

Styrelsen

Yttrande över motion 28/1996 av Elwe Nilsson (m) "SL 2000 - så kan SL bli ännu effektivare och bättre anpassat till framtidens krav"
(2 bilagor)

Stockholms läns landsting har översänt bilagda motion till SL för yttrande.

Motionen i sammanfattning

Motionären anser att utvecklingen inom SL stannat av och att konkurrensupphandling i praktiken har upphört. Motionären anser vidare att SLs dubbla roll som beställare och utförare blir allt besvärligare varför det finns skäl att renodla SLs roll som beställare samtidigt som SL i högre grad bör ägna sig åt framtidsfrågor. Trafikfrågor som i dag ligger hos RTN bör överföras till SL för att undvika dubbelarbete.

Det kommunala engagemanget bör öka genom att kommunerna blir delägare i SL.

Driftbolagen bör omedelbart säljas och om det inledningsvis blir svårt att hitta köpare till SLs spårbolag bör dessa läggas direkt under landstingsstyrelsen.

Sammanfattningsvis föreslår motionären landstingsfullmäktige besluta

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

SLs synpunkter

- Organisation

Den organisation (SL 90) som SLs styrelse i full enighet fastställde 1990 utgick från följande förutsättningar:

"SLs verksamhet skall organiseras så att det politiska ansvaret för kollektivtrafikens omfattning, kvalitet, utveckling och finansieringsformer tydligt särskiljs från det företagsmässiga ansvaret för trafikproduktionen.

De trafikproducerande enheterna utgör självständiga resultatenheter som arbetar på marknadens villkor. De skall i konkurrens med andra företag utföra den trafik som SLs styrelse och beställarorganisation beslutar om".

Beslutet om att införa SL-90 modellen innebar således en klar uppdelning mellan vad som skulle styras politiskt och vad som skulle styras på företagsekonomiska premisser.

Utifrån denna grundläggande förutsättning - tydlig rågång mellan det politiska ansvaret för kollektivtrafiken och det företagsekonomiska ansvaret - har sedan den första upphandlingen 1993 betydande resultat åstadkommits.

Fem upphandlingsomgångar har genomförts som sammantaget resulterat i mycket stora kostnadsreduceringar för trafiken samt därmed lägre skattebelastning för länsinnevånarna samtidigt som trafiken ökat.

Den tydliga rågång mellan politiskt ansvar (beställare) och företagsmässigt ansvar (utförare) som byggts in i nuvarande organisation har inte upplevts som "besvärlig", som motionären säger, i samband med de upphandlingar som genomförts. Entreprenörer och experter som deltagit i upphandlingsprocessen har uttalat att upphandlingsarbetet bedrivits på ett professionellt sätt. Upphandlingsprocessen utvecklas kontinuerligt.

- Upphandlingstakt

Upphandlingsomgång 6 har nu påbörjats och därmed återstår endast innerstadstrafiken att upphandla i konkurrens.

På spårsidan återstår nu endast pendeltågstrafiken att upphandla. Förberedelsearbetet för denna upphandling pågår.

Upphandlingstakten och volymerna upphandlad trafik sedan starten 1993 har successivt ökat och målet är att 100% av trafiken skall konkurrensutsättas. Trafikkontrakten utvärderas kontinuerligt.

- Skilj driftbolagen från SL

Inför den första upphandlingsomgången 1993 gavs SLs bolag en möjlighet att rationalisera och effektivisera sin verksamhet för att kunna möta konkurrensen från externa anbudsgivare. Främst gällde detta naturligtvis de sex dotterbolag som bedriver trafik. En stor del av kostnadsreduceringarna inom koncernen uppnåddes under denna period. Kostnadseffektiviseringarna inom dotterbolagen har inneburit att externa konkurrenter varit tvungna att "vässa" sina anbud för att kunna konkurrera med SLs egna enheter. Det har hitintills från SLs ledning bedömts nödvändigt, till följd av den rådande oligopolmarknaden, att genom egna trafikproducerande enheter sätta press på marknaden.

Det är givetvis inget självändamål att det inom SL/SLL skall finnas egna trafikdrivande dotterbolag om det finns en fungerande extern marknad med många aktörer och en bred konkurrens. SL följer marknadsutvecklingen kontinuerligt.

Erfarenheten från de genomförda upphandlingarna visar också på att det är svårt för mindre bussföretag att kunna konkurrera genom de "stordriftsfördelar" som större företag kan dra nytta av. Positivt är att det vid de senaste upphandlingarna dykt upp nya aktörer - både svenska och utländska - som bidragit till att öka konkurrensen. Nya konstellationer, t.ex. Näckrosbuss med 55 % privat ägande (Atle), har tillkommit.

SL kan inte finna att det kompetensmässigt skulle innebära en förbättring för spårbolagen att som motionären föreslår, lägga dessa bolag under landstingsstyrelsen. Den bästa trafikkompetensen torde enligt SLs mening finnas inom den samlade SL koncernen.

Det är angeläget att intensivt arbeta för att öka konkurrensen inom spårsektorn genom att få flera aktörer att lämna anbud på SLs spårtrafik inte minst inför den förestående upphandlingen av pendeltågstrafiken.

SL har arbetat med detta och ser det som ett framsteg att 3 st utomstående företag lämnade anbud på Roslagsbanan.

Vad beträffar Flygbussarna instämmer vi med motionären att Flygbussarna bör bibehållas i sin nuvarande form med tanke på "turbulensen runt kollektivtrafiken till Arlanda". Något uttalande om att Arlandabusarna aldrig skall konkurrensutsättas har ej gjorts från SLs sida.

- Framtidsfrågor- planeringsfrågor

Enligt motionären bör SL som renodlat beställarorgan svara för alla framtidsfrågor och planeringsfrågor. Alla trafikfrågor bör överföras från RTN till SL.

SLs styrelse beslutade 1997-02-28 om en ny organisation av delar av moderbolaget. I den nya "beställarorganisationen" särskiljs planerings- och verkställighetsfaserna. Planeringen sker i den nya organisationen med två tidsperspektiv: det långa ("spaning") respektive det korta (2-5 år).

Den översyn av organisationen som skett kommer att leda till en förbättrad samverkan inom organisationen och utåt med entreprenörer och med olika intressenter t ex RTN.

En utvärdering av Regionplane- och trafikkontorets verksamhet och organisation, som den utformades 1993 har nyligen genomförts. Utredningens analyser och förslag till åtgärder kommer att behandlas under hösten. Huruvida de förändringar som skett inom SL kan ha någon inverkan på kontorets verksamhet bör bedömas i detta sammanhang.

- Ökat kommunalt engagemang

Stockholms län utgör i sin helhet ett integrerat arbets- och bostadsområde. SL är en viktig del av regionens infrastruktur. Att SLs trafiksystem förändras i takt med samhällets förändringar är ofta en förutsättning för utvecklingen. Ny bebyggelse som kommer till, arbetsmarknad som omstruktureras, befolkningens åldersfördelning som förändras är några exempel på strukturella förändringar som SLs trafiksystem måste förändras i takt med. Samarbetet med länets kommuner är härvid mycket viktigt då kommunerna med sitt planmonopol skapar viktiga förutsättningar för kollektivtrafiken. Inte minst mot bakgrund av de begränsade resurser som finns att tillgå är det angeläget med samverkan och samordning mellan SL och kommunerna när det gäller planering av bostäder, arbetsplatser och kollektivtrafik.

SL har tidigare i yttrande över betänkandet "Regional framtid" framfört sin mening, att det finns skäl att överväga att ge kommunerna ett större ekonomiskt ansvar för kollektivtrafiken på samma sätt som i landet i övrigt, även om landstinget i Stockholms län fortsatt är huvudman för kollektivtrafiken av andra skäl.

Trafikfrågorna som helhet måste ges en större tyngd i landstinget och länets kommuner för att åstadkomma en attraktivare och effektivare kollektivtrafik till minsta möjliga samhällskostnad.

I den meningen har SL tidigare föreslagit inrättandet av Regionala Trafikråd för att få ett effektivare politiskt samarbete mellan SLL/SL och kommunerna. Såväl ledande kommunala politiker som ledande SLL/SL-politiker skulle ingå i dessa råd.

Liknande samarbetsformer finns idag, eller planeras att införas, i andra län/trafikhuvudmän - visserligen där med kommunerna som delägare - med en uttalad ambition och behov av att hitta former och ett forum där tongivande politiker i landsting och kommuner kan diskutera och påverka verksamheten.

Förutom den uppfattning som SL redovisat ovan, om att det kan finnas skäl att överväga ökat kommunalt ansvar för kollektivtrafiken, är det SLs grunduppfattning och uppgift - oavsett ägarform - att inom ett givet ekonomiskt utrymme åstadkomma bästa möjliga trafik.

Den anpassning av SLs organisation som nu genomförs skapar mycket goda förutsättningar att arbeta ännu mer affärsmässigt. Genom att särskilja verkställighetsfasen från planeringsfasen ges förutsättningar för de nyinrättade affärsområdena att tillsammans med SLs entreprenörer utveckla den gemensamma affären och höja SL-trafikens kvalitet så att fler åker med SL. Samarbetet med länets kommuner kommer också att kunna utvecklas ytterligare i den nya organisationen.

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

att som yttrande över motionen till SLL överlämna bilagda förslagsskrivelse.

Leif Axén
Verkställande direktör

Börje Lindvall
Kanslichef

Bilaga: Motion 28/1996
Förslagsskrivelse