsfattande

Denna ordning innebär att de formella besluten till stor del fattas i AB SL men att de i definierade fall förutsätter ett godkännande i trafiknämnden. Detta är i linje med dagens förhållanden och kan upplevas som ett dubbelt beslutsfattande. Till skillnad från dagens situation kommer dock, i detta alternativ, trafiknämndens förvaltning förses med personal (utöver färdtjänst). Sådan personal kommer bland annat att svara för att ställa samman och rapportera trafiknämndens s.k. ingående delar, dvs. SL, WÅAB, Färdtjänstverksamhet och trafiknämndsförvaltningen samt vara representant för trafiknämndens förvaltning inför ägare, politiker och intressenter. Detta bör, från ett praktiskt perspektiv, kunna minska upplevelsen av otydlighet mellan bolag och förvaltning.

För det fall att nuvarande personunion mellan styrelse och trafiknämndens presidium bibehålls bör man med fördel se över om man, genom den praktiska hanteringen av möten och handlingar, ytterligare kan tydliggöra gränssnitten mellan bolag och förvaltning.

T.ex. kan, för att skapa en enklare beslutshantering, övervägas om SL:s vd skulle ges ett generellt uppdrag från styrelsen att, via trafiknämndens förvaltningschef, direkt adressera trafiknämnden i de fall trafiknämndens godkännande krävs innan SL beslutar och/eller verkställer ett ärende.

Vidare skulle nuvarande rutiner för ärendehantering kunna ses över, t.ex. skulle ett ärende där såväl trafiknämndens godkännande som SL:s beslut krävs kunna utgå ifrån ett och samma dokument (försedd med både ett SL diarienummer och ett diarienummer för trafiknämnden) men med tydliga att-satser som säkerställer de olika organens uppdrag och ansvar.

7.3 Konsekvenser för verksamheten

Denna organisation för inte med sig några direkta verksamhetsmässiga konsekvenser och möjliggör för SL att vidareutveckla organisation och arbetsätt i linje med de mål som fastställdes i Översyn SL.

8. Sammanfattning och förslag till beslut

SL:s utredning har identifierat tre möjliga alternativ till utformning av förvaltningsorganisation i trafiknämnden.

| Alternativ | Trafiknämnden | AB SL |
|------------|---|--|
| 1 | All personal Huvuddelen av SL:s avtal, tillgångar och tillstånd | Finansieringsavtal med underliggande tillgångar samt vissa andra avtal och tillgångar (primärt fastighetsrelaterade) |
| 2 | Den personal som krävs för utarbetande av trafikförsörjningsprogram, beslut om trafikplikt och stora investeringar Avtal kopplade strategisk utveckling | Övrig personal Övriga avtal, tillgångar och tillstånd |
| 3 | Förvaltningschefens stab; administration och ärendehantering, juridisk, strategisk och ekonomisk rådgivning, handläggning konkurrensneutralt marknadstillträde | All befintlig personal Samtliga avtal, tillgångar och tillstånd |

Alternativ ett innebär att SL:s verksamhet sin helhet överförs till trafiknämnden. AB SL kvarstår som bolag för förvaltning av vissa avtal som av juridiska skäl inte är möjligt att överföra till förvaltningen.

Trafiknämnden fattar ensamt beslut i de ärenden som rör tillgångar och avtal som finns i trafiknämndens förvaltning. För de avtal och tillgångar som ligger kvar i AB SL blir det dock bolagsstyrelsen som är formell beslutsfattare.

Alternativ två innebär att trafiknämnden förses med den kompetens och de resurser som krävs för långsiktig strategisk utveckling av kollektivtrafiken. AB SL kvarstår som en renodlad utförarorganisation med uppdraget att verkställa trafikförsörjningsprogrammet och av trafiknämnden beslutade strategier. Trafiknämnden fattar ensamt beslut om förslag till trafikförsörjningsprogram och trafikplikt samt strategiska styrdokument. Bolagsstyrelsen fattar operativa beslut, som beslut om upphandling, projektgenomförande och avtalsuppföljning.

Alternativ tre innebär att trafiknämndens förvaltning, vid sidan av befintlig färdtjänstavdelning, förses med en stab som stödjer förvaltningschefen och trafiknämnden, vad gäller administration av ärenden och överföring av uppdrag till AB SL och WÅAB för genomförande, och som säkerställer ett tydligt gränssnitt mellan trafiknämnden och AB SL. Förvaltningschefens stab hanterar också anmälningar från företag som avser bedriva kollektivtrafik på kommersiell grund.

Denna ordning innebär att de formella besluten till stor del fattas i AB SL men att de i definierade fall förutsätter ett godkännande i trafiknämnden. För att skapa en enklare beslutshantering föreslås att SL:s vd ges ett generellt uppdrag från styrelsen att, via trafiknämndens förvaltningschef, direkt adressera trafiknämnden i de fall trafiknämndens godkännande krävs innan SL beslutar och/eller verkställer ett ärende.

En ytterligare förenkling av processen kan uppnås genom att de ärenden där såväl trafiknämndens godkännande som SL:s beslut krävs, utgår ifrån ett och samma dokument (försedd med både ett SL-darienummer och ett darienummer för trafiknämnden) men med tydliga att-satser som säkerställer de olika organens uppdrag och ansvar.

8.1 Värdering av de tre alternativen

Samtliga tre alternativ är möjliga att genomföra, men SL:s bedömning är att genomförande av alternativ tre – förstärkt förvaltningsorganisation – är det lämpliga första steget att ta. Med hänsyn till de resurser (tid och kostnader) som krävs för att nu genomföra en mer omfattande överföring av SL:s verksamhet till trafiknämndens förvaltning (alternativ ett och två), och det läge som SL:s organisation befinner sig i, finns en risk att kompetensförsörjning och leveransförmåga äventyras.

SL driftsatte sin nuvarande organisation den 2 maj 2011 efter ett omfattande förändringsarbete, Översyn SL, som bedrevs under perioden mars 2010-april 2011. Organisationen bygger på en processlogik och är utformad för att möta kraven på SL att verka både som kompetent strateg och affärsmässig beställare. Med tanke på det pågående förändringsarbetets omfattning och stora påverkan på nya arbetsätt som ska säkerställa yttre och inre effektivitet i verksamheten, är det mindre lämpligt att på kort sikt genomföra ytterligare strukturella förändringar i organisationen. Med ett genomförande av alternativ tre får SL nödvändiga förutsättningar att etablera organisation och arbetsätt för att uppfylla de krav som ställdes i Översyn SL.

I ett längre perspektiv ser SL att både alternativen ett och två kan övervägas. Ett genomförande av alternativ ett borde i så fall ske i samband med en översyn av landstingets organisation och styrning som helhet, med tillhörande analyser av integration av gemensamma funktioner och möjliga rationaliseringar och samordningsvinster. Ett genomförande av alternativ två borde lämpligen ske efter en uppföljning vilka konsekvenser den nya kollektivtrafiklagstiftningen och det fria marknadstillträdet har medfört.

Bilaga 1

Mot bakgrund av resonemanget ovan förordar SL ett omedelbart genomförande av alternativ tre. Med en förstärkt förvaltningsorganisation som säkerställer tydliga gränssnitt mellan trafiknämnd och bolag skapas förutsättningar för en bättre politisk process och samordning med annan samhällsplanering.

I december 2012 föreslås genomföras en utvärdering av den nya organisationens förmåga att klargöra gränssnitt och förenkla beslutsprocessen. Mot bakgrund av en sådan utvärdering får sedan ställning tas till huruvida ytterligare anpassning av organisation och arbetssätt i riktning mot alternativ ett eller två bör övervägas.

Organisation av RKTM i olika län

Detta pm beskriver hur kollektivtrafikmyndigheten organiserats i Region Skåne, Västra Götalandsregionen och Uppsala län.

Region Skåne¹

Nuvarande organisation

Skånetrafiken utgör idag en förvaltning inom Region Skåne. Region Skåne är THM, vilket bygger på ett avtal mellan kommuner och regionen. Skånetrafiken styrs av en nämnd, *Kollektivtrafiknämnden (KTN)*. Det finns i dagsläget inget utförarbolag, förutom Öresundståg som är ett mellan trafikhuvudmännen i Sydsverige gemensamt ägt bolag vars uppgift är att administrera avtalen om det sydsvenska regionalstågssystemet.

Förutom att Skånetrafiken är förvaltning så liknar verksamheten till stor del SL:s, även om Skånetrafiken (och Region Skåne) saknar ägande och förvaltning av spårinfrastruktur, depåer och fastigheter i den omfattning som SL äger. Skånetrafiken svarar för såväl strategisk utveckling som för operativa frågor.

Organisation efter årsskiftet

Modellen med Skånetrafiken som en del av Region Skåne har ansetts framgångsrik och kommuner och regionen är överens om att behålla modellen även inom ramen för den nya lagstiftningen. Detta innebär att Region Skåne blir RKTM.

Regionfullmäktige kommer i februari 2012 fastställa hur man inom regionen ska organisera myndigheten. Det förslag som är framtaget, och som väntas genomföras, innebär myndighetsansvaret fördelas mellan två delar av regionen, *Regionala Tillväxtnämnden* och *Kollektivtrafiknämnden*. Nämnderna saknar personunion och har olika stödjande förvaltningsorganisationer. Skånetrafiken, som är Kollektivtrafiknämndens förvaltningsorganisation, har ca 280 anställda inklusive viss operativ personal och är lokaliserad till Hässleholm (främst administration och ledning), Malmö, Helsingborg, Lund och Kristianstad (främst kundservice) medan Regionala Tillväxtnämndens förvaltning består av ett 30-tal personer och är lokaliserad till Kristianstad och Malmö.

De frågor som framöver kommer hanteras av Regionala Tillväxtnämnden är ansvaret för att samordna framtagandet av Trafikförsörjningsprogram som sedermera fastställs av regionfullmäktige och fatta beslut om Allmän Trafikplikt.

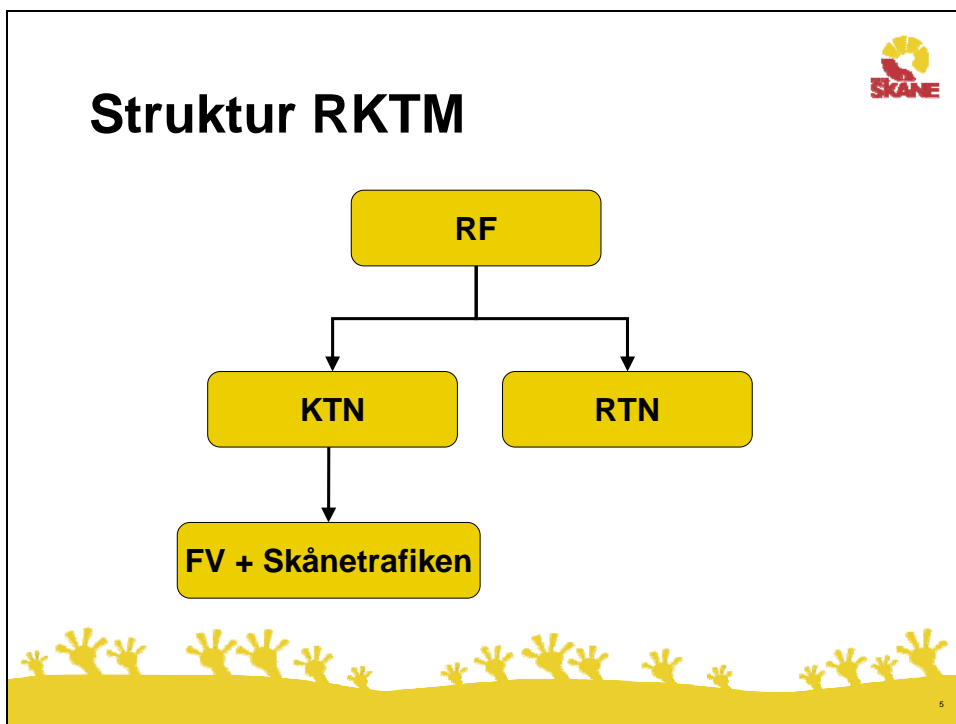
I detta ingår också att arrangera samråd kring Trafikförsörjningsprogram (Region Skåne avser att revidera sitt trafikförsörjningsprogram årligen och man har tagit fram ett första program som ska fastställas efter årsskiftet).

¹ Information från Intervju med Bengt Nilsson chef Strategisk Utveckling Skånetrafiken

Skånetrafiken kommer dock även framgent ge stöd vid utformning av Trafikförsörjningsprogram och Skånetrafiken kommer att behålla sina nuvarande strategiska funktioner. I praktiken tycks den del av Regionala utvecklingsnämndens förvaltningsorganisation som ansvarar för kollektivtrafik bli ganska liten.

Motivet till separationen är att man vill att myndighetsbesluten ska hållas separerade från den trafikverksamhet som Regionen bedriver i eget namn och som därför kan uppfattas som konkurrera med den kommersiella trafiken. I praktiken finns dock en stor del av myndighetsutövningen i Skånetrafikens del av verksamheten. Hit hör att hantera frågor om tillträde till biljettsystem och terminaler mm, samt att vara den ingång till vilken den kommersiella kollektivtrafikföretag ska anmäla sin trafik.

Tidigare fanns ett förslag från regionledningen om att *Regionala tillväxtnämnden* skulle få en större del av ansvaret och även att strategiska funktioner skulle flyttas från Skånetrafiken. Att detta inte genomförs beror på att man sett att en viktig framgångsfaktor för Skånetrafiken har varit den täta kopplingen mellan den långsiktiga utvecklingen och driften. I dagsläget bedöms inte några tjänster flyttas från Skånetrafiken.



Ägande

Eftersom all verksamhet idag bedrivs i förvaltningsform finns inget separat bolag med avtal och ägande (avtalen om Öresundstågstrafiken ligger formellt inte på Öresundståg AB utan hos respektive länshuvudman). Ägarfrågor, som anskaffningsbeslut och borgensåtaganden för tåg, lyfts ofta till regionstyrelse och fullmäktige och hanteras då från central förvaltning.

Konsekvenser och effekter



- Region Skåne = RKTm – politisk tyngd, tydlighet och styrning (förvaltningsform)
- RF fastställer trafikförsörjningsprogram årligen – framtaget av RTN och KTN
- KTN
 - Verkställer trafikförsörjningsprogrammet
 - Ansvarar för utveckling av skattesubventionerad och kommersiell trafik
- RTN
 - Fattar myndighetsbeslut – allmän trafikplikt

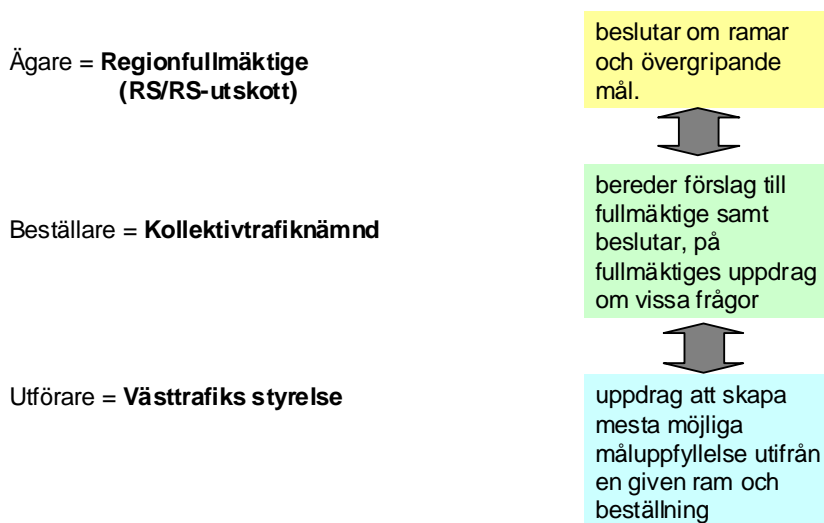


Västra Götalandsregionen²

Nuvarande organisation

Fram till årsskiftet ägs Västtrafik, som är Trafikhuvudman i Västra Götalandsregionen, gemensamt av Västra Götalandsregionen och de 49 kommunerna.

Roller



Organisation efter årsskiftet

Västra Götalandsregionen blir RKTM och ensam ägare till Västtrafik. Processen att gå från delat till ensamt ägarskap Västtrafik har pågått under flera år. Detta, snarare än den nya kollektivtrafiklagen, är den stora förändringen.

De större besluten om kollektivtrafiken kommer fattas av Regionfullmäktige. Hit hör, utöver budget och planbudget, att fastställa Trafikförsörjningsprogram samt större strategier, t ex Tågstrategi och prisstrategi och större investeringar.

I regionen etableras en Kollektivtrafiknämnd, vilken bereder kollektivtrafikärenden till fullmäktige samt fattar beslut om allmän trafikplikt och principiellt viktigare tillköp. Kollektivtrafiknämnden fungerar också som beställare till Västtrafik och utifrån fullmäktiges budget beslut om budgetram. Rollfördelningen med beställare – utförare följer den styrmodell som regionen tillämpar inom sjukvården. Avsikten är att den politiska styrningen ska utövas via strategiska beslut.

² Information från intervju med Ulrika Bokeberg, tf Kollektivtrafikdirektör Västra Götalandsregionen

Kollektivtrafiknämnden svarar också för formella samråd med kommunerna kring trafikens strategiska utveckling.

Beställare (kollektivtrafiknämnd) :

Kollektivtrafiknämndens beslutar om:

- Förslag till långsiktig målbild
- Förslag till trafikförsörjningsprogram
- Bereda pris- och sortimentsstrategi
- Bereda klimat- och miljöstrategi, tågstrategi, bränslestrategi mfl
- Besluta om årlig beställning och ram till Västtrafik utifrån RF ram/inriktning
- Besluta om trafikplikt
- Besluta om tillköp av principiell karaktär

Uppgift att samverka med kommunerna kring strategiska långsiktiga planer

Uppgift att verka för forskning och utveckling kollektivtrafik



Kollektivtrafikförvaltningen

Till sitt förfogande har Kollektivtrafiknämnden en tjänstemannaorganisation, som i dagsläget är under uppbyggnad. Fullt utbyggd antas förvaltningen bestå av ca 15 personer. Utöver ledning och kanslifunktion för nämnden ska förvaltningen också ha strategisk kompetens inom områden som samhällsbyggnad, trafikplanering, analys, miljö mm, samt kompetens avseende projektledning och verksamhetsstyrning. Vissa tjänster har flyttats från Västtrafik och från förvaltningen Regionutveckling.

Utöver den egna kompetensen ska Västtrafik också stödja Kollektivtrafikförvaltningen med olika typer av expertkompetens.

Kollektivtrafikförvaltningen är placerad i Göteborg.

Västtrafik

Västtrafik kvarstår som bolag med egen ledning och styrelse med roll att fungera som utförarorganisation. Västtrafiks utförande sker genom att Västtrafik i sin tur upphandlar trafik i konkurrens, undantaget spårvägstrafiken som direkttilldelas till egenregibolaget Göteborgs Spårvägar via Göteborgs kommun.

Bolagsstyrelsen utgörs av förtroendevalda, men ska verka för bolagets bästa och personunion får/ska inte finnas mellan bolagsstyrelsen och Kollektivtrafiknämnden.

Traditionellt har styrelsearbetet i Västtrafik inte präglats av partipolitiska skiljelinjer, utan de det fall sådan funnits har de snarare berört geografi.

Bolaget fattar beslut syftande till att uppfylla beställningen från Kollektivtrafiknämnden. Västtrafik har ca 250 anställda.

Avtal, ägande mm

Den nya organisationen innebär att Västra Götalandsregionen tar över ägandet av Västtrafik från kommunerna, men eftersom bolaget behålls så görs ingen överflyttning av avtal till förvaltning. Verksamheten är också intakt, undantaget de tjänster som flyttas över till Kollektivtrafikförvaltningen.

Uppsala län³

Ansvar för kollektivtrafiken i Uppsala län har delats mellan kommuner och landsting. Stadstrafiken i Uppsala kommun har organiserats av det kommunala beställningsbolaget Uppsala Buss och utförts av det kommunalägda Gamla Uppsala Buss (GUP). Övrig trafik har handlats upp av bolaget Upplands Lokaltrafik (UL), som ägs gemensamt mellan kommuner och landsting. Tåtorstrafiken i Enköping har upphandlats och beställts separat av Enköpings kommun. I Håbo kommun har tåtorstrafiken beställts av UL men haft en särskild finansiering.

UL har idag ca 70 anställda, varav hälften arbetar med operativa frågor som kundtjänst/trafikupplysning.

Styrningen av UL har skett via ägarråd (vilka organiserats av Regionförbundet) och bolagsstämma. Styrelsen för UL har bestått av såväl förtroendevalda som andra. Styrelsearbetet har till skillnad mot inom SL varit helt opolitiskt. Liksom på många andra håll har eventuella konflikter om kollektivtrafiken snarare handlat om geografi än om partipolitik.

Organisation efter årsskiftet

Kommuner och landsting har kommit överens om att landstinget ska vara RKTU. Processen mot att låta landstinget ta ansvaret för kollektivtrafik startade innan den nya kollektivtrafiklagen infördes och förebilden var den samlade kollektivtrafik som etablerades i Region Skåne genom Skånetrafiken.

Den nya organisationen innebär att landstinget tar över hela ägandet av UL samt Stadsbusstrafiken i Uppsala genom förvärf av den lokala trafikhuvudmannen Uppsala Buss samt det kommunala åkeriet Gamla Uppsala Buss (GUB).

De anställda på UL och Uppsala Buss (UB) förs över till en ny förvaltning i landstinget, Kollektivtrafikförvaltningen och bolagen kommer därefter inte ha några egna anställda (Uppsala Buss har en anställd idag, utan delar tjänster med UL; troligen kommer UB att avvecklas).

UL:s nuvarande organisation behålls i den nya förvaltningen, men för vissa funktioner (ekonomi, PA, upphandling) nyttjas andra förvaltningar i landstinget.

Överföringen sker med så kallad *verksamhetsövergång* och innebär att de anställda tar med sig sin anställningstid in i landstinget. Icke avtalsreglerade förmåner jämkas. Inga personer söker sina tjänster. De som inte vill gå över sägs upp från bolaget utifrån arbetsbrist.

Bolaget UL kommer att finnas kvar tills vidare för att härbärgera olika ingångna avtal. Gentemot resenärerna kommer varumärket UL användas avseende den samhällsupphandlade trafiken medan man mot den kommersiella marknaden och samhället kommer agera som kollektivtrafikförvaltningen. Den exakta formella rollfördelningen mellan bolag och förvaltning är för närvarande inte helt klarlagd.

³ Information huvudsakligen genom intervju med Caj Rönnbäck, tf vd UL samt information på LUL:s hemsida.

Hittills planerar man exempelvis inte teckna något avtal mellan landstinget och UL om t ex hyra av personal, utan förvaltningen kommer agera i bolagets namn när så är nödvändigt.

Det finns en förståelse från landstinget om att kollektivtrafiken även fortsättningsvis ska bedrivas "affärsmässigt", dvs att UL ska uppfattas som en aktör på en marknad (om än med subventioner och samhällspolitiskt uppdrag i botten) och att intäkter och kostnader kan variera mellan åren beroende på konjunktur, oljepris, väder osv.

UL:s ägande i Transitio och MÅLAB förs över till landstinget.

Utförlarbolaget GUB kommer, vid ett förvärv, att politiskt inordnas under *Produktionsstyrelsen*, men vara kvar som bolag.

Styrning

Inom landstinget bildas en *Kollektivtrafiknämnd (KTN)* med 13 ledamöter och 8 ersättare. Nämnden får ansvar för såväl de strategiska som operativa frågorna inom kollektivtrafikområdet. I detta ingår att fastställa trafikförsörjningsprogram och fatta beslut om *allmän trafikplikt*, hålla samråd med kommuner och andra, fastställa taxor inom de ramar som getts av fullmäktige, genomföra upphandlingar mm.

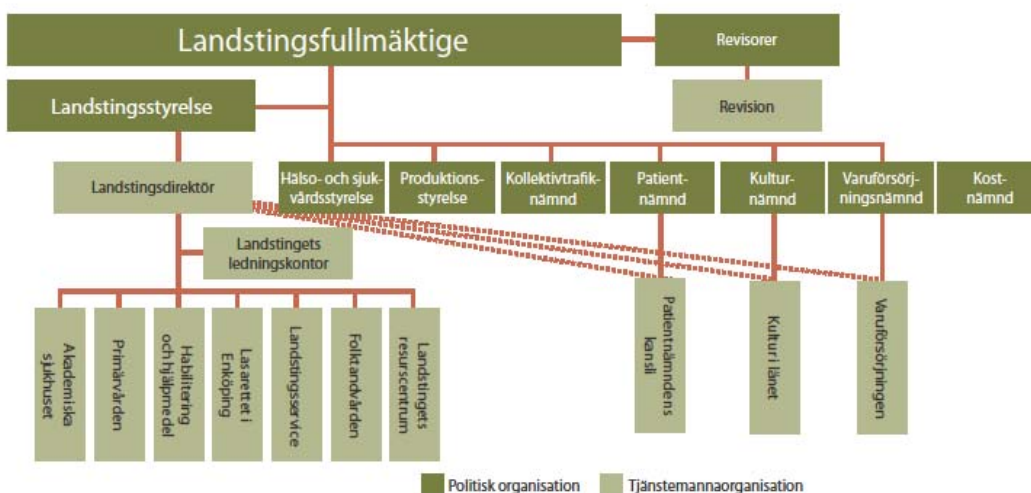
Budget för kollektivtrafikförvaltningen fastställs av lanstingsfullmäktige.

Nya former av samråd kommer att inrättas med kommunerna; tre på tjänstemannanivå och en på politisk nivå.

- *Kollektivtrafikforum* Samråd mellan kollektivtrafikförvaltningen och kommunernas kollektivtrafikhandläggare inom operativa frågor såsom tidtabeller, trafikregleringar, vägunderhåll mm
- *Forum för fysisk planering* Strategiska samråd med kommunernas samhällsplanerare, Regionförbundet om utvecklingen av kollektivtrafiken i förhållande till samhällsplaneringen
- *Beredningsforum* Kommundirektörer, landstingsdirektör, direktör för Regionförbundet. Bereder ärenden inför politiska samråd.
- *Samrådsforum* KSO/LSO och ordförande för KTN. Samråd om Trafikförsörjningsprogram, allmän trafikplikt samt mål och budget i 1-3 årsperspektiv



Tjänstemannaorganisation, september 2011



Figur 1 Kollektivtrafikförvaltningen saknas då den ännu inte är etablerad, men ska inordnas under Kollektivtrafiknämnden

Nämndens presidium kommer troligen utgöra bolagsstyrelse i UL, men i praktiken kommer allt beslutsfattande ske i KTN. Budget för kollektivtrafik kommer fastställas av fullmäktige för kollektivtrafikförvaltningen, ingen särskild budget görs för UL utan denna disponeras av KTN.

Frågan om rollfördelning mellan nämnd och bolagsstyrelse anges vara politiskt helt okomplicerad.

På tjänstemannasidan kommer kollektivtrafikförvaltningen ledas av en förvaltningschef (från 1 mars Johan Wadman, idag SJ) som tillika kommer vara vd för bolaget UL.

Avtal och tillgångar

Befintliga avtal behålls formellt i UL, däremot kommer kollektivtrafikförvaltningen ta över hanteringen av avtalen och betalning mm kommer ske från förvaltningen. En inventering görs av alla avtal och alla avtalspartners kommer tillskrivas om detta.

Nya avtal kommer (antagligen) tecknas direkt av landstinget.

Bilaga 2

UL äger idag inga större tillgångar förutom bussdepåer. Dessa kommer föras över till landstingets förvaltning *Landstingsservice* vilken svarar för fastighetsförvaltning. UL kommer fortsatt äga biljettsystemet.

UL:s tåg ägs idag av Transitio och leasas. Landstinget är redan idag borgenärer för dessa fordon.

Terminaler/hållplatser ägs av kommunerna eller staten och här görs f n ingen förändring.

Specifika ägardirektiv för AB Storstockholms Lokaltrafik

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
|---|---|
| <p>AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) ägs av Stockholms läns landsting. Syftet med bolagsformen är att skapa förutsättningar för en tydligare ansvarsfördelning och uppföljning.</p> <p>Enligt bolagsordningen har SL till föremål för sin verksamhet att inom Stockholms län med angränsande områden utföra lokal och regional kollektivtrafik, inom ramen för meddelade tillstånd anordna transporter för personer med funktionshinder (färdtjänst), äga och förvalta fast och lös egendom samt därtill hörande verksamhet.</p> <p>Ändamålet med bolagets verksamhet är enligt bolagsordningen att bolaget på uppdrag av Stockholms läns landsting ska utföra den lokala och regionala kollektivtrafiken på land samt i enlighet med trafiknämndens tillståndsgivning handha de uppgifter som erfordras för att säkerställa en god färdtjänstservice. I detta uppdrag ingår att upphandla erforderliga varor, tjänster och entreprenader, att ingå avtal om allmän trafik, att genomföra upphandlingar av erforderliga persontransport- och samordningstjänster samt att i övrigt vidta erforderliga åtgärder för att fullgöra uppdraget.</p> <p>Inom ramen för detta ändamål ansvarar styrelse och ledning för att följa den av landstinget fastlagda ägarpolicy och de generella ägardirektiven samt för att</p> <ul style="list-style-type: none">• verksamheten bedrivs på ett effektivt och ändamålsenligt sätt så att kundernas krav tillgodoses samtidigt som ägarens mål med verksamheten, uttryckta i av landstingsfullmäktige fastställd budget, policies och andra | <p>AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) ägs av Stockholms läns landsting. Syftet med bolagsformen är att skapa förutsättningar för en tydligare ansvarsfördelning och uppföljning.</p> <p>Enligt bolagsordningen har SL till föremål för sin verksamhet att inom Stockholms län med angränsande områden utföra lokal och regional kollektivtrafik, inom ramen för meddelade tillstånd anordna transporter för personer med funktionshinder (färdtjänst), äga och förvalta fast och lös egendom samt därtill hörande verksamhet.</p> <p>Ändamålet med bolagets verksamhet är enligt bolagsordningen att bolaget på uppdrag av Stockholms läns landsting ska utföra den lokala och regionala kollektivtrafiken på land samt i enlighet med trafiknämndens tillståndsgivning handha de uppgifter som erfordras för att säkerställa en god färdtjänstservice. I detta uppdrag ingår att upphandla erforderliga varor, tjänster och entreprenader, att ingå avtal om allmän trafik, att genomföra upphandlingar av erforderliga persontransport- och samordningstjänster samt att i övrigt vidta erforderliga åtgärder för att fullgöra uppdraget.</p> <p>Inom ramen för detta ändamål ansvarar styrelse och ledning för att följa den av landstinget fastlagda ägarpolicy och de generella ägardirektiven samt för att</p> <ul style="list-style-type: none">• verksamheten bedrivs på ett effektivt och ändamålsenligt sätt så att kundernas krav tillgodoses samtidigt som ägarens mål med verksamheten, uttryckta i av landstingsfullmäktige fastställd budget, policies och andra |

| | |
|--|--|
| <p>styrdokument uppfylls;</p> <ul style="list-style-type: none"> • trafiknämnden bereds möjlighet att godkänna strategiska och övergripande frågor hänförliga till SL:s verksamhet; • utreda och till trafiknämnden tillhandahålla förslag till beslut avseende t.ex. strategisk planering och trafikförsörjningsprogram, bistå trafiknämnden med erforderliga samråd, samverkan och infrastrukturdiskussioner samt bistå trafiknämnden med handläggning av anmälningar om avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik samt avanmälningar av desamma; • upphandla, ingå, förvalta och följa upp avtal för kollektivtrafiken; <p>Trafiknämnden skall dock innan SL startar en strategisk och/eller en betydande upphandling godkänna att sådan upphandling startas. Vilka upphandlingsärenden som är av sådan vikt att trafiknämndens godkännande förutsätts ska ankomma på trafiknämnden att avgöra i samband med nämndens årliga godkännande av SL:s upphandlingsplan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • samverka med närliggande kommuner, landsting och organisationer samt andra intressenter, såsom Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB), för att uppnå väl fungerade trafiklösningar och god färdtjänstservice i regionen; <i>samt</i> | <ul style="list-style-type: none"> • styrdokument uppfylls; • trafiknämnden bereds möjlighet att godkänna strategiska och övergripande frågor hänförliga till SL:s verksamhet; • <i>utreda och till trafiknämnden tillhandahålla förslag till beslut avseende t.ex. strategisk planering och trafikförsörjningsprogram, bistå trafiknämnden med erforderliga samråd, samverkan och infrastrukturdiskussioner;</i> • upphandla, ingå, förvalta och följa upp avtal för kollektivtrafiken; <p>Trafiknämnden skall dock innan SL startar en strategisk och/eller en betydande upphandling godkänna att sådan upphandling startas. <i>Om osäkerhet föreligger rörande vilka upphandlingsärenden som är av sådan vikt att trafiknämndens godkännande förutsätts skall avstämning ske med trafiknämndens ordförande.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • samverka med närliggande kommuner, landsting och organisationer samt andra intressenter, såsom Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB), för att uppnå väl fungerade trafiklösningar och god färdtjänstservice i regionen; <i>samt</i> |
|--|--|

- för det fall trafiknämndens godkännande förutsätts enligt ovan, SL inte verkställer beslut inom sådant ärende innan erforderligt godkännande erhållits.

Landstinget åtager sig att

- täcka SL:s och dotterbolagens förlust i den mån sådan redovisats för visst verksamhetsår,
- fortlöpande under verksamhetsåret tillskjuta för driften erforderliga rörelsemedel samt
- såsom lån tillhandahålla SL de investeringsmedel som landstinget finner böra ställas till SL:s förfogande

Kollektivtrafikanläggningar m m

Stockholms läns landsting har den formella nyttjanderätten till kollektivtrafikanläggningar samt äganderätten till vissa trafikfastigheter. Ansvaret i förhållande till SL förtydligas nedan.

Landstinget upplåter, utan ersättning, till SL, med den rätt landstinget har, dels till landstinget upplåtna tunnelbane-, spårvägs- och övriga trafikanläggningar, dels de anläggningar landstinget utfört, förvärvat eller innehar för den kollektiva trafiken dels den rätt till mark i övrigt som erfordras för SL:s verksamhet som landstinget anskaffat.

Landstingets skyldigheter och rättigheter som landstinget genom avtal åtagit sig eller förvärvat i förhållande till kommun eller annan markägare ska äga giltighet gentemot SL. Landstinget behåller dock ansvaret för genom nämnda avtal gjorda inskränkningar i skyldigheter som enligt lag åvilar kommun eller annan.

- för det fall trafiknämndens godkännande förutsätts enligt ovan, SL inte verkställer beslut inom sådant ärende innan erforderligt godkännande erhållits.

Landstinget åtager sig att

- täcka SL:s och dotterbolagens förlust i den mån sådan redovisats för visst verksamhetsår,
- fortlöpande under verksamhetsåret tillskjuta för driften erforderliga rörelsemedel samt
- såsom lån tillhandahålla SL de investeringsmedel som landstinget finner böra ställas till SL:s förfogande

Kollektivtrafikanläggningar m m

Stockholms läns landsting har den formella nyttjanderätten till kollektivtrafikanläggningar samt äganderätten till vissa trafikfastigheter. Ansvaret i förhållande till SL förtydligas nedan.

Landstinget upplåter, utan ersättning, till SL, med den rätt landstinget har, dels till landstinget upplåtna tunnelbane-, spårvägs- och övriga trafikanläggningar, dels de anläggningar landstinget utfört, förvärvat eller innehar för den kollektiva trafiken dels den rätt till mark i övrigt som erfordras för SL:s verksamhet som landstinget anskaffat.

Landstingets skyldigheter och rättigheter som landstinget genom avtal åtagit sig eller förvärvat i förhållande till kommun eller annan markägare ska äga giltighet gentemot SL. Landstinget behåller dock ansvaret för genom nämnda avtal gjorda inskränkningar i skyldigheter som enligt lag åvilar kommun eller annan.

Om, och i den omfattning, tredje parts tillstånd, samtycke eller annan åtgärd (gemensamt benämnt "tillstånd") behövs för att genomföra upplåtelse samt överföring av rättigheter och skyldigheter enligt ovan ska parterna så snart det är möjligt gemensamt söka erhålla sådana tillstånd. För det fall tillstånd inte erhålls, samt för tiden fram till sådant(a) tillstånd erhållits ska SL, i den omfattning som de underliggande rättigheterna och skyldigheterna tillåter, agera på uppdrag av landstinget avseende samliga landstingets åtaganden.

Landstingets ansvar för rättigheter och skyldigheter avseende mark anskaffad genom expropriation bestäms med hänsyn till expropriationsdomen.

SL ska under förutsättning av trafiknämndens och i förekommande fall landstingsfullmäktiges godkännande

- genomföra inköp och försäljning av mark samt förändringar av trafikanläggningar.
- aktivt verka för förvaltning och utveckling av kollektivtrafikanläggningarna för att tillförsäkra hög trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet och service för alla resenärer.
- aktivt arbeta för att landstingets rättigheter tillvaratas vid drift och utbyggnad av kollektivtrafik samt störningsfri trafik i samband med olika former av ut- och ombyggnadsarbeten.
- vid utbyggnad av tunnelbana och andra fasta anläggningar ombesörja anskaffande av mark i enlighet med trafiknämndens instruktioner.

Om, och i den omfattning, tredje parts tillstånd, samtycke eller annan åtgärd (gemensamt benämnt "tillstånd") behövs för att genomföra upplåtelse samt överföring av rättigheter och skyldigheter enligt ovan ska parterna så snart det är möjligt gemensamt söka erhålla sådana tillstånd. För det fall tillstånd inte erhålls, samt för tiden fram till sådant(a) tillstånd erhållits ska SL, i den omfattning som de underliggande rättigheterna och skyldigheterna tillåter, agera på uppdrag av landstinget avseende samliga landstingets åtaganden.

Landstingets ansvar för rättigheter och skyldigheter avseende mark anskaffad genom expropriation bestäms med hänsyn till expropriationsdomen.

SL ska under förutsättning av trafiknämndens och i förekommande fall landstingsfullmäktiges godkännande

- genomföra inköp och försäljning av mark samt förändringar av trafikanläggningar.
- aktivt verka för förvaltning och utveckling av kollektivtrafikanläggningarna för att tillförsäkra hög trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet och service för alla resenärer.
- aktivt arbeta för att landstingets rättigheter tillvaratas vid drift och utbyggnad av kollektivtrafik samt störningsfri trafik i samband med olika former av ut- och ombyggnadsarbeten.
- vid utbyggnad av tunnelbana och andra fasta anläggningar ombesörja anskaffande av mark i enlighet med trafiknämndens instruktioner.

- projektera och bygga tunnelbana och andra fasta trafikanläggningar.
- förvalta och bekosta planläggning, projektering, och utförande av samt anskaffa mark för driftanläggningar såsom verkstäder, vagnhallar, och förråd ävensom SL:s verksamhet i övrigt erforderliga byggnader och lokaler med till dessa anläggningar hörande inredning och utrustning.

SL ska i enlighet med landstingsfullmäktiges beslut den 9 december 2008 (LS 0712-1398) företråda landstinget i frågor som gäller förvaltare och ägandefrågor avseende kollektivtrafikanläggningar och fastigheter. Fullmakt i enlighet med nämnda beslut av landstingsfullmäktiges ska finnas.

En samverkansgrupp bestående av tjänstemän i SL och landstingsstyrelsens förvaltning ska finnas för att planera, informera och bereda beslut som gäller fastighetsfrågor av strategisk betydelse. Samverkansgruppen ska ha minst fyra och högst sex ledamöter att fördelas lika mellan parterna. Landstingsdirektören respektive verkställande direktören i SL utser ledamöterna. Samverkansgruppen ska sammanträda minst två gånger om året.

Elkraft

SL ska äga rätt att träffa avtal om taxor och leverans av elektrisk energi för driften.

Ansvar för skada

SL svarar för skada på anläggning som upplåtits till eller bekostats av SL.

- projektera och bygga tunnelbana och andra fasta trafikanläggningar.
- förvalta och bekosta planläggning, projektering, och utförande av samt anskaffa mark för driftanläggningar såsom verkstäder, vagnhallar, och förråd ävensom SL:s verksamhet i övrigt erforderliga byggnader och lokaler med till dessa anläggningar hörande inredning och utrustning.

SL ska i enlighet med landstingsfullmäktiges beslut den 9 december 2008 (LS 0712-1398) företråda landstinget i frågor som gäller förvaltare och ägandefrågor avseende kollektivtrafikanläggningar och fastigheter. Fullmakt i enlighet med nämnda beslut av landstingsfullmäktiges ska finnas.

En samverkansgrupp bestående av tjänstemän i SL och landstingsstyrelsens förvaltning ska finnas för att planera, informera och bereda beslut som gäller fastighetsfrågor av strategisk betydelse. Samverkansgruppen ska ha minst fyra och högst sex ledamöter att fördelas lika mellan parterna. Landstingsdirektören respektive verkställande direktören i SL utser ledamöterna. Samverkansgruppen ska sammanträda minst två gånger om året.

Elkraft

SL ska äga rätt att träffa avtal om taxor och leverans av elektrisk energi för driften.

Ansvar för skada

SL svarar för skada på anläggning som upplåtits till eller bekostats av SL.

SL svarar för skada i form av skakningar, buller och dylikt från trafiken på tunnelbanan. SL ska i övrigt svara för skada på person eller egendom till följd av den av SL bedrivna verksamheten.

Uthyrning och reklam

Landstinget ska verka för att SL tillförsäkras ensamrätt att upplåta utrymme *dels* för reklam och för försäljningskiosker, butiker, montrar, skyltskåp och servicemaskiner inom tunnelbaneanläggningen, *dels* för reklam på fasta anläggningar för buss- och spårvägstrafik jämte därtill hörande vänthallar m m.

Intäkter av upplåtelseerna enligt föregående stycke tillfaller SL.

SL svarar för skada i form av skakningar, buller och dylikt från trafiken på tunnelbanan. SL ska i övrigt svara för skada på person eller egendom till följd av den av SL bedrivna verksamheten.

Uthyrning och reklam

Landstinget ska verka för att SL tillförsäkras ensamrätt att upplåta utrymme *dels* för reklam och för försäljningskiosker, butiker, montrar, skyltskåp och servicemaskiner inom tunnelbaneanläggningen, *dels* för reklam på fasta anläggningar för buss- och spårvägstrafik jämte därtill hörande vänthallar m m.

Intäkter av upplåtelseerna enligt föregående stycke tillfaller SL.