

Svar på interpellation 2008:20 av Lars Dahlberg (s) om väsentligt försämrad produktivitet för AB Storstockholms lokaltrafik

Lars Dahlberg (s) har ställt följande frågor till mig om beslut i fullmäktige angående väsentligt försämrad produktivitet för AB Storstockholms lokaltrafik

1. Hur förklarar du att produktiviteten för SL har försämrats så kraftigt?
2. Vilka orsaker ser du som bakomliggande till produktivitetsförsämringen?
3. Vilka åtgärder planerar du att vidta för att öka produktiviteten för SL?

Som svar vill jag anföra följande:

När Stockholm växer måste också SL växa, därför genomför Alliansen den största satsningen någonsin på kollektivtrafik. På två år satsar vi ytterligare två miljarder kronor på SL för att slå vakt om, bygga ut och förbättra kollektivtrafiken i hela vårt län. Resultatet är tydligt: SL slog förra året rekord i antal resenärer och andel nöjda resenärer. SL har dessutom stärkt sin ställning gentemot bilen.

Interpellanten ställer frågor om SL:s produktivitet. Det är givetvis angeläget att SL-trafiken bedrivs så effektivt som möjligt och att produktiviteten ständigt förbättras. För att kunna lyckas med detta krävs dock relevanta och rättvisande nyckeltal.

SL har redan förra året påbörjat ett kvalitetsarbete inom områdena ledningssystem, målstyrning, internkontroll och redovisning. Syftet med arbetet är att säkerställa god kvalitet, korrekta analyser och kontinuitet i redovisningen av SL:s verksamhet och avhjälpa de allvarliga brister vi ärvt från den tidigare styrelsen.

För att locka fler resande till SL-trafiken har vi valt att satsa på utökad trafik, högre kvalitet, ökad miljövänlighet samt förbättrad tillgänglighet för bland annat funktionshindrade. De aktuella nyckeltalen, som interpellanten hänvisar till, tar inte hänsyn till dessa satsningar och förbättringar. De tar inte heller hänsyn till att allt fler reser med SL och att resenärerna är betydligt mer nöjda med SL-trafiken.

Nyckeltalet sittplatskilometer tar inte hänsyn till de tillgänglighetsanpassningar SL genomför, exempelvis har låggolvsbussar mellan 25 och 30 procent färre sittplatser än bussar med högt golv. Även de nya pendeltågsvagnarna, som är bättre anpassade till funktionshindrade, har färre sittplatser än de äldre vagnarna. Tunnelbanans nya tåg har färre sittplatser än de äldre tågen.

I dag beräknas produktivitet utifrån totalkostnader i en centralt fastställd mall, som inte tar hänsyn till SL-trafikens särskilda förutsättningar med ökade intäkter från biljetter, reklam och hyror. Om exempelvis SL ökar antalet försäljningsombud och därmed sina biljettintäkter, så sänker det produktiviteten eftersom hänsyn i dagens mall endast tas till den ökade försäljningskostnaden och inte till de ökade intäkterna. Det vore mer relevant och mer rättvisande med en nettokostnadsredovisning.

I år kommer arbetet att inriktas på att säkerställa och analysera kostnadsutvecklingen inom SL. En mer korrekt analys kommer under året att arbetas fram och resultera i mer rättvisande nyckeltal. Med rättvisande nyckeltal ges SL bättre förutsättningar för att nå ökad kostnadseffektivitet.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm den 8 maj 2008

Christer G Wennerholm