
Motioner

1996:28

Motion av Elwe Nilsson (m) om ett framtidsinriktat förändringsprogram för SL

SL 90 har varit framgångsrikt men verkar nu vara slut. Dags för nytt program SL 2000!

SL:s omdaning under programmet SL 90 har varit mycket framgångsrikt. Det har inneburit en förändring där verksamheten helt inriktat sig på den primära uppgiften, kollektivtrafik. Mottot har varit "att göra saker rätt och att göra rätt saker". Resultaten är mest positiva. Vi kan se en ökad kundorientering och ett konsekvent arbete mot det våra kunderna sätter stort värde på. Så har också kunnat minska kostnaderna med över 1 miljard per år, drygt 20%, samtidigt som trafikutbudet ökat med ca 10%.

Under 1995 har emellertid utvecklingen börjat stanna av. Ny konkurrensupphandling har i praktiken upphört. SL är rädd för att konkurrensen på bussmarknaden kan bli dålig och anser det viktigt att ha ett stort åkeri i egen regi. SL uttalar att flygbussarna aldrig skall konkurrensutsättas. Vinsten den egna monopolverksamheten ger är tydligen till full belåtenhet. Vad marknaden skulle kunna erbjuda verkar inte intressant. SL specialbuss har fått problem då man inte i tillräcklig grad har kunnat anpassa sig till marknadens krav. Detta är några exempel.

Det blir allt tydligare att den dubbla rollen som både beställare och utförare blir allt mer besvärlig. Dessutom har det i flera utredningar, bl a samreseutredningen, framkommit att kommunernas medverkan i kollektivtrafiken inte bara är önskvärd utan dessutom nödvändig. SL har egen erfarenhet av nackdelarna med att kommunerna mest uppträder som kravapparater som vill "sno åt sig" en så stor del av kakan som möjligt. Det är nu dags att skapa nästa fas i utvecklingen av SL. Vi kan låta det få arbetsnamnet, "SL 2000".

SL 2000

1996:28 Det första är att SL renodlas som beställarorgan där politiker ansvarar för vilken trafik som skall utföras och upphandlar den i konkurrens från olika producenter/entreprenörer. Alla framtidsfrågor och planeringsfrågor inom kollektivtrafiken skall också ligga där. Det innebär att det dubbelarbete som i dag görs i SL och RTN upphör. Alla trafikfrågor överförs till SL. RTN blir RN (regionplane-nämnd).

För att få ett större och bättre kommunalt engagemang inom kollektivtrafiken skall kommunerna vara delägare i SL. Om kommunerna skall vara minoritets-, majoritets- eller helägare får bestämmas efter särskild utredning.

Rent praktiskt är det inga problem med att föra över ägandet, helt eller delvis. Skattebetalarnas kostnad för SL:s verksamhet motsvarar ca 1:50 i utdebitering. Med exempelvis 2/3 ägande av kommunerna och 1/3 av landstinget gör man bara en skatteväxling på 1 krona och låter kommunerna bidra med det antal kronor som motsvarar en kronas utdebitering i respektive kommun. I bolagsordning/konsortialavtal eller liknande för man sedan in en paragraf där man reglerar hur förändringar skall gå till när skatteunderlag och/eller befolkning förändras.

SL skall även i fortsättningen äga de dotterbolag som har ansvar för infrastrukturen, d v s SL Bansystem AB och SL Fastigheter AB. Även tåg och tunnelbanevagnar skall ägas av SL.

SL:s driftbolag, SL Tåg AB, SL Tunnelbanan AB, SL Buss AB och SL Specialbuss AB skall omedelbart skiljas från SL.

SL Specialbuss är en främmande verksamhet i koncernen och bör säljas. Där finns en fungerande marknad. Färdtjänsten har avtal om sådana transporter med ett tjugotal företag.

SL Buss AB bör omedelbart säljas så det blir majoritets- eller helägt privat. Det ger SL Buss AB möjligheter att konkurrera med andra företag utanför Stockholms län och dessutom bidrar det till att skapa en bättre marknad för alla kommuner och landsting i Sverige. Förutom Swebus och Linjebuss finns nu även Näckrosbuss med 51 % privat ägande. Näckrosbuss har politikerna sålt just med de argumenten. Ett fristående SL Buss AB skulle ge ytterligare injektion i branschen och skapa en bättre konkurrens. För att garantera att inte något av de andra tre storbolagen sedan köper upp SL Buss AB inför man helt enkelt en hembuds klausul i bolagsordningen.

SL Tåg AB och SL Tunnelbanan AB bör på samma sätt få nya ägare. Detta ger företagen möjlighet att med sin kompetens konkurrera med andra företag, t ex SJ, även utanför Stockholms län. Om det är svårt att snabbt hitta nya ägare kan bolagen till att börja med läggas direkt under landstingsstyrelsen, precis på samma sätt som Stockholms Sjötrafik AB.

Arlandbussarna kan tills vidare ligga kvar under SL. Skälet till det är den turbulens som råder runt kollektivtrafiken till Arlanda. Med jämna mellanrum kommer förslag

att förbjuda busstrafik i framtiden och med den osäkerheten finns det nog inga seriösa privata intressenter. Arlandabussarna är dessutom så pass unika och självständiga att det inte stör övrig verksamhet.

Förutom detta måste framtidsfrågorna få större uppmärksamhet. Samtidigt som RTK:s personal som arbetar med trafikfrågor överförs till SL, skall också denna verksamhet få större tyngd och fler arbetsuppgifter. Skall vi nå upp till våra mål om ökat resande med kollektivtrafik måste vi stå i första ledet och vara ban-brytande. I dag kommer vi alltför ofta efteråt och konstaterar vad som har skett och försöker sedan anpassa oss till det.

Det här är en enkel skiss över hur ett "SL 2000" skulle kunna se ut. Naturligtvis finns det mycket mer som behöver gås igenom. Mitt förslag är att det inom SL tillsätts en grupp politiker som med adekvat tjänstemannahjälp utarbetar idéer för hur fortsättning av SL 90 kan se ut. Målet skall vara att under 1996 lägga fram ett program som visar vägen för arbetet i SL inför 2000 talet.

Jag föreslår landstingsfullmäktige besluta

att uppdra åt SL-styrelsen att utarbeta ett framtidsinriktat förändringsprogram för SL i enlighet med i motionen framförda intentioner.

Stockholm den 27 februari 1996

Elwe Nilsson