



Socialdemokraterna i
Stockholms läns landsting

Krisen i AB SL

Fakta, analys och åtgärder





Innehållsförteckning

Inledning	3
SL:s ekonomi i fritt fall	4
Revisorernas kritik.....	9
Vad har gått fel?	11
Åtgärder	17



Inledning

I den här rapporten visar vi att skattebetalarna får ut allt mindre kollektivtrafik för varje satsad skattekrona. Inom SL-trafiken slösas avsevärda belopp helt sonika bort, vilket bland annat tagit sig uttryck i form av anmärkningsvärt stora ekonomiska underskott i AB SL under de senaste åren. Bristerna i styrning och intern kontroll har granskats och kritiserats hårt av landstingets revisorer. Socialdemokraterna menar att det nu krävs en ordentlig genomgång av den interna kontrollen och styrningen inom trafikverksamheten, vilket fordrar ett politiskt ledarskap som inser och förmår att ta tag i det slöseri med skattemedel som pågår idag.

De senaste åren visar på en negativ utveckling för kollektivtrafiken i Stockholms län där ständigt ökande kostnader för trafiken gett ytterst måttliga resandeökningar och där ingen marknadsandel vunnits från bilismen. I rapporten visar vi att den politiska majoritet som styr landstinget och därmed kollektivtrafiken misslyckas med sin allra viktigaste uppgift – att investera i rätt projekt som kan ge nya betalande resenärer.

Socialdemokraterna pekar istället ut en strategi som klarar den nödvändiga utbyggnaden av kollektivtrafiken och som kan öka andelen resenärer som åker kollektivt. Strategin bygger dels på nya finansieringslösningar, dels på ett mer effektivt arbetssätt som har som ledstjärna att varje krona i kollektivtrafiken ska används så att den gör största möjliga samhällsnytta. Det i sin tur ställer högre krav på samhällsekonomiska beräkningar, jämförelsetal och analys av resandebehoven innan beslut om investeringar fattas.

Den växande Stockholmsregionen är i desperat behov av en utbyggd trafik, men organisation, ledarskap och ekonomisk kontroll och hushållning har idag så allvarliga brister att den välbehövliga utbyggnaden hotas. Med den här rapporten pekar vi på bristerna, men också hur den negativa utvecklingen inom kollektivtrafiken i Stockholmsregionen kan vändas i positiv riktning igen.

Stockholm den 11 juni 2012

Helene Hellmark Knutsson
Oppositionslandstingsråd



SL:s ekonomi i fritt fall

SL-trafiken finansieras både via biljett- och skatteintäkter. Fördelningen dem emellan har varierat år från år men skattefinansieringen respektive biljettintäkter utgör ungefär hälften var. Hur väl SL och dess ekonomi sköts påverkar därför både biljettpriset och Stockholms läns landstings ekonomi.

SL uppvisade ett stort underskott år 2010 men inga åtgärder vidtogs för att stävja utvecklingen. I kvartalsrapporten för mars 2011 prognostiserades ett underskott för året om 549 miljoner kronor för Trafiknämndens verksamhet. Trots underskottets omfattning valde den moderatledda majoriteten att som enda åtgärd att kraftigt höja SL-taxan. Den första september 2011 höjdes därför priset på SL:s 30-dagarskort med 100 kronor till 790 kronor. Övrigt biljettsortiment höjdes i motsvarande mån. Trots den kraftiga höjningen så redovisade SL ändå ett negativt resultat för 2011.

Budgeterat resultat respektive utfall för SL-koncernen (milj kr):

	UTFALL	BUDGET
2010	-420	0
2011	-156	0

För innevarande år så prognostiseras hitintills ett nollresultat. Flera frågetecken finns då risken är stor för att underliggande problem med bland annat bristande kostnadskontroll kvarstår.

I slutet av februari i år redovisade AB SL:s VD, tillika trafiknämndens förvaltningschef, en dyster prognos för kommande år. Om inte utvecklingen bryts riskerar SL att redan 2014 ha ett underskott om mer än en miljard.

Förändringar i budget SL-koncernen 2012-2014¹

	Budget SL2012	Budget SL2013	Budget SL2014
Landstingsbidrag	6402	6596	6795
Biljettintäkter	6543	6898	7074
Uthyrning fordon	1363	1364	1353
Uthyrning lokaler	666	665	675
Reklam	256	256	256
Övriga intäkter	643	626	624
Verksamhetens intäkter	15872	16404	16776
Personalkostnader	-490	-492	-500
-Varav lönekostnader	-272	-284	-289
Köpt trafik	-10688	-11352	-11941
Drift & underhåll	-1451	-1520	-1647
Övriga kostnader	-683	-698	-674
Verksamhetens kostnader	-13313	-14062	-14761
RÖRELSERESULTAT	2560	2342	2015
Reavinst/reaförlust	-2		
Avskrivningar	-1752	-1844	-1970
Finansnetto	-806	-968	-1069
Resultat	0	-470	-1025

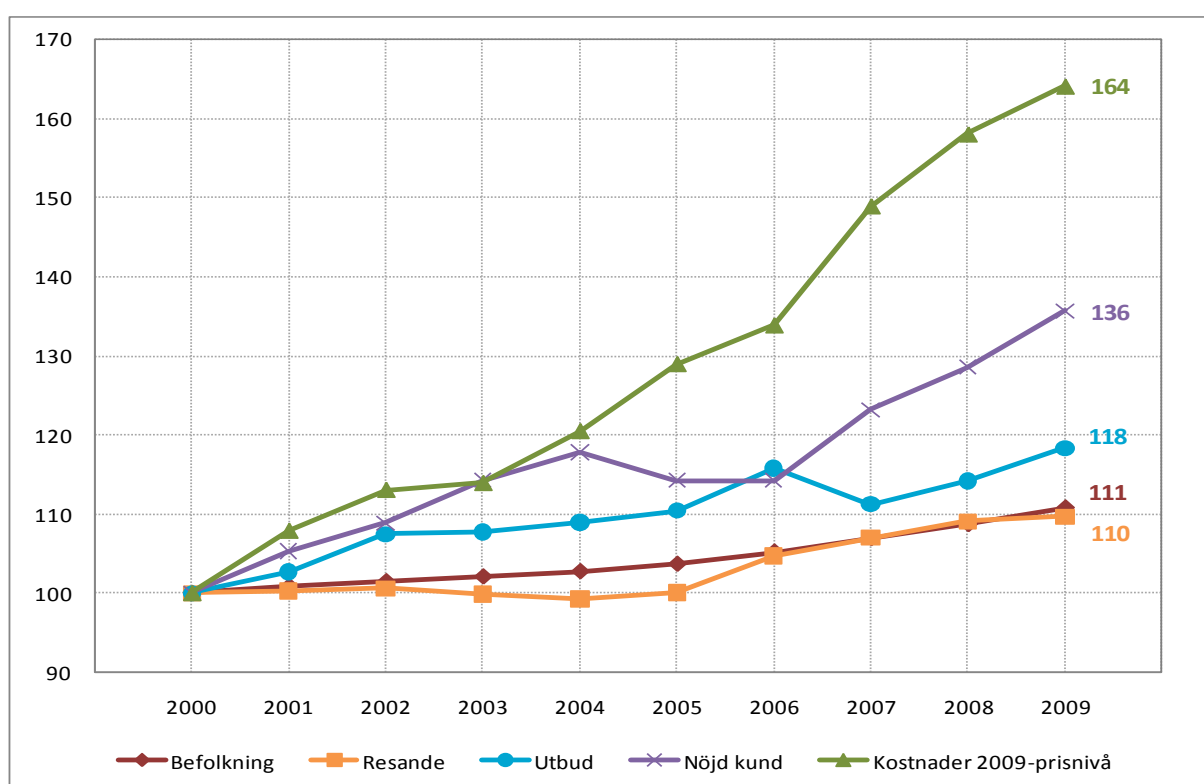
Samtidigt som behoven av utbyggd trafik är stora har kostnaderna för befintlig kollektivtrafik ökat kraftigt under det senaste decenniet. Det är särskilt problematiskt att kostnaderna ökar långt snabbare än antalet resande. Det är en ohållbar utveckling

¹ VD/Förvaltningschef information Trafiknämnden 21 februari 2012



för såväl miljön som landstingets ekonomi. För att förstå allvaret i situationen är bilden nedan av kostnadsutvecklingen inom SL talande. Kostnadsutvecklingen har inte gett motsvarande utfall i resandeökningar. Istället så ökar kostnaderna mycket snabbare än antalet resande, trafikutbud och andelen nöjda kunder. Under 2000-talet utvecklades resandet svagare än befolkningsökningen.

Kostnadsutveckling sedan år 2000 i fasta priser för kollektivtrafiken, kundnöjdhets- resande- och befolkningsutveckling i Stockholms län²



Motsvarande bild för utvecklingen de senaste två åren saknas. Mycket talar dock för att utvecklingen förvärrats. Sedan dess så har nämligen produktiviteten inom SL fortsatt att sjunka. Det betyder att skattebetalarna får ut allt mindre för pengarna till kollektivtrafiken. Kostnaden för att transportera en resenär en kilometer (personkilometer) blir allt högre. Bara mellan åren 2008 till 2011 har produktiviteten mätt i just personkilometer sjunkit med nästan 9 procent.

² PPT föreläsning av VD 13 november 2010

**Nettokostnad per personkilometer (kr)³**

2008	2009	2010	2011
2,15	2,21	2,29	2,34

SLs tidigare VD lät ta fram en promemoria om kostnadsutvecklingen som ger en fördjupad bild av produktivetsproblemen uppdelat på trafikslag.

Utvecklingen av personkilometer per krona uppdelat i trafikslag⁴

Förändring av personkilometer per krona 2001-2010	
Tunnelbana	-12 %
Pendeltåg	-34 %
Lokalbanor	-40 %
Busstrafik	-39 %
Totalt	-35 %

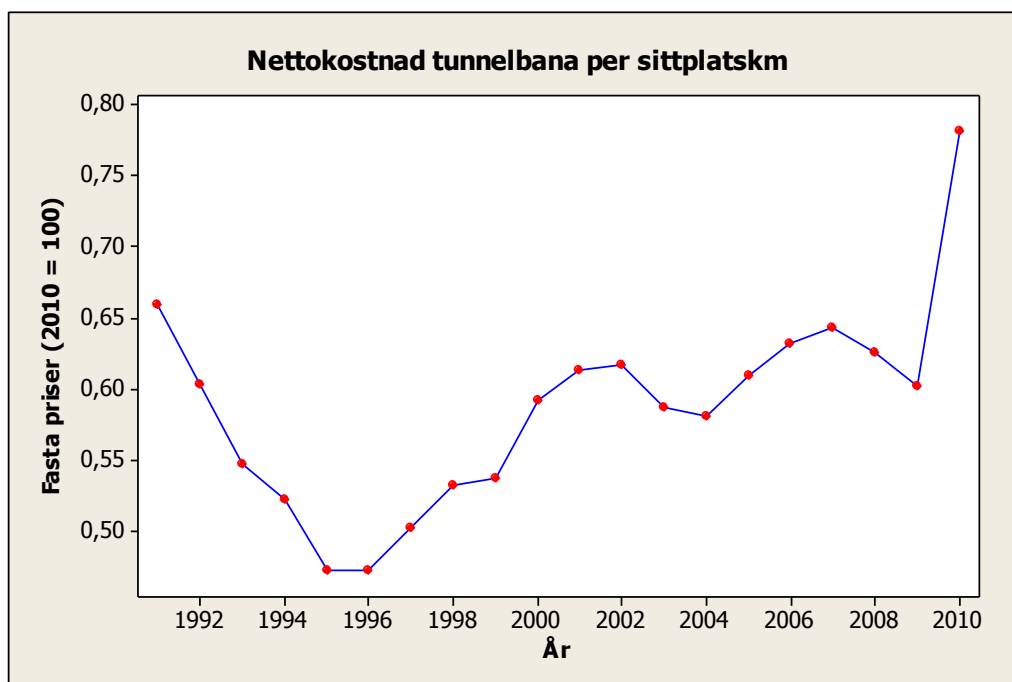
För tunnelbanan där antalet resenärer ständigt har ökat ser utvecklingen mindre allvarlig än för andra trafikslag där produktivetsfallet varit mycket större. Att antalet resenärer ökar ger en högre belägningsgrad och lägre kostnad per personkilometer. Mätt i sittplatskilometer, dvs vad det kostar att producera en sittplats mätt per kilometer, visar ovan nämnda promemoria på en mycket kraftig ökning av nettokostnaden mellan år 2009 och 2010. Det sammanfaller med att avtalet med MTR trätt i kraft.⁵ Ökningen är så anmärkningsvärd att en djupare analys måste genomföras omgående.

³ Årsbokslut 2008, 2009, 2010 AB SL samt Årsredovisning AB SL 2011

⁴ Rapport 12/2011 Kostnadskontrollen inom SL

⁵ Kostnadsutvecklingen i SL-trafiken, PM Trafikenheten 2011-05-01

Utvecklingen av nettokostnaden för tunnelbanan per sittplatskilometer⁶



Vad gäller det stora produktivetsfallet för busstrafiken påstår ofta de styrande Moderaterna att det är kravet på förnyelsebara drivmedel som har bidragit till att öka kostnaderna utan motsvarande utfall i nya resenärer. Något stöd för detta har inte presenterats men SL:s egen analys visar att kravet på förnyelsebara drivmedel bara är en av flera faktorer som drivit upp kostnaderna. En viktig faktor bakom produktivetsutvecklingen som istället lyfts fram är busstrafikens sjunkande medelhastighet.⁷

För att åstadkomma en positiv produktivetsutveckling krävs att kostnaderna minskas och/eller att kapacitetsutnyttjandet förbättras. Det sistnämnda innebär att fler måste övertygas om att resa med SL. Mot den bakgrunden är det problematiskt att revisorerna redan 2009 riktade kritik mot att SL:s arbete saknade en tydlig inriktning mot det övergripande målet om att öka andelen som reser kollektivt.⁸

⁶ Kostnadsutvecklingen i SL-trafiken, PM Trafikenheten 2011-05-01

⁷ Kostnadsutvecklingen i SL-trafiken, PM Trafikenheten 2011-05-01

⁸ Rapport 19/2009 Förstärkt trafikplanering för ökad kollektivtrafik



Revisorernas kritik

Landstingsrevisorerna har fullmäktiges uppdrag att granska all verksamhet i Stockholms läns landsting och att följa upp att fullmäktiges beslut verkställs. Arbetet bedrivs i samverkan mellan förtroendevalda, yrkesrevisor och externa specialister och auktoriserade revisorer. Landstingsrevisorerna lämnar årligen en rapport vad gäller AB SL. De gör också speciella projektrapporter kring olika relevanta ämnen. För SL:s del innebär det att man t.ex. har granskat kostnadskontrollen, olika investeringsprojekt och underhållsverksamheten.

Sammantaget kan konstateras att revisorerna i flera år har riktat kritik kring hur verksamheten sköts. Vad värre är – kritiken har blivit allt skarpare då revisorerna inte anser att åtgärder vidtas utan att samma problem kvarstår vid förnyade granskningar. Ett talande exempel är när revisionen i år följde upp en tidigare revision av fastighetsunderhållet från år 2007. Trots att en rad brister påtalades i den tidigare granskningen så kunde revisorerna vid uppföljningen inte notera någon förbättring. De två senaste årsrapporterna visar på samma negativa utveckling – påtalade brister åtgärdas inte.

Årsrapporten 2010 – hård kritik

”Styrelsens och verkställande direktörens styrning bedöms sammantaget som **ej helt acceptabel.**”

”Styrelsens och verkställande direktörens interna kontroll bedöms sammantaget vara **ej helt acceptabel.**”

”Efter samråd med den auktoriserade revisorn bedöms att det finns brister i styrningen och i den interna kontrollen i viktiga avseenden. Därför bedöms att bolagets verksamhet **inte fullt ut skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.**”

Årsrapporten 2011 - prickning

”Vi bedömer sammantaget att bolagets verksamhet **inte har skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.** Efter samråd med den auktoriserade revisorn bedöms att **det finns stora brister i den interna styrningen och kontrollen. Vi riktar anmärkning mot styrelsen för bristande styrning och kontroll.**”



Bristande ansvarstagande av den politiska majoriteten

Ett stort politiskt ansvar vilar på den styrande alliansmajoriteten. AB SL:s styrelseordförande Christer Wennerholm (M) är inte ensamt ansvarig utan även landstingsstyrelsens ordförande Torbjörn Rosdahl (M) har undanlåtits att agera på missförhållandena. Landstingsstyrelsen har ett uppsiktsansvar för all landstingsverksamhet samt ett särskilt ansvar för att upprätthålla en god ekonomisk hushållning.

Revisorerna har mot bakgrund av detta även riktat kritik mot landstingsstyrelsen:

”Revisionen anser att **landstingsstyrelsen inte till alla delar lever upp till kommunalagens krav på uppsiktsskyldighet över bolagen** och inte heller till alla delar följer landstingets ägarpolicy.”⁹

Kritik bör också riktas mot den bristande uppföljningen av beslut. Revisorerna påpekar att:

”Landstingsstyrelsen har i samband med beslut om kvartalsrapport för SLL per den 14 mars uppdragit åt landstingsdirektören att **återkomma med en fördjupad återrapportering om trafiknämndens negativa prognos**. Anledningen var att SL under våren 2011 prognostiserade ett negativt resultat på närmare 500 mnkr. En sådan **återrapportering har inte skett**.”¹⁰

Moderaterna har sammantaget varken i SL:s styrelse, Trafiknämnden eller landstingsstyrelsen agerat på den återkommande och allt skarpare kritiken av verksamheten i SL. Därutöver har majoriteten, som redovisas nedan, initierat och drivit fram en rad misslyckade projekt som försämrat SL:s ekonomi ytterligare. I SL:s styrelse kan inte ordförande ha svävat i ovisshet om flera av de påpekade bristerna då många av dessa har påtalats av Socialdemokraternas ledamot och finns protokollförda.

⁹ Årsrapport 2011, Landstingsstyrelsen

¹⁰ Årsrapport 2011, Landstingsstyrelsen



Vad har gått fel?

Revisorerna har i en rad rapporter lyft fram olika brister i verksamheten. Det handlar bland annat om bristande avtalsuppföljning och om brister i styrning, uppföljning och rapportering i stora projekt samt om brister vad gäller beslutsunderlagen bakom olika investeringar.

Stora brister bakom beslut om investeringar

Revisorerna har riktat generell kritik mot hur beslut om investeringar tas och utifrån vilka underlag. Även prognostillförlitligheten kritiseras och bedöms som mindre god. Det sistnämnda betyder tyvärr sällan att projekt blir billigare än avsett. Tvärtom är fördyringar vanliga.

I en rapport från 2011 går revisorerna igenom styrningen av projekt inom trafikområdet. Två projekt granskas särskilt och det är tyvärr i många delar en synnerligen oroväckande läsning. Revisorerna skriver bland annat att affärsmässighet, god ekonomi och effektivitet inte fullt ut har säkerställts. Beslutsunderlag till fullmäktige har inte möjliggjort en helhetsbedömning och i flera fall har det blivit både fördyringar och förseningar. Kritiken, vilket revisorerna också påpekar, är inte ny. Revisorerna har tidigare riktat liknande kritik vid granskningar av t.ex. projektet Spårväg City.

Tvärbana Norr Solnagrenen

Vad gäller Tvärbana Norr Solnagrenen frågar sig revisorerna om Solnagrenen är den dyraste spårvägsutbyggnaden i Europa. Man riktar också kritik mot att investeringsbeslut inte har lyfts i särskild ordning och de konstaterar att kostnadsökningarna lett till att projektet minskat i omfattning.

En av de skarpaste kritikpunkterna rör att SL:s styrelse fattade genomförandebeslutet trots att landstingsfullmäktiges krav på medfinansiering inte var uppfyllt. Revisorerna skriver att det ”kan konstateras att projektet inleddes utan att finansieringen var säkrad. Genomförandebeslut fattades utan uppgifter om slutlig statlig och kommunal medfinansiering och utan att nämna eventuell medfinansiering av privata aktörer. Detta trots att SL:s styrelsebeslut från augusti 2008 angav att investeringen utan tillskott av externt kapital skulle leda till orimliga konsekvenser för SL:s resultat och att det borde avbrytas om inte tillräcklig medfinansiering kunde erhållas.”¹¹

¹¹ Rapport 3/2011: Styrning av projekt inom trafikområdet – Tvärbana Norr Solnagrenen och Roslagsbanan



Styrelsens majoritet var inte ovetande om detta när beslutet fattades. Tvärtom - den synnerligen njugga statliga medfinansieringen påtalades av de Socialdemokratiska företrädarna när ärendet behandlades i SL. Av protokollet framgår att Socialdemokraterna påtalade att beslutsunderlaget inte ens med bästa vilja kan sägas innebära att landstingsfullmäktiges krav på medfinansieringen är uppfyllt. Socialdemokraternas förslag om att uppvakta regeringen med krav på substantiellt statligt stöd till byggnationen av Tvärbanan Norr blev nedröstat.

Roslagsbanan

Vad gäller projekt Roslagsbanan identifierar revisorerna en lång rad brister. Man påpekar att det saknats helhetsgrepp och strategi och att förutsättningar för planering och genomförande varit otydliga. Därutöver påtalas att tidplan och budget inte efterlevs och att ett samlat grepp om kostnaderna har saknats. Revisorerna kritiserar hur ärendet har hanterats rent formellt. De olika delarna och etapperna har inte föregåtts av en fördjupad analys och ärendet har inte lyfts till fullmäktige i särskild ordning.

Revisorerna skriver t.ex. att ”Dubbelspårsutbyggnaden etapp 1 förfaller åtminstone initialt ha varit en kortsiktig satsning. Försättningen på denna satsning, etapp 2, förefaller inte bygga på en förnyad analys trots att etappen kräver både nya fordon och nya depåer till mångmiljardkostnad.”¹² Detta är synnerligen anmärkningsvärt. Framförallt mot bakgrund av SL nu beräknar slutkostnaden för alla insatserna inom program Roslagsbanan till hela 8 miljarder kronor. Det är lika mycket pengar som landstingets andel av det dyraste alternativet för tunnelbaneutbyggnad till Nacka. Påpekas bör att Roslagsbanan är en redan befintlig bana.

Spårväg city

Revisorerna har även granskat projektet Spårväg City etapp 1 (i folkmun även kallad NK-expressen) vid två tillfällen. I den rapport som man lämnade 2008 kritiserade revisorerna bland annat att samhällsekonomiska kalkyler och andra avgörande utredningar och underlag saknades för projektet. Andra gången som landstingets revisorer granskade projektet konstaterade man att den tidigare kritiken inte föranlett några åtgärder och att bristerna i projektet tvärtom förstärkts. Kritiken rör samtliga punkter – planering, tidplan, brist på strategi och affärsmässighet,

¹² Rapport 3/2011: Styrning av projekt inom trafikområdet – Tvärbanan Norr Solnagrenen och Roslagsbanan



finansieringslösningar och kompetens. Revisorerna konstaterade dessutom att den snabba tidplanen har lett till onödigt stora kostnader.¹³

Tyvärr fortsätter den politiska majoriteten på inslagen väg. Beslut om Spårväg City etapp 2 följer tidigare mönster. När revisorerna gör en uppföljande granskning av Spårväg City under hösten 2011 konstateras att genomförandebeslutet inte redovisar hela kostnadsbilden. Revisorerna skriver t.ex. att ”kostnader för ränta och avskrivningar redovisas inte. Revisionen uppskattar att dessa kostnader kommer att öka med drygt 300 mnkr per år.”¹⁴

Bristande avtalsuppföljning

Ett annat område där revisorerna riktat generell kritik rör den bristande avtalsuppföljningen. Revisorerna skriver bland annat att de ”kan konstatera att SL inom flera trafikavtalsområden inte kan verifiera att entreprenörernas fakturerade leveranser faktiskt är utförda.”¹⁵ Det är en kritik som det tyvärr finns fler exempel på.

Ett fall är givetvis Busslink i Norrtälje där det uppdagades att de hade fakturerat för bussturer som aldrig körts. En fristående revision kunde i början av 2010 slå fast att minst 733 extrabussar fakturerats trots att det helt saknas spårbar dokumentation kring om de överhuvudtaget körts. Någon fördjupad analys flera år bak i tiden gick inte att göra, så hur omfattande förlust SL gjort över tid är svårt att bedöma.

Ett annat exempel är biljettkontrollen där en fristående revision under hösten 2011 visade att Securitas som bedriver verksamheten bara under den enda månad som granskades hade uppgett 5000 fler kontroller än vad som faktiskt utförts. Någon fördjupad analys av hur det sett ut tidigare månader har inte gjorts. Det inträffade bör också ses mot ljuset av att den moderatledda majoriteten drivit fram en upphandling av biljettkontrollen där avtalet skulle premierade kvantitet före kvalitet. Avtalet innebär betalning per kontroll och möjligheter till bonus vid en viss mängd kontroller.

Symptomatisk i båda ovan beskrivna fallen är att ordförande Christer Wennerholm (M) haft tidiga uppgifter om missförhållandena men inte agerat. I fallet med biljettkontrollen har han dessutom direkt motsatt sig vidare åtgärder mot Securitas såsom skriftlig begäran om rättelse och vidare utredning. I båda fallen verkar ordförande istället vidta åtgärder först när media rapporterat om fallen. Viljan att

¹³ Rapport 6/ 2008: Djurgårdslinjen – granskning av beredning, inriktning och finansiering respektive Rapport 16/ 2009: Spårväg City – uppföljning av beredning och styrning

¹⁴ Rapport 12/ 2011: Kostnadskontrollen inom SL

¹⁵ Rapport 12/ 2011: Kostnadskontrollen inom SL



framstå som handlingskraftig i nyhetsmedia kanske också förklarar den obegripliga hanteringen där SL:s ledning i samförstånd med ordförande först förklarar sig nöjda med vidtagna åtgärder för att bara en kort tid därefter när medierapporteringen intensifieras plötsligt välja att polisanmäla Securitas.

Politisk initierade tveksamma projekt

Den dyra och hårt kritiserade utbygganden av Spårväg city etapp 1 som har redogjorts för ovan hör till de mest flagranta exemplen på politisk initierade projekt som bidragit till att dränera SL:s ekonomi. Utöver att avtalet mellan Stockholms stad och SL om utbyggnaden har inneburit orimligt stora åtaganden jämfört med andra projekt eller avtal med andra kommuner så fortsätter kostnaderna för banan att ständigt öka. Det är svårt att inte misstänka att den snäva tidsplanen där invigning skulle hållas innan valet 2010 är den troliga förklaringen.

Över 11 miljoner för att hålla sams i alliansen?

I budgeten 2010 gav den moderatledda majoriteten ett oklart uppdrag till trafiknämnden om att upphandla ett ”helhetsansvar” för sjötrafiken. Utöver att det har skapat oro bland berörda så har den långa oklara processen visa sig bli en dyr historia för skattebetalarna. Så sent som den 3 maj uppgav Christer Wennerholm (M) att Trafiknämndens och SL:s förberedelser inför upphandlingen av helhetsansvaret kostat 2,5 miljoner kronor. En kort tid därefter kompletterades det svaret och en långt högre summa angavs. Enligt uppgifter i media har konsulter och advokatkostnader kostat över 11 miljoner kronor.

Värt att notera är att bland ovan nämnda utförda konsulttjänster finns kommunikationsstöd från JKL. Vad det betyder är oklart men blotta misstanken att skattemedel används till politisk kommunikation gör att Socialdemokraterna begärt en redovisning av vad stödet inneburit.

Mer anmärkningsvärt är de uppgifter som talar för att åtminstone de kostnader som kan härledas till den request for information (RFI) som genomförts har skett för att kunna komma överens politiskt inom majoriteten. Vanligtvis görs en RFI innan en upphandling startar. RFI:n initierades dock först i december 2011 när alliansen helt kört fast i sina interna diskussioner om sjötrafikens framtid.



6 000 kronor per transporterad cykel

På politiskt initiativ genomförde SL under sommaren 2009 och 2010 försök med att tillåta medförande av cykel i busstrafiken. SL:s ordförande Christer Wennerholm (M) var pådrivande och beskrev satsningen på sin blogg: ”Nu har vi beslutat att utöka möjligheten att ta med cykeln även på vissa bussar och på Roslagsbanan. Vi vill på ett enkelt sätt kunna erbjuda helt miljövänliga resor från dörr till dörr. På längre sikt tänker vi oss att även på spårvagnar och framtidens tunnelbana ska kunna ta emot cyklar.” När SL:s VD mot bakgrund av de höga kostnaderna och det låga nyttjandet till slut föreslog styrelsen att avsluta försöket i slutet av 2010 stod det klart att det kostat SL **6000 kronor per transporterad cykel**. Projektet kostade under 2010 hela 5,4 miljoner. De pengarna hade kunnat användas till t.ex. bättre och säkra cykelparkeringar vid stora spårstationer.

1 270 kronor för att ringa efter en taxi

Landstingsmajoriteten med Moderaterna i spetsen uppdrog 2007 åt SL att bjuda in taxibolag till samarbete om försäljning av kombinationsresor. Trots ljust intresse hos resenärerna drev majoriteten på för en försöksverksamhet på sex platser i nordöstra Stockholm. Projektet fick namnet SL + Taxi och SL fick ta fram logotype, informationsmaterial och sätta upp stolpar. Därutöver annonserades i lokalmedia och det ordnades med invigning och presskonferens med ordförande Christer Wennerholm (M). Trots att resenären själv betalade för själva taxiresan och att själva tjänsten alltså bara innefattade möjligheten att låta trafikpersonalen beställa en taxi så blev notan ändå skrämmande hög. Efter sex månader förlängdes försöket med nya kostnader som följde. När SL:s VD mot bakgrund av de höga kostnaderna till slut föreslog styrelsen att avsluta försöket stod det klart att det kostat SL **1270 kronor per beställd taxibil**.





Att öka upplevelsen av trygghet och förbättra möjligheterna till kombinationsresor är givetvis viktigt. De människor som har råd med taxi har oftast också råd med en mobiltelefon med vilken de själva kan beställa en taxi. Andra insatser hade därför kunnat göra mycket större skillnad. Bara på detta försök så slösades 573 000 av skattebetalarnas pengar bort.

Notan för "NK-expressen" blir allt högre

Trots att Spårväg city etapp 1, i folkmun även kallad NK-expressen, inte ens har varit i gång i 1,5 år så stängdes den sent i vintras oväntat av under mer än två månader för vad som uppgavs vara "underhållsarbete". De svar som lämnats kring vad arbetet bestod av har varit motsägelsefulla och handlar om arbete på en likriktarstation, en vattenläcka och anpassning av plattformar till nya fordon. Vilket som så uppgår kostnaden för åtgärderna till flera miljoner.

Nyligen upphandlades även en entreprenör för att åtgärda sträckan mellan Kungsträdgården och Waldemarsudde. Bland annat ska tillgänglighetsanpassningar av plattformar göras. Kostnaden för detta är okänt.



Åtgärder

SL måste bryta den negativa utvecklingen och satsa på utbyggnader som ger fler betalande resenärer. Att prioritera rätt investeringar är den absolut viktigaste uppgiften för att få SL på fötter. Även kostnadskontrollen måste skärpas och alliansmajoritetens slarv med skattemedel måste upphöra.

Vi Socialdemokrater vet att det är ett tufft arbete som måste göras. Här redovisar vi vilka åtgärder vi anser måste vidtas i närtid. Samtidigt måste fördjupade analyser göras och sannolikt kommer då fler insatser att behöva övervägas.

- Genomför omgående en internrevision av AB SL av oberoende part.
- Initiera ett arbete med att förbättra kostnadskontrollen. Stort fokus på att kunna mäta och kontrollera incitamentsavtal på ett kostnadseffektivt sätt.
- Inför krav på samhällsekonomiska beräkningar, jämförelsetal och analys av resandebehoven innan beslut om investeringar i ny trafik tas.
- Stoppa miljardrullningen för Spårväg city och avvakta utbyggnad till dess att tillräckligt resandeunderlag föreligger.
- Initiera en strategisk tunnelbaneutredning bland annat i syfte att få fram underlag till investeringar som drastiskt kan öka antalet resenärer.
- Utarbeta i samråd med berörda kommuner och aktörer en modell för hur ökade markvärden som uppstår med till exempel utbyggd tunnelbana kan utgöra en del av finansieringen.
- Säkerställ substantiell medfinansiering innan beslut om spårutbyggnader.
- Genomför omgående en fördjupad analys av avtalet med MTR. Vilka faktorer är kostnadsdrivande? Vad kan göras inom befintligt avtal för att undvika ytterligare kraftiga kostnadsökningar?
- Öka medelhastigheten och därmed effektiviteten i busstrafiken genom bättre signalprioritering, fler kollektivtrafikkörfält och investera i ny teknik som kan ge bättre trafikflöden.



