

# ORGANISATIONSÖVERSYN GATU- OCH FASTIGHETSKONTORET

## 1 Ny form för Trafiktjänsten

### 1.1 Beskrivning och analys

Trafiktjänsten är till stora delar likt ett entreprenadföretag. Den tydliga bilden kompliceras något av att man hanterar stadens medverkan i "Trafik Stockholm". Entreprenaduppdragen innehåller en stor bredd och är inte enbart relaterade till trafikfrågor utan innehåller även distribution (försäljning) av gatuvärme, klottersanering, trafikräkning m.m.

Betydande delar av Trafiktjänstens kompetens och utbud skulle väl lämpa sig för upphandling från externa entreprenörer. Den möjligheten begränsas i det korta perspektivet, i varje fall inom området signaltjänst, av att aktörerna på marknaden är fåtaliga. På sikt skulle stadens stora signalsystem troligen locka fler till etablering om man bestämmer sig för att upphandla.

Trafiktjänsten har en tudelad finansiering som innebär att det inte är helt lätt för en utomstående att följa produktivitet och resultatutveckling. I budget 2004 beräknas ca 95 Mkr komma från anslag och resterande intäkter (ca 40 Mkr) från "externa intäkter". "Externa intäkter" kommer såväl från Stockholms stad (inklusive Gfk) som från uppdragsgivare/kunder utanför staden.

Genom att den övergripande strukturen i utrednings förslag innebär inrättandet av ett "Stockholms Trafikkontor" som tydligt lyfter fram trafikfrågornas roll och betydelse, skapas även nya förutsättningar för Trafiktjänstens inplacering.

### 1.2 Förslag och motivering

I sammanfattning innebär utredningens förslag beträffande Trafiktjänsten:

- Den nu gällande strukturen och verksamhetsomfattningen bibehålls i stort.
- Ansvaret och resurserna för "Trafik Stockholm" flyttas till annan plats inom det nya trafikkontoret.
- Verksamheten görs helt finansierad genom intäkter (d.v.s. fakturering av avtalade tjänster). På sikt kan verksamheten konkurransutsättas.

- Kostnaderna anpassas så att verksamheten hamnar i ekonomisk balans (förlust 2003 med ca 5 Mkr och budget 2004 pekar på samma storleksordning) och ger ett visst överskott, vilket innebär en reducering med ca 10-15 personer.

Trafiktjänsten har även tidigare (inom ramen för dåvarande Stockholm Entreprenad) fungerat som en intäktsfinansierad resultatenheter. Förslaget är i den meningen inte nytt. Kompetens och resurser för att fungera i en renodlad "utförarroll" finns.

Inte heller på "beställarsidan" torde det finnas större problem. För ca ¼ av omsättningen sker redan nu (en förenklad) anbudsgivning och beställning. Även för övriga delar t.ex. styrningen av signalbyråns operativa arbete kommer impulserna från en "beställare" (signalenheten inom region Inner).

Återgången från den renodlat intäktsfinansierade utförarrollen till en blandning skedde för att förenkla den administrativa hanteringen ("eftersom ni ändå gör hela arbetet kan ni ta hela beloppet över er budget som ett anslag"). Samtidigt som man får den förenklingen minskar naturligtvis regionernas (beställarnas) insyn och kontroll över effektiviteten i arbetets utförande.

Grunden för att stadens andel i "Trafik Stockholm" ligger inom Trafiktjänsten uppges vara att Trafiktjänsten förser "Trafik Stockholm" med information, främst beträffande trafiksignalsystemet. Chefen för Trafiktjänsten har ett begränsat inflytande över såväl det operativa utförandet som verksamhetens kostnader eftersom det finns en styrgrupp för "Trafik Stockholm" där Trafiktjänsten inte är representerad. Genom att bryta ut delansvaret för "Trafik Stockholm" renodlas rollen som entreprenadföretag och chefen för Trafiktjänsten ges ansvar för de verksamheter som han/hon har tydlig påverkansmöjlighet på.

Den kombinerade anslags- och intäktsfinansieringen skapar en risk att verksamheten inte dimensioneras helt efter stadens behov av tjänster vid en strikt bedömning. Finns pengar kvar på anslagsdelen i slutet av året kan insatserna ökas. ("Annars kommer anslaget nästkommande år att räknas ner"). När det gäller produktiviteten i utförandet ger således den blandande finansieringen begränsade möjligheter att dra slutsatser. Förslaget om en övergång till en renodlad intäktsfakturerings med tydliga anbud/prislistor och beställningar bör ses i det perspektivet. Trafiktjänstens dimensionering bör således successivt anpassas till den volym som beställs/säljs. Vill man förstärka detta kan man som ett andra steg konkurrensutsätta verksamheten.

I det korta perspektivet bör kostnaderna anpassas så att förlusterna från 2003 (och budgeterad förlust 2004) försvinner och åtminstone ger ett visst överskott. Förlusterna (efter kapitalkostnader) ligger i storleksordningen 5 Mkr. Detta innebär en reduktion med 10-15 personer.

Trafiktjänsten har (se punkt 3.5.3) även en relativt omfattande "overhead". Inom den delen borde det också finnas en potential för att sänka kostnaderna på samma sätt som i övrig administration.