Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-06-14

Trafiknämnden
2022-06-21

Ärende
TN 2022-0431
FUT 2022-0528
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över Regionrevisorernas årsrapport 2021 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms lokaltrafik

Ärendebeskrivning

Ärendet innehåller yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2021, RK 2021-0033, avseende trafiknämnden inklusive Storstockholms Lokaltrafik.

Årsrapporten har lämnats till trafiknämnden och styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik för yttrande vilket görs genom detta tjänsteutlåtande med bilagt yttrande.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Förslag till trafiknämndens yttrande
- Regionrevisorernas Årsrapport 2021, RK 2021-0033

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

1. *Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionrevisorerna.*

2. *Paragrafen justeras omedelbart.*

Förvaltningarnas förslag och motivering

Bakgrund

Trafiknämndens verksamhet bedrivs inom två förvaltningar; trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana. Revisionens sammanfattning avser nämndens hela ansvar och styrelsen för SL. I övrigt redovisas revisorernas granskning i separata avsnitt för respektive förvaltning.

Sammanfattning

I den årliga revisionen prövas om verksamheten inom trafiknämnden och AB Storstockholms lokaltrafik (SL) bedrivs på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande samt om den interna styrningen och kontrollen är tillräcklig.

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat
Nämndens ekonomi har under året i stor utsträckning påverkats av den pågående Corona pandemin.

Det ekonomiska resultatet, justerat för de poster som enligt anvisningar från regionledningskontoret ska exkluderas, överstiger fullmäktiges resultatkrav. Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans därmed uppnåtts. Revisionen konstaterar att trafiknämnden befinner sig i ett kärvt ekonomiskt läge, med minskade intäkter som inte i sin helhet täcks av den statliga ersättningen. Även framöver är intäktsutvecklingen osäker, och därmed förutsättningarna för att nå ekonomi i balans på sikt.

SL har erhållit ett villkorat aktieägartillskott på 2 mdkr för att stärka bolagets eget kapital. Eftersom villkoren för återbetalning ännu inte är utredda, ser revisionen en osäkerhet kring den ekonomiska ställningen framöver.

Planerade investeringar, och därmed ökade driftskostnader, kommer under de närmaste åren att innebära stora utmaningar såväl för kollektivtrafikens som hela regionens ekonomi. Liksom tidigare anser revisionen att ersättningsinvesteringar behöver kommenteras mer utförligt i nämndens verksamhetsberättelse, eftersom en låg upparbetningsgrad riskerar att skjuta behovet framåt i tiden.

Revisionen konstaterar att coronapandemin i stor utsträckning har påverkat nämndens möjligheter att uppnå fullmäktiges mål. Detta främst eftersom nivån på indikatorerna för det nämndspecifika målet attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem är satta utifrån ett normalläge, och är anpassade efter fullmäktiges långsiktiga strategiska planering. Målet har inte uppnåtts.

Nämndens arbete med de av fullmäktige tilldelade uppdragen pågår enligt plan. Det verksamhetsmässiga resultatet, med undantag för de områden som inte kan bedömas på grund av coronapandemin, har i huvudsak uppnåtts.

Det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet bedöms med hänsyn tagen till coronapandemins påverkan, utifrån genomförd granskning, sammantaget som tillfredsställande.

Internstyrning och kontroll
Revisionen har under året granskat nämndens interna styrning och kontroll och noterar att utvecklingsarbete bedrivits på flera områden. På andra områden finns fortsatt behov av insatser för att stärka den interna styrningen och kontrollen.

När det gäller trafiknämndens arbete med trafikering, trafikplanering och återtagande av resenärer konstaterar revisionen att initiativ tagits och att ett flertal aktiviteter är i gång eller planerade inom trafikförvaltningen. Tilläggsavtal med trafikutövare, med utgångspunkt i det förändrade resandet, är underframtagande. Det pågår även arbete med att ta fram en strategi för en mer långsiktig anpassning av trafikutbudet till ett förändrat resande. Det råder osäkerhet kring såväl nuvarande som framtida resandemönster, men också kring de ekonomiska ramarna framåt. Revisionen bedömer att detta kommer att innebära en utmaning för nämnden under flera år. Bland annat kommer utformningen av kommande trafikavtal att behöva ta hänsyn till eventuella förändringar i resandet. Revisionen anser att det är av vikt att trafiknämnden, i samverkan med regionstyrelsen, arbetar fram tänkbara strategier – ekonomiska såväl som verksamhetsmässiga – för att långsiktigt kunna hantera effekterna av pandemin.

Revisionen konstaterar att prioriteringsmodellen för investeringar och arbetet med att utveckla ett systemperspektiv för kollektivtrafiken är positiva steg i att stärka styrningen. För nämndens långsiktiga planering av såväl trafikering som investeringar är det så kallade strategiska ramverket en viktig utgångspunkt. Trafikförvaltningen arbetar sedan flera år med de dokument som ska ingå i ramverket. Revisionen konstaterar att samtliga delar ännu inte är framtagna och/eller uppdaterade, vilket försvårar en strategisk styrning av verksamheten. När det gäller arbetet med krav- och ändringshantering bedömer revisionen att utvecklingen är positiv, men att arbete återstår när det gäller att uppdatera, ensa och överföra riktlinjerna till krav i investeringsprojekt.

Revisionen bedömer att trafiknämnden behöver stärka sin styrning och kontroll av utbyggnaden av tunnelbanan och den samverkan som sker mellan nämndens två förvaltningar. Exempelvis behöver nämnden tydliggöra förutsättningar och

former för samverkan samt initiera ett förvaltningsgemensamt riskhanteringsarbete. Även andra delar är i behov av utveckling och förtydliganden, exempelvis redovisningen och hanteringen av olika index. Styrningen behöver stärkas genom ett tydligare informationsflöde mellan trafiknämnden och styrelserna för Stockholms- respektive Sverigeförhandlingen. Revisionen konstaterar att detta dock inte är frågor som enbart berör trafiknämnden utan även regionstyrelsen.

Revisionen konstaterar att den praktiska hanteringen av fastighetsägar- och byggherreansvaret för kollektivtrafikens fastigheter i stort fungerar väl. Däremot bedömer revisionen att styrdokument på olika nivåer behöver förtydligas för att säkerställa en komplett ansvarskedja för såväl fastighetsägar- som byggherreansvaret.

Ett annat område i behov av fortsatt utveckling är säkerhet och brandsäkerhet. Revisionen noterar att flera initiativ pågår, men att nämnden behöver tydliggöra den långsiktiga strategiska säkerhetsinriktningen utifrån ett mer samlat perspektiv. Inrättandet av ett specifikt säkerhetsråd, som diskuteras inom trafikförvaltningen, skulle kunna stärka den strategiska styrningen. Även kontinuitetsplaneringen behöver stärkas, liksom utarbetande och uppföljning av trafiksäkerhetsrapporteringen. Även specifikt för brandsäkerhet bedömer revisionen att nämnden behöver stärka sin samlade planering och styrning av åtgärder.

När det gäller direktupphandlingar ser revisionen att nämndens interna styrning och kontroll behöver stärkas, bland annat för att minska risken för otillåtna direktupphandlingar. Revisionen bedömer att trafiknämnden bör säkerställa att uppföljning av genomförda upphandlingar görs och att efterannonsering av upphandlingar sker, i enlighet med krav i lagstiftningen.

Den interna styrningen och kontrollen bedöms, utifrån genomförd granskning, inte vara helt tillräcklig.

Överväganden
Förvaltningarna har var för sig tagit del av revisionens granskning. Revisionens rekommendationer kommenteras i separata avsnitt för respektive förvaltning nedan och i separata avsnitt i bilagt yttrande.

Trafikförvaltningen
Trafikförvaltningen bedriver ett kontinuerligt arbete med att åtgärda utestående rekommendationer. Status i arbetet följs upp vid förvaltningens tertialvisa ledningsrapportering och vid avstämningsmöten med revisorerna.

Revisionen av helåret har renderat i två nya rekommendationer. I revisionen av befintliga rekommendationer i helåret bedömde revisorerna att 10 rekommendationer var åtgärdade, 15 stycken var delvis åtgärdade, och 2 rekommendationer utgår då de inte längre ansågs aktuella. Ingen rekommendation bedömdes som ej åtgärdad.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Förvaltning för utbyggd tunnelbana bedriver ett kontinuerligt arbete med att åtgärda utestående rekommendationer. Status i arbetet följs upp vid förvaltningens tertialvisa rapportering och vid avstämningsmöten med revisorerna.

Revisionen av helåret har renderat i sex nya rekommendationer. I revisionen av befintlig rekommendation i helåret bedömde revisorerna att den var åtgärdad.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutsärendet har inga ekonomiska konsekvenser.

David Lagneholm
Förvaltningschef för
trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef för
förvaltning för utbyggd
tunnelbana

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-06-21

Ärende
2022-0528TN
2022-0431

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Regionledningskontoret
Registraturen
Box 22550
104 22 Stockholm

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2021 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Regionrevisorerna har överlämnat Årsrapport 2021, RK 2021-0033, till trafiknämnden och till styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik för yttrande.

Trafiknämndens verksamhet bedrivs inom två förvaltningar; trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana. Revisionens sammanfattning avser nämndens hela ansvar och styrelsen för SL. I övrigt redovisas revisorernas granskning i separata avsnitt för respektive förvaltning.

Förvaltningarna har var för sig tagit del av revisionens granskning. Revisionens rekommendationer kommenteras i separata avsnitt för respektive förvaltning.

Trafikförvaltningen

Räkenskaper

Årsbokslutet för trafikförvaltningen samt årsredovisningen för SL-koncernen är i allt väsentligt upprättat enligt god redovisningssed, enligt regionens anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning. Räkenskaperna för trafikförvaltningen bedöms vara rättvisande. Räkenskaperna för SL-koncernen bedöms av den auktoriserade revisorn vara rättvisande.

Årsrapport i enlighet med lag och god sed

Revisionen bedömer att i granskningen har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att årsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed.

Ekonomiskt resultat
Revisionen bedömer, utifrån genomförd granskning, att avvikelser i förhållande till budget i huvudsak har analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i verksamhetsberättelsen. Trafikförvaltningens resultat uppgår till -1 851 mkr. Enligt beslut av fullmäktige undantas merkostnader och minskade intäkter till följd av coronapandemin vid avstämning mot resultatkravet. Trafikförvaltningens merkostnader och minskade intäkter under 2021 uppgår till 3 810 mkr. Trafikförvaltningens resultat uppgår till 681 mkr justerat för de poster som enligt anvisningar från regionledningskontoret ska exkluderas, vilket överstiger fullmäktiges resultatkrav. Revisionen bedömer därmed att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans har uppnåtts.

Verksamhetsmässigt resultat
Revisionen konstaterar att coronapandemin i stor utsträckning har påverkat nämndens möjligheter att uppnå fullmäktiges mål. Detta främst eftersom nivån på indikatorerna för det nämndspecifika målet attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem är satta utifrån ett normalläge, och är anpassade efter fullmäktiges långsiktiga strategiska planering. Revisorerna ser därför positivt på att nämnden inför budget 2022 har sett över målnivåerna för indikatorerna samt fortsatt utvecklat rapporteringen gällande produktion.

Revisionen bedömer att trafikförvaltningen bedrivit ett systematiskt arbete med de av fullmäktige tilldelade uppdragen. Revisionen bedömer att det verksamhetsmässiga resultatet, med undantag för de delar som inte kan mätas på grund av pandemin, i huvudsak har uppnåtts.

Granskningar utan väsentliga avvikelser
Revisionen har granskat ledningsnära kostnader och representation, utbetalningsattester samt aktivering av egenutvecklade immateriella anläggningstillgångar utan väsentliga iakttagelser.

Intern styrning och kontroll
Revisionen har under året granskat nämndens interna styrning och kontroll och noterar att utvecklingsarbete bedrivits på flera områden. På andra områden finns fortsatt behov av insatser för att stärka den interna styrningen och kontrollen.

Ekonomistyrning
När det gäller trafikförvaltningens arbete med trafikering, trafikplanering och återtagande av resenärer konstaterar revisionen att initiativ tagits och att ett flertal aktiviteter är i gång eller planerade inom trafikförvaltningen. Tilläggsavtal med trafikutövare, med utgångspunkt i det förändrade resandet, är underframtagande. Det pågår även arbete med att ta fram en strategi för en mer långsiktig anpassning av trafikutbudet till ett förändrat resande. Det råder osäkerhet kring såväl nuvarande som framtida resandemönster, men också kring de ekonomiska ramarna framåt. Revisionen bedömer att detta kommer att innebära en utmaning för nämnden under flera år. Bland annat kommer utformningen av kommande trafikavtal att behöva ta hänsyn till eventuella förändringar i resandet. Revisionen anser att det är av vikt att trafiknämnden, i samverkan med regionstyrelsen, arbetar fram tänkbara strategier – ekonomiska såväl som verksamhetsmässiga – för att långsiktigt kunna hantera effekterna av pandemin.

Trafikförvaltningens bedömning
Trafikförvaltningen delar revisionens syn att det råder osäkerhet kring såväl nuvarande som framtida resandemönster, men också kring de ekonomiska ramarna framåt, till följd av pandemin, och att det kommer att innebära en utmaning under flera år. Trafikförvaltningen arbetar fokuserat med trafikering, trafikplanering och återtagande av resenärer.

I ett särskilt uppdrag – kollektivtrafiken efter pandemin – arbetar trafikförvaltningen tvärfunktionellt för ett starkt återtagande av resenärerna. Målet är ett ökat resande och ökade intäkter genom att fokusera på att ~~öka~~ stärka kollektivtrafikens attraktivitet, och förtroendet för SL samt utveckla affärssamverkan. Uppdraget omfattar ett antal deluppdrag som tar sig an olika delar av utmaningen som kollektivtrafiken står inför:

- Biljettsortimentet för en anpassning till nya resmönster och behov.
- Identifiera och säkerställa hantering av nödvändiga förändringar i trafikutbudet givet nya resebehov, resmönster och marknadspotential.
- Servicetjänster genom att göra fler ytor i anläggningen möjliga för uthyrning till olika servicetjänster (efterfrågade av resenärerna) i enlighet med tidigare beslutad utvecklingsstrategi.

- Reklamaffären för att öka antalet reklambärare samt konvertera till digitala reklambärare.

- Trafikinformation genom att säkerställa framdriften inom flera områden som arbetssätt, styrning, ny digital grundplattform, driftstabilitet av de digitala systemen, hanteringen av trafikincidenter/störningshantering och analoga som digitala tjänster ut mot resenär.

- Åtgärder om förbättrad kundupplevelse, försäljning och varumärkesvärde.

- Samordna och rapportera trafikförvaltningens övergripande trygghetsaktiviteter samt leda de strategiska aktiviteterna. Ett flertal leveranser inom området ”resenärens trygghet” planeras.
- Genomföra en eller flera piloter gällande automatiserad och triggerbaserad marknadsföring och försäljning mot prioriterade målgrupper.

Investeringsstyrning
Revisionen konstaterar att prioriteringsmodellen för investeringar och arbetet med att utveckla ett systemperspektiv för kollektivtrafiken är positiva steg i att stärka styrningen. För nämndens långsiktiga planering av såväl trafikering som investeringar är det så kallade strategiska ramverket en viktig utgångspunkt. Trafikförvaltningen arbetar sedan flera år med de dokument som ska ingå i ramverket. Revisionen konstaterar att samtliga delar ännu inte är framtagna och/eller uppdaterade, vilket försvårar en strategisk styrning av verksamheten.

Trafikförvaltningens bedömning
Att utveckla och förbättra investeringsstyrningen är en omfattande och tidskrävande förändringsresa. Flera aktiviteter pågår för att ytterligare förstärka investeringsstyrningen bland annat utveckling av det strategiska ramverket som stöd för prioriteringar av investeringsbehov avseende såväl ersättningsinvesteringar som nyinvesteringar, införande av projektverktyg för styrning av projekt, fortsatt utveckling av kalkyler.

Systemledning med en ansvarig systemledare för respektive trafikslag är en viktig förutsättning för att kunna styra så att rätt investeringar genomförs.

Systemledaren ansvarar för att ta fram och förvalta en utvecklingsplan för sitt trafikslag. Under året tas för första gången fram utvecklingsplaner samtidigt för samtliga trafikslag utifrån en enhetlig struktur samt den genomförandeplan som finns i ramverket men som inte uppdaterats de senaste åren. Utvecklingsplanen med sin färdplan utgör en central del av det strategiska ramverket och ligger som en grund för förvaltningens genomförandeplan och för prioriteringar av åtgärdsvals- och investeringsprocesser i trafikförvaltningens verksamhetsplan och för investeringsplaneringen.

Under året väntas också Kollektivtrafikplan 2050 fastställas av trafiknämnden och arbete pågår med framtagande av nytt trafikförsörjningsprogram, vilket planeras kunna fastställas av regionfullmäktige under 2023.

När det gäller arbetet med krav- och ändringshantering bedömer revisionen att utvecklingen är positiv, men att arbete återstår när det gäller att uppdatera, ensa och överföra riktlinjerna till krav i investeringsprojekt.

Trafikförvaltningens bedömning
Trafikförvaltningen delar revisionens syn att arbete återstår när det gäller att uppdatera, ensa och överföra riktlinjerna till krav i investeringsprojekt. Utvecklingsarbete pågår i ett kravprojekt som leds av avdelning Strategisk utveckling i nära samarbete med avdelning Investeringsprojekt samt i pågående åtgärdsvals- och investeringsprocesser.

Under 2022 planeras samtliga krav i trafikförvaltningens riktlinjer vara inlagda i kravhanteringsverktyget Polarion och omskrivna enligt skrivregler för hur krav ska vara formulerade på trafikförvaltningen. I takt med att kraven digitaliseras blir det möjligt att sortera dem och tydliggöra brister i både kravstruktur och enskilda riktlinjer. Polarion kommer också att underlätta för processen att utifrån riktlinjer och andra intressenters behov formulera krav för enskilda investeringsprojekt och göra dem spårbara. De projektspecifika krav som börjar formuleras redan i åtgärdsvalsprocessen kan genom att de dokumenteras i Polarion enklare förfinas och följas upp under investeringsprocessens olika faser. På samma sätt kan effektmål dokumenteras och följas under åtgärdsvals- och investeringsprocessen.

Direktupphandlingar
Revisionen bedömer att trafiknämndens interna styrning och kontroll av upphandlingar bör stärkas, bland annat för att minska risken för otillåtna direktupphandlingar. Revisionen bedömer att trafiknämnden bör säkerställa att uppföljning av genomförda upphandlingar görs och att efterannonsering av upphandlingar sker, i enlighet med krav i lagstiftningen.

Rekommendationer:

- Trafiknämnden bör säkerställa att uppföljningar görs av genomförda upphandlingar så att samtliga direktupphandlingar över 100 000 kr beslutas i enlighet med det interna regelverket.
- Trafikförvaltningen bör säkerställa att upphandlingar efterannonseras i enlighet med krav i lagstiftningen.

Trafikförvaltningens bedömning
Trafikförvaltningen instämmer till största del med revisionens bedömning. Att säkerställa att samtliga direktupphandlingar över 100 000 kr beslutas i enlighet med det interna regelverket är en mycket omfattande uppgift. Om det förekommer direktupphandlingar som inte kommer till inköp och upphandlings kännedom är svårt att identifiera med dagens förutsättningar. Arbetet med att etablera en avtalsdatabas i kombination med uppföljning via verktyget Spendency kommer att bidra. Införandet av ett beställningssystem kommer att bidra ytterligare. Därtill planerar inköp och upphandling att genomföra utbildningar inom inköps- och upphandlingsfrågor inklusive det interna upphandlinsregelverket.

Inköp och upphandling kommer att förtydliga existerande rutiner som säger att upphandlingar ska efterannonseras.

Säkerhet och brandsäkerhet
Ett annat område i behov av fortsatt utveckling är säkerhet och brandsäkerhet. Revisionen noterar att flera initiativ pågår, men att nämnden behöver tydliggöra den långsiktiga strategiska säkerhetsinriktningen utifrån ett mer samlat perspektiv. Inrättandet av ett specifikt säkerhetsråd, som diskuteras inom trafikförvaltningen, skulle kunna stärka den strategiska styrningen. Även kontinuitetsplaneringen behöver stärkas, liksom utarbetande och uppföljning av trafiksäkerhetsrapporteringen. Även specifikt för brandsäkerhet bedömer revisionen att nämnden behöver stärka sin samlade planering och styrning av åtgärder.

Trafikförvaltningens bedömning
Trafikförvaltningen instämmer till största del med revisorns bedömning. Ett övergripande säkerhetsstyrningsmöte (säkerhetsråd, revisorns benämning) är inrättat. Där diskuteras övergripande och strategiska säkerhetsfrågor. Trafikförvaltningens system för säkerhetsstyrning har reviderats och samtliga trafikslag är nu inarbetade, ett viktigt led i att stärka den övergripande säkerhetsstyrningen. Struktur och innehåll för uppföljning och rapportering av trafiksäkerhet har utvecklats och reviderats och har fått mer fokus på analys.

Trafikförvaltningen ska under 2022 inventera vilka verksamheter som behöver kontinuitetsplaner för att 2023 påbörja framtagande av dessa i enlighet med Region Stockholms krav.

Planering och styrning av brandskyddsåtgärder hanteras för två specifika brandskyddsåtgärder inom tunnelbanan, föreläggandet och ”det stora brandprojektet”. Planering och styrning för brandskyddsarbetet för övriga trafikslag och för övrig verksamhet behöver utvecklas avseende inventering, finansiering för efterföljande åtgärder, planering och genomförande. En plan för åtgärdande av återstående brister i ”det stora brandprojektet” är framtagen men inte beslutad.

Revisorn skriver: Däremot är det, enligt intervjuer, rimligt att se det som att Stockholms brandförsvar, genom att rikta föreläggandet, har definierat vad de anser vara ett tillräckligt alternativt fullgott brandskydd för tunnelbanan. Det anser trafikförvaltningen vara en felaktig slutsats. Åtgärder enligt föreläggandet är ett bra steg mot ett bättre brandskydd, men det finns många andra saker som behöver åtgärdas för att kunna anse att brandskyddet är fullgott, som till exempel ventilationsbrandskydd, brandcellsgränser mellan biljetthallar och butiker, gränsdragning mot andra fastighetsägare som har gränsyta mot biljetthallar, brandlarm ovanmarkstationer, stigarledningar, vägledande markeringar, nödbelysning.

Byggherre- och fastighetsägaransvar
Revisionen konstaterar att den praktiska hanteringen av fastighetsägar- och byggherreansvaret för kollektivtrafikens fastigheter i stort fungerar väl. Däremot bedömer revisionen att styrdokument på olika nivåer behöver

förtydligas för att säkerställa en komplett ansvarskedja för såväl fastighetsägar- som byggherreansvaret.

Trafikförvaltningens bedömning
Ett separat yttrande har lämnats avseende granskningen av byggherre- och fastighetsägaransvar, 2022-06-14. Trafikförvaltningen delar inte revisionens bedömning utan anser att det är tydligt vilken enhet som har fastighetsägaransvaret. Vad gäller byggherreansvar kan i det fortsatta arbetet med uppdateringar av ägardirektiv och avtal övervägas om ansvaret behöver preciseras ytterligare.

Investeringar i tunnelbanans utbyggnad
Revisionen bedömer att trafiknämnden behöver stärka sin styrning och kontroll av utbyggnaden av tunnelbanan och den samverkan som sker mellan nämndens två förvaltningar. Exempelvis behöver nämnden tydliggöra förutsättningar och former för samverkan samt initiera ett förvaltningsgemensamt riskhanteringsarbete. Även andra delar är i behov av utveckling och förtydliganden, exempelvis redovisningen och hanteringen av olika index. Styrningen behöver stärkas genom ett tydligare informationsflöde mellan trafiknämnden och styrelserna för Stockholms- respektive Sverigeförhandlingen. Revisionen konstaterar att detta dock inte är frågor som enbart berör trafiknämnden utan även regionstyrelsen.

Trafikförvaltningens bedömning
Ett separat yttrande har lämnats avseende investeringar i tunnelbanans utbyggnad, 2022-04-26.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Räkenskaper

Årsbokslutet för förvaltning för utbyggd tunnelbana samt årsredovisningen för SL-koncernen är i allt väsentligt upprättat enligt god redovisningssed, enligt regionens anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning. Räkenskaperna för förvaltning för utbyggd tunnelbana bedöms vara rättvisande. Räkenskaperna för SL-koncernen bedöms av den auktoriserade revisorn vara rättvisande.

Årsrapport i enlighet med lag och god sed

Revisionen bedömer att i granskningen har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att årsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed.

Ekonomiskt resultat

Revisionen bedömer, utifrån genomförd granskning, att avvikelser i förhållande till budget i huvudsak har analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i verksamhetsberättelsen samt att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans har uppnåtts. Revisionen bedömer även att trafiknämnden/förvaltning för utbyggd tunnelbana har utvecklat och förtydligat redovisningen av verksamheten ytterligare och inkluderat risker i rapporteringen. Revisionen bedömer därför att tidigare rekommendation är åtgärdad.

Verksamhetsmässigt resultat

Revisionen bedömer att trafiknämnden/förvaltning för utbyggd tunnelbana har uppnått fullmäktiges inriktningsmål för 2021. När det gäller nämndens lokala indikatorer kopplade till det nämndspecifika målet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem har majoriteten av målvärdena uppnåtts, varför även detta mål bedöms som uppnått.

Måluppfyllelsen, liksom uppdragen, har i huvudsak analyserats och kommenterats i enlighet med regionledningskontorets anvisningar.

Intern styrning och kontroll

Revisionen har under året granskat nämndens interna styrning och kontroll och noterar att utvecklingsarbete bedrivits på flera områden. På andra områden

finns fortsatt behov av insatser för att stärka den interna styrningen och kontrollen.

Intern kontroll i ekonomiprocesserna
Revisionen har granskat inrättandet av NTAB. I de specifika ägardirektiven för bolaget anges att bolaget ”ska tillhandahålla byggtjänster avseende tunnelbaneutbyggnaden åt AB Storstockholms lokaltrafik”. Revisionen bedömer att, för att säkerställa att NTAB:s externa fakturering görs marknadsmässigt, bör en riktlinje/rutin för fakturering till extern part upprättas.

Rekommendation:
- Ledningen för FUT bör fastställa en riktlinje/rutin för fakturering till extern part, för att säkerställa att extern fakturering görs marknadsmässigt.

Förvaltning för utbyggd tunnelbanas kommentar till regionrevisorernas rekommendation är att förvaltningen under våren har tagit fram en riktlinje för prissättning och implementering pågår.

Byggherre- och fastighetsägaransvar
Revisionens sammanfattande bedömning är att den praktiska hanteringen av fastighetsägar- och byggherreansvaret i huvudsak hanteras i enlighet med gällande lagkrav samt skapar förutsättningar för uppföljning och kontroll. Däremot bedömer revisionen att styrdokument på olika nivåer behöver förtydligas för att säkerställa en komplett ansvarskedja för såväl fastighetsägar- som byggherreansvaret.

Rekommendationer:
- Ledningen för FUT bör säkerställa att ansvaret för att följa gällande lagstiftning rörande fastighetsägar- och byggherreansvaret tydligt framgår i interna styrdokument.
- Ledningen för FUT bör säkerställa att vidaredelegation av byggherreansvaret sker direkt från förvaltningschef till ansvarig medarbetare.

Förvaltning för utbyggd tunnelbanas kommentar till regionrevisorernas rekommendationer är att via yttrande över regionrevisorernas projektrapport nr

10/2021 Fastighets- och byggherreansvar för kollektivtrafikens fastigheter, TN 2022-0231/FUT 2022-0326, har dessa rekommendationer redan besvarats.

Investeringar i tunnelbanans utbyggnad
Revisionen bedömer att trafiknämnden behöver stärka sin styrning och kontroll av utbyggnaden av tunnelbanan och den samverkan som sker mellan nämndens två förvaltningar. Exempelvis behöver nämnden tydliggöra förutsättningar och former för samverkan samt initiera ett förvaltningsgemensamt riskhanterings-arbete. Även andra delar är i behov av utveckling och förtydliganden, exempelvis redovisningen och hanteringen av olika index. Styrningen behöver stärkas genom ett tydligare informationsflöde mellan trafiknämnden och styrelserna för Stockholms- respektive Sverigeförhandlingen. Revisionen konstaterar att detta dock inte är frågor som enbart berör trafiknämnden utan även regionstyrelsen.

Rekommendationer:

- Trafiknämnden bör utveckla ett gemensamt övergripande riskhanteringsarbete för trafikförvaltningen och FUT, där området överlämning-mottagning prioriteras.
- Trafiknämnden bör tydliggöra förutsättningarna och formerna för samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT för att undvika målkonflikter i förvaltningarnas olika uppdrag.
- Trafiknämnden bör klargöra hur Stockholmsförhandlingens målbild förhåller sig till fullmäktiges verksamhets- och nämndspecifika mål.

Förvaltning för utbyggd tunnelbanas kommentar till regionrevisorernas rekommendationer är att via yttrande över regionrevisorernas projektrapport nr 8/2021 Investeringar i tunnelbanans utbyggnad, TN 2021-1293/FUT 2021-0144 har dessa rekommendationer redan besvarats.

Regionrevisorerna

2022-03-29

Diarienummer
RK 2021-0033

Trafiknämnden

Årsrapport 2021
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade 2022-03-29 att överlämna rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 2022-08-31.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Anders Lönn
Ordförande
Digital signering

Snezana Krunic
Sekreterare
Digital signering

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

Telefon: 08-737 25 00
E-post: landstingsrevisorerna.rev@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Hantverkargatan 25B, T-bana Rådhuset, se www.sl.se

Årsrapport 2021

Trafiknämnden

Region Stockholm

Regionrevisorerna

2022-03-29

Diarienummer
RK 2021-0033

Trafiknämnden

Årsrapport 2021
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade 2022-03-29 att överlämna rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 2022-08-31.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Anders Lönn
Ordförande
Digital signering

Snezana Krunic
Sekreterare
Digital signering

Visma Addo ID-nummer : ccc8d765-cdc6-44f2-8ad8-6d81967a0043

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

Telefon: 08-737 25 00
E-post: landstingsrevisorerna.rev@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Hantverkargatan 25B, T-bana Rådhuset, se www.sl.se

Sammanfattning – Trafiknämnden

I den årliga revisionen prövas om verksamheten inom trafiknämnden och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) bedrivits på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om den interna styrningen och kontrollen varit tillräcklig samt om räkenskaperna är rättvisande.

Trafiknämnden har två förvaltningar: trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser hela nämndens ansvar. Även styrelsen för SL:s ansvar ingår, om inte annat sägs, eftersom bolagets verksamhet är sammanflätad med nämndens.

Bedömning för år 2021

	Tillfreds-ställande	Inte helt tillfredsställande	Otillfreds-ställande
Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat	**X**		
	Tillräcklig	Inte helt tillräcklig	Otillräcklig
Intern styrning och kontroll		**X**	
	Rättvisande	Inte rättvisande	
Räkenskaper	**X**		

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Nämndens ekonomi har under året i stor utsträckning påverkats av den pågående coronapandemin. Det ekonomiska resultatet uppgår till -1 855 mnkr, varav -1 851 mnkr avser trafikförvaltningen och -3,7 mnkr FUT. Enligt beslut i fullmäktige ska coronarelaterade merkostnader och intäktsbortfall undantas vid avstämningen av resultatkravet. Dessa poster uppgår till 3 810 mnkr. Nämnden har erhållit 1 318 mnkr i statsbidrag för täckning av en del av detta.

Fullmäktige har även beslutat att effekten av förändringen av diskonteringsräntan, som för SL uppgår till 44 mnkr, ska undantas vid avstämningen av resultatkravet. I resultatet ingår även reavinster på 4 mnkr, som undantas.

Det ekonomiska resultatet justerat för ovannämnda poster uppgår till 681 mnkr, vilket överstiger fullmäktiges resultatkrav. Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans därmed uppnåtts.

Revisionen konstaterar att trafiknämnden befinner sig i ett kärvt ekonomiskt läge, med minskade intäkter som inte i sin helhet täcks av den statliga ersättningen. Även framöver är intäktsutvecklingen osäker, och därmed förutsättningarna för att nå ekonomi i balans på sikt.

SL har erhållit ett villkorat aktieägartillskott på 2 mdkr för att stärka bolagets eget kapital. Eftersom villkoren för återbetalning ännu inte är utredda, ser revisionen en osäkerhet kring den ekonomiska ställningen framöver.

Planerade investeringar, och därmed ökade driftskostnader, kommer under de närmaste åren att innebära stora utmaningar såväl för kollektivtrafikens som hela regionens ekonomi. Liksom tidigare anser revisionen att ersättningsinvesteringar behöver kommenteras mer utförligt i nämndens verksamhetsberättelse, eftersom en låg upparbetningsgrad riskerar att skjuta behovet framåt i tiden.

Revisionen konstaterar att coronapandemin i stor utsträckning har påverkat nämndens möjligheter att uppnå fullmäktiges mål. Detta främst eftersom nivån på indikatorerna för det nämndspecifika målet *attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem* är satta utifrån ett normalläge, och är anpassade efter fullmäktiges långsiktiga strategiska planering. Målet har inte uppnåtts. Nämndens arbete med de av fullmäktige tilldelade uppdragen pågår enligt plan. Det verksamhetsmässiga resultatet, med undantag för de områden som inte kan bedömas på grund av coronapandemin, har i huvudsak uppnåtts.

Det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet bedöms med hänsyn tagen till coronapandemins påverkan, utifrån genomförd granskning, sammantaget som tillfredsställande.

Intern styrning och kontroll

Revisionen har under året granskat nämndens interna styrning och kontroll och noterar att utvecklingsarbete bedrivits på flera områden. På andra områden finns fortsatt behov av insatser för att stärka den interna styrningen och kontrollen.

När det gäller trafiknämndens arbete med *trafikering, trafikplanering och återtagande av resenärer* konstaterar revisionen att initiativ tagits och att ett flertal aktiviteter är i gång eller planerade inom trafikförvaltningen. Tilläggsavtal med trafikutövare, med utgångspunkt i det förändrade resandet, är under framtagande. Det pågår även arbete med att ta fram en strategi för en mer långsiktig anpassning av trafikutbudet till ett förändrat resande. Det råder osäkerhet kring såväl nuvarande som framtida resandemönster, men också kring de ekonomiska ramarna framåt. Revisionen bedömer att detta kommer att innebära en utmaning för nämnden under flera år. Bland annat kommer utformningen av kommande trafikavtal att behöva ta hänsyn till eventuella förändringar i resandet. Revisionen anser att det är av vikt att trafiknämnden, i samverkan med regionstyrelsen, arbetar fram tänkbara strategier – ekonomiska såväl som verksamhetsmässiga – för att långsiktigt kunna hantera effekterna av pandemin.

Revisionen konstaterar att prioriteringsmodellen för *investeringar* och arbetet med att utveckla ett systemperspektiv för kollektivtrafiken är positiva steg

i att stärka styrningen. För nämndens långsiktiga planering av såväl trafikering som investeringar är det så kallade strategiska ramverket en viktig utgångspunkt. Trafikförvaltningen arbetar sedan flera år med de dokument som ska ingå i ramverket. Revisionen konstaterar att samtliga delar ännu inte är framtagna och/eller uppdaterade, vilket försvårar en strategisk styrning av verksamheten. När det gäller arbetet med krav- och ändringshantering bedömer revisionen att utvecklingen är positiv, men att arbete återstår när det gäller att uppdatera, ensa och överföra riktlinjerna till krav i investeringsprojekt.

Revisionen bedömer att trafiknämnden behöver stärka sin styrning och kontroll av utbyggnaden av tunnelbanan och den samverkan som sker mellan nämndens två förvaltningar. Exempelvis behöver nämnden tydliggöra förutsättningar och former för samverkan samt initiera ett förvaltningsgemensamt riskhanteringsarbete. Även andra delar är i behov av utveckling och förtydliganden, exempelvis redovisningen och hanteringen av olika index. Styrningen behöver stärkas genom ett tydligare informationsflöde mellan trafiknämnden och styrelserna för Stockholms- respektive Sverigeförhandlingen. Revisionen konstaterar att detta dock inte är frågor som enbart berör trafiknämnden utan även regionstyrelsen.

Revisionen konstaterar att den praktiska hanteringen av *fastighetsägar- och byggherreansvaret* för kollektivtrafikens fastigheter i stort fungerar väl. Däremot bedömer revisionen att styrdokument på olika nivåer behöver förtydligas för att säkerställa en komplett ansvarskedja för såväl fastighetsägar- som byggherreansvaret.

Ett annat område i behov av fortsatt utveckling är *säkerhet och brandsäkerhet*. Revisionen noterar att flera initiativ pågår, men att nämnden behöver tydliggöra den långsiktiga strategiska säkerhetsinriktningen utifrån ett mer samlat perspektiv. Inrättandet av ett specifikt säkerhetsråd, som diskuteras inom trafikförvaltningen, skulle kunna stärka den strategiska styrningen. Även kontinuitetsplaneringen behöver stärkas, liksom utarbetande och uppföljning av trafiksäkerhetsrapporteringen. Även specifikt för brandsäkerhet bedömer revisionen att nämnden behöver stärka sin samlade planering och styrning av åtgärder.

När det gäller *direktupphandlingar* ser revisionen att nämndens interna styrning och kontroll behöver stärkas, bland annat för att minska risken för otillåtna direktupphandlingar. Revisionen bedömer att trafiknämnden bör säkerställa att uppföljning av genomförda upphandlingar görs och att efterannonsering av upphandlingar sker, i enlighet med krav i lagstiftningen.

Den interna styrningen och kontrollen bedöms, utifrån genomförd granskning, inte vara helt tillräcklig.

Räkenskaper

Årsbokslutet för trafiknämnden samt årsredovisningen för SL-koncernen är i allt väsentligt upprättat enligt god redovisningssed, enligt regionens anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning.

Räkenskaperna för trafiknämnden bedöms vara rättvisande. Räkenskaperna för SL-koncernen bedöms av den auktoriserade revisorn vara rättvisande.

Dotterbolag

SL-koncernen omfattar tre helägda dotterbolag:

- Waxholms Ångfartyg AB
- AB SL Finans
- SL Nya Tunnelbanan AB

Den granskningsrapport som lekmannarevisorerna lämnar för de olika dotterbolagen inom SL-koncernen baseras till stor del på samråd med auktoriserad revisor, men även på den granskning av SL:s koncernstyrning som redovisas i denna årsrapport.

Innehåll

1 Årlig granskning 6
1.1 Trafiknämnden och AB SL:s ansvar och uppdrag 6
1.2 Revisionens uppdrag och avrapportering 7

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat 8
2.1 Ekonomiskt resultat 8
2.2 Verksamhetsmässigt resultat 13

3 Intern styrning och kontroll 22
3.1 Ekonomistyrning 22
3.2 Verksamhetsstyrning 25
3.3 Investeringsstyrning inom trafikförvaltningen 29
3.4 Byggherre- och fastighetsägaransvaret 34
3.5 Direktupphandlingar 35
3.6 Säkerhet och brandsäkerhet 40
3.7 Ersättningstrafik 45
3.8 Intern styrning och kontroll i ekonomiprocesserna 47
3.9 Avrapporterade granskningar i delrapport 48
3.10 Granskningar utan väsentliga iakttagelser 49
3.11 Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer 49

4 Förvaltning för utbyggd tunnelbana 52
4.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat 53
4.2 Intern styrning och kontroll 57

5 Räkenskaper 62
5.1 Årsbokslut inklusive verksamhetsberättelse (förvaltningsberättelse) 62
5.2 Samlad bedömning av räkenskaper 63

6 Nämndens yttrande över delrapport 2021 63

Bilaga 1
a) Sammanställning och uppföljning av rekommendationer till nämnden – trafikförvaltningens verksamhet
b) Sammanställning och uppföljning av rekommendationer till nämnden – FUT:s verksamhet

Bilaga 2
a) Sammanställning och uppföljning av rekommendationer till ledningen – trafikförvaltningens verksamhet
b) Sammanställning och uppföljning av rekommendation till ledningen – FUT:s verksamhet

Bilaga 3 Bedömningsmål och bedömningskriterier

Bilaga 4 Yttrande över delrapport 2021

1 Årlig granskning

I den årliga revisionen prövas och bedöms om den verksamhet som bedrivs av en nämnd eller ett bolag sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande samt om den interna styrningen och kontrollen är tillräcklig.

1.1 Trafiknämnden och AB SL:s ansvar och uppdrag

Trafiknämnden fullgör enligt reglementet regionens uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, och ansvarar för kollektivtrafiken på land och på vatten. Nämnden ansvarar också för strategiska och övergripande frågor för den regionala kollektivtrafiken, liksom uppföljningen av verksamheten. Trafiknämndens verksamhet bedrivs inom två förvaltningar: trafikförvaltningen (TF) och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). På tjänstemannanivå hanterar trafikförvaltningen hela trafiknämndens ansvarsområde, med undantag för ett antal investeringsobjekt inom utbyggnaden av tunnelbanan. Här är det istället FUT som utgör tjänstemannaorganisation.

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) ansvarar formellt för avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på land. Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ansvarar för avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på vatten. WÅAB är sedan 2019 ett av SL:s dotterbolag[1]. Trafiknämnden har enligt reglementet i uppgift att sköta förvaltningen av SL:s och WÅAB:s avtal och tillgångar, vilket reglerats i samarbetsavtal mellan trafiknämnden och bolagen.[2] Styrelsen för ett bolag ansvarar dock alltid för bolagets angelägenheter och ska fortlöpande kontrollera om lämnad delegation kan upprätthållas (ABL 8 kap 4 §). Eftersom styrningen är sammanflätad lämnar lekmannarevisionen samma omdöme för SL som för trafiknämnden på området intern styrning och kontroll.

Från januari 2020 har FUT:s pågående investeringar, med ett par mindre undantag, förts över till SL. Räkenskaperna för FUT hanteras i en separat resultatenhet[3]. SL är därmed uppdelat i två resultatenheter – SL/FUT (för utbyggnaden av tunnelbanan) och SL/TF (för trafikförvaltningen).

Under 2021 har ett nytt helägt dotterbolag till AB SL bildats – SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB) – där förvaltningschefen för FUT är VD. Detta dotterbolag har till uppgift att utföra utbyggnaden av tunnelbanan, enligt ett motsvarande upplägg som mellan trafiknämnden och SL. Samtliga avtal rörande tunnelbaneutbyggnaden som trafiknämnden upphandlar överlåts till NTAB,

[1] WÅAB har tidigare varit ett självständigt bolag (ingående i LISAB-koncernen) inom trafiknämndens verksamhet. Från 2019-07-01 är WÅAB ett dotterbolag till SL.
[2] WÅAB har vid granskningstillfället fortfarande egna, från SL, fristående avtal.
[3] Benämningen ”resultatenhet” används i fullmäktiges beslut; ”en särskild resultatenhet inrättas inom AB Storstockholms Lokaltrafik för utbyggnaden av tunnelbanan”. RS 2019-0790. Regionfullmäktige 2019-10-15

som sedan tillhandahåller byggtjänster avseende tunnelbaneutbyggnaden åt AB SL (dvs. resultatenheten SL/FUT).

Trafiknämnden lämnar två verksamhetsberättelser, enligt ansvarsuppdelningen i förvaltningsorganisationen. Verksamhetsberättelsen för trafikförvaltningen konsolideras med SL/TF och WÅAB[4]. Verksamhetsberättelsen för FUT konsolideras med SL/FUT och från och med 2021 även med det nya bolaget NTAB.

1.2 Revisionens uppdrag och avrapportering

Revisionen har utförts enligt kommunallagen, regionens regler och anvisningar samt god revisionssed för kommunal verksamhet. Revisionen har utgått från revisionsplanen som fastställts av revisorsgrupperna och revisorskollegiet.

I granskningen har revisorerna biträtts av regionens revisionskontor. Granskningen har genomförts av granskningsansvarig Jenny Svensson m.fl. vid revisionskontoret och huvudansvarig revisor Johan Rasmusson m.fl. vid KPMG.

Revisorernas granskningsuppdrag utförs dels i form av basgranskning som årligen genomförs på alla nämnder/styrelser, dels genom fördjupad granskning av specifika områden utifrån en risk- och väsentlighetsanalys.

Under granskningsåret har revisorerna genomfört ett möte för dialog med presidiet för nämnden/bolaget.

Revisionen har i denna årsrapport, så långt som möjligt, följt den interna rapporteringsstrukturen för trafiknämnden och SL i regionen.

- Avsnitt 2 och 3 omfattar granskning av trafikförvaltningen, inklusive den separata resultatenhet inom SL där räkenskaperna kopplade till trafikförvaltningens verksamhet hanteras (SL/TF) samt WÅAB.
- Avsnitt 4 omfattar granskning av FUT (förvaltningsdelen), SL/FUT och det nya bolaget NTAB.
- Avsnitt 5 omfattar granskningen av räkenskaperna i sin helhet, dvs. trafikförvaltningen och FUT som konsolideras med räkenskaperna för AB SL med dotterbolag.

[4] Till ansvarsområdet hör även dotterbolaget AB SL Finans. Det tidigare dotterbolaget SL Älvsjö AB har fusionerats under året.

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

I detta avsnitt görs en bedömning av om nämnden uppnått fullmäktiges resultatkrav och övriga ekonomiska samt verksamhetsmässiga mål för den verksamhet som bedrivs av trafikförvaltningen. Bedömningen omfattar även om nämnden genomfört givna uppdrag samt följt de beslut, riktlinjer och föreskrifter som gäller för verksamheten. Bedömningsmålen och bedömningskriterierna framgår av bilaga 3.

2.1 Ekonomiskt resultat

	Budget 2021	Bokslut 2021	Bokslut 2020
Resultaträkning (mnkr)[5]			
Verksamhetens intäkter	23 512	21 266	21 043
Verksamhetens kostnader inkl. avskrivningar och finansnetto	- 23 108	- 23 117	-22 132
Årets resultat	**404**	**-1 851**	**-1 089**
Coronarelaterade merkostnader och intäktsbortfall	-	3 810	3 895
Erhållet statsbidrag för täckning av merkostnader	-	- 1 318	-1 332
Effekten av förändring av diskonteringsräntan, inkl. reavinster	-	- 40	-
Justerat resultat[6]	**404**	**681**	**1 474**
Balansomslutning (mnkr)	72 063	74 067	69 362
Årsarbetare (antal)	875	866	878

2.1.1 Resultat 2021

Nämndens ekonomiska resultat för trafikförvaltningen uppgår till -1 851 mnkr. Enligt beslut i fullmäktige[7] undantas nämndens merkostnader och minskade intäkter till följd av coronapandemin vid avstämningen mot resultatkravet. Nämndens merkostnader och minskade intäkter under 2021

[5] I redogörelsen och analysen av det ekonomiska resultatet kan avrundningsdifferenser gentemot nämndens verksamhetsberättelse förekomma.
[6] Årets resultat justerat för nettoeffekten av coronarelaterade intäktsbortfall och erhållet bidrag för täckning av dessa (2021).
[7] RS 2021–0124

uppgår till 3 810 mnkr[8]. Nämnden har under 2021 erhållit 1 318 mnkr i statsbidrag för täckning av merkostnader och intäktsbortfall till följd av pandemin[9].

Fullmäktige har även beslutat att effekterna av förändringen av diskonteringsräntan som används vid nuvärdesberäkning av bolagens pensionsavsättningar ska exkluderas i samband med avstämningen av resultatkravet. Eftersom resultatet är en konsolidering av nämndens och SL:s resultat undantas även dessa kostnader. Kostnaderna till följd av förändringen av diskonteringsräntan uppgår till 44 mnkr. I resultatet ingår även reavinster på 4 mnkr, s.k. jämförelsestörande poster, som nämnden undantagit vid jämförelsen mot resultatkravet.

Nämndens ekonomiska resultat uppgår till 681 mkr justerat för coronarelaterade merkostnader, intäktsbortfall, erhållna statsbidrag samt diskonteringsräntan i SL och reavinster. Detta är 277 mnkr högre än fullmäktiges resultatkrav (404 mnkr). Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans därmed uppnåtts.

2.1.2 Jämförelse med budget 2021

Verksamhetens **intäkter**, inklusive statsbidrag för täckning av intäktsbortfall till följd av coronapandemin, uppgår till 21 266 mnkr, vilket är 2 246 mnkr (9,6 procent) lägre än budgeterat.

Den främsta förklaringen till utfallet är att biljett-/resenärsintäkterna understiger budget med 3 684 mnkr, vilket förklaras av det kraftigt minskade resandet till följd av pandemin. Vidare understiger *hyresintäkterna för lokaler* budget med 14 mnkr, främst p.g.a. coronarelaterad hyresreducering. *Reklamintäkterna* understiger budget med 1 mnkr. Intäkter för uthyrning av fordon överstiger dock budget med 17 mnkr.

Posten *Övriga intäkter* består i stora delar av resultatneutral vidarefakturering. Här redovisas även avvikelser gentemot budget som sammatget avviker positivt med 1 435 mnkr. Avvikelsen mot budget beror i huvudsak på det statliga bidraget för täckning av intäktsbortfall kopplat till pandemin (1 318 mnkr). Andra positiva avvikelser inom posten övriga intäkter uppgår till 166 mnkr och består huvudsakligen av medfinansiering som resultatförts (15 mnkr), fakturering av externa projekt (101 mnkr), vidaresålt bussbränsle (20 mnkr), kontrollavgifter (13 mnkr) och uthyrning av bussar (17 mnkr). De positiva avvikelserna motverkas delvis av lägre intäkter än budgeterat inom sjötrafiken (42 mnkr), främst hänförligt till vidaresålt bränsle. Utöver detta

[8] Nämnden rapporterar även vissa coronarelaterade merkostnader, kopplade till förstärkning av busstrafik och ersättning till entreprenörer för uteblivna provisioner. Vidare rapporteras om smärre ökade investeringsutgifter kopplade till pandemin. De merkostnader som noterats kopplade till covid-19 rapporteras dock täckas av lägre kostnader inom andra områden.
[9] Se avsnitt 3.1.1 för information angående pandemirelaterat stöd i form av ett villkorat aktieägartillskott om 2 mdkr som avropats av AB SL för verksamhetsåret 2021.

påverkar diverse mindre positiva och negativa delposter utfallet för övriga intäkter.

Verksamhetens **kostnader**, exklusive avskrivningar och finansiella poster, uppgår till 19 100 mnkr, vilket är 92 mnkr (ca 0,5 procent) högre än budgeterat. Exklusive jämförelsestörande poster respektive år är kostnadsutvecklingen 4,1 procent[10].

Budgetavvikelsen är till stor del hänförbar till högre kostnader inom posten *övriga kostnader*, som totalt sett överstiger budget med 398 mnkr. Detta beror främst på högre kostnader än budgeterat för skadestånd och rättegångskostnader (332 mnkr)[11] och specialistkonsulter (15 mnkr) på grund av ett ökat behov av juridiskt stöd. Högre kostnader noteras även för färre arbetade timmar i investeringsprojekt (30 mnkr)[12] och hyra av IT-utrustning, främst datorer (21 mnkr).

Kostnaderna för köpt trafik (SL) understiger budgeten med ca 22 mnkr. Avvikelsen uppges i huvudsak bestå av lägre kostnader inom pendeltågstrafik (93 mnkr) beroende av lägre banavgifter och incitament, samt lägre trafikgemensamma kostnader för främst kundtjänst (41 mnkr), då minskat resande lett till lägre nyttjande. Även för tunnelbana noteras lägre kostnader (3 mnkr). Avvikelsen beror även på högre kostnader inom busstrafiken (105 mnkr), samt pendelbåtstrafiken (5 mnkr). Även kostnaderna för lokalbana överstiger budget (5 mnkr), främst hänförligt till ökat trafikering på Lidingöbanan.

Kostnaderna för köpt sjötrafik (WÅAB) understiger budget med 48 mnkr, främst beroende på färre trafikerade timmar under vintern på grund av reducerad tidtabell orsakad av svårt isläge i början på året. Lägre kostnader finns även för ett antal mindre poster; svävartrafik, helikopter, incitament och index med mera.

Även *personalkostnaderna* understiger budget med 36 mnkr. Avvikelsen beror på fler vakanser och lägre kostnader på grund av frånvaro, vilket till del motverkas av kostnader för inhyrd personal för att kompensera vid frånvaro. Kostnader för utbildning och konferenser är också lägre.

Kostnaderna för *drift och underhåll* understiger budget med 199 mnkr.[13] Detta beror till största delen på trafikrelaterad drift och underhåll (139 mnkr) bl.a. till följd av förskjutet underhåll på tunnelbanetåg C20[14] samt inom bana, el och signal. Kostnaden för drift och underhåll påverkas även av lägre

[10] Inom verksamhetens kostnader år 2021 utgörs jämförelsestörande kostnader av skadestånds- och rättegångskostnader om totalt 332 mnkr och år 2020 saneringskostnader i Hornsbergs bussdepå om 265 mnkr.
[11] Avser skadestånd Hitachi Rail Sweden AB och rättegångskostnader Bombardier.
[12] Att kostnaden ökar trots färre arbetade timmar i projekt uppges bero på att detta innebär en lägre kostnadsreducering (kredit på övriga kostnader).
[13] Inkluderar en post om -9 mnkr i koncernelimineringar pga. fusionering av AB Älvsjö med AB SL vilket gett lägre koncerninterna hyresintäkter än budgeterat. Detta pga. osäkerhet vid budgetläggning angående datum för fusionering av bolagen.
[14] På grund av förskjutning i leverantörens tidsplan.

bränslekostnader inom skärgårdstrafiken; kostnaderna motsvaras dock av lägre vidarefakturering. Även drift- och underhållskostnader för IT underskrider budget (60 mnkr), vilket främst hänförs till försening i införandet av nytt IT-driftsavtal vilket förskjutit planerade aktiviteter. Även driftprojektarbeten i samband med investeringsprojekt understiger budget (9 mnkr) på grund av dessa förskjutits i tid.

Avskrivningskostnaderna understiger budget med 96 mnkr. Avvikelsen beror på förskjutna tidsplaner och försenade leveranser inom investeringsprojekt, bland annat mottagandet av C30-tunneltåg. Detta motverkas i viss mån av att räntekostnaderna är 13 mnkr högre än budgeterat vilket i sin tur främst är hänförligt till diskonteringsränteeffekten på pensionsskulden.

2.1.3 Investeringar

Årets investeringar uppgår till 4 753 mnkr, att jämföra med fullmäktiges budget på 6 538 mnkr (7 472 mnkr i budget 2020). Upparbetningsgraden fördelar sig på de olika investeringstyperna enligt följande:

Budget 2021 (utfall 2021 %)	**Ny-investeringar[15]**	**Ersättnings-investeringar[16]**	**Summa**
Objekt > 100 mnkr (specificerade[17])	4 190 (67 %)	1 246 (62 %)	5 436 (67 %)
Objekt < 100 mnkr (ospecificerade[18])	242 (60 %)	860 (119 %)	1 102 (106 %)
Summa	4 432 (67 %)	2 106 (85 %)	**6 538 (73 %)**

Revisionen konstaterar att upparbetningsgraden är lägre 2021 än 2020 (73 jämfört med 79 procent). Avvikelsen mot budget är framför allt hänförlig till objekt Program Röda linjens uppgradering, där pandemin uppges ha

[15] Enligt *Styrande principer för Region Stockholms investeringar* ska nyinvesteringar ”skapa ökad nytta genom att ge förutsättningar för strukturella förändringar, öka utbud eller producerad volym eller genom införande av ny teknik eller nya metoder och arbetssätt vilka kräver ny teknik”.
[16] Enligt *Styrande principer för Region Stockholms investeringar* ska ersättningsinvesteringar ”bibehålla befintlig nytta genom livscykelinvesteringar och säkerställer en fungerande verksamhet genom att säkerställa och bevara värdet på tillgången, genom att byta ut eller uppdatera tekniska lösningar, eller för att uppfylla myndighetskrav.”
[17] Begreppet ”specificerade” investeringar har tidigare använts för investeringsobjekt över 100 mnkr. Begreppet används inte längre i regionens styrande dokument. Dock kvarstår krav att både i underlag till budget och i uppföljning specificera investeringar över 100 mnkr. Revisionen har i denna rapport valt att, för enkelhetens skull, fortsätta använda begreppet ”specificerade”.
[18] Begreppet ”ospecificerade” investeringar har tidigare använts för investeringar under 100 mnkr. Begreppet används inte längre i regionens styrande dokument. Dock kvarstår det i praktiken då investeringsobjekt under 100 mnkr inte behöver specificeras i underlag till budget och inte heller i nämndens rapportering. Revisionen har i denna rapport valt att, för enkelhetens skull, fortsätta använda begreppet ”ospecificerade”.

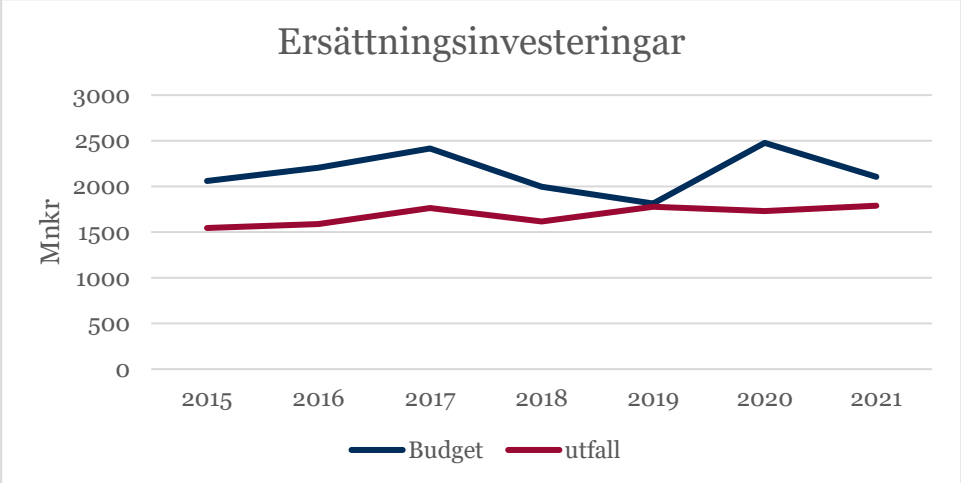
påverkat leverantörens förmåga att leverera fordon. Objektets investeringsutfall för året understiger, med anledning av detta, budget med 948 mnkr.

Liksom tidigare år visar enskilda objekt avvikelser mot budget för aktuellt verksamhetsår. För ett mindre antal objekt rapporteras förseningar med anledning av pandemin, men i huvudsak anges andra orsaker ligga bakom.

Investeringsobjekt över 100 mnkr, för vilka genomförandebeslut har fattats, kommenteras i verksamhetsberättelsen, dels vad gäller väsentliga händelser och risker, dels vad gäller avvikelser. Investeringsobjekt under utredning kommenteras inte, och det efterfrågas inte heller i regionledningskontorets anvisningar.

Årets upparbetningsgrad varierar, liksom tidigare år, mellan objekten. Av de 30 investeringsobjekt som kommenteras i nämndens verksamhetsberättelse överstiger tio objekt budget för året, medan 17 stycken understiger budget. För två objekt rapporteras att utfallet ligger i linje med budget och ett objekt är under avslut och har därför inte tagits upp i investeringsplanen för 2021. Två objekt i genomförandefas har under året varit föremål för förnyade genomförandebeslut[19], samtidigt som flera objekt påverkats av förseningar, vilket riskerar leda till fördyringar. Revisionen noterar särskilt att för de objekt som har koppling till ombyggnaden av Slussen rapporteras om beroende av, och påverkan från, Stockholms stads arbeten, vilket i samtliga fall uppges leda till fortsatt risk för förseningar och fördyringar.

Gällande *ersättningsinvesteringar* (både under och över 100 mnkr) så har upparbetningsgraden ökat jämfört med 2020; från 70 till 85 procent. Revisionen noterar att en upparbetningsgrad på 85 procent är ett högt utfall jämfört med tidigare år, men samtidigt är det budgeterade beloppet för 2021 lägre än flera tidigare år (2 106 mnkr, att jämföra med exempelvis 2 477 mnkr för 2020).



[19] Objekt Spårvägsmuseet (från 191 mnkr till 215 mnkr) och objekt Tvärbanan Norr Kistagrenen (från 4 937 mnkr till 6 546 mnkr; objektet inkluderar medfinansiering).

Varken budget eller utfall för ersättningsinvesteringar under 100 mnkr (så kallade ospecificerade investeringar) kommenteras i nämndens verksamhetsberättelse. Liksom tidigare anser revisionen att dessa ersättningsinvesteringar behöver kommenteras mer utförligt i nämndens verksamhetsberättelse, eftersom en låg upparbetningsgrad riskerar att skjuta behovet framåt i tiden.

Revisionen har tidigare rapporterat om upprustningen av Hässelbygrenen, som har varit aktuell i olika nämndärenden sedan 2012. Under 2019 beslutade trafiknämnden om ett förnyat utredningsbeslut, där totalutgiften budgeterades till knappt 1,8 mdkr. I fullmäktiges budget för 2021 togs objekt Upprustning av Hässelbygrenen bort, för att tas upp igen i budget 2022 med en betydligt bantad utgift på 307 mnkr. Enligt intervjuer omfattar objektet nu de kritiska åtgärder som krävs, fram till dess att en mer omfattande upprustning kan genomföras.

2.1.4 Bedömning av ekonomiskt resultat

Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens verksamhetsberättelse. Revisionen menar dock, i likhet med tidigare, att förståelsen för redovisningen av trafikkostnaderna skulle underlättas ytterligare av en sidosammanställning per trafikslag.

Revisionen bedömer att fullmäktiges mål om ekonomi i balans har uppnåtts i och med att det justerade resultatet överstiger resultatkravet. Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans därmed uppnåtts.

2.2 Verksamhetsmässigt resultat

Regionledningskontoret har i anvisningar för verksamhetsberättelsen angett att indikatorer som inte går att mäta på grund av coronapandemin inte ska ingå i målbedömningen, men att nämnden/styrelsen ska redogöra för samtliga mål och indikatorer i sin verksamhetsberättelse samt hur de påverkats av pandemin. Trafiknämnden har i verksamhetsberättelsen beskrivit avvikelser i de indikatorer som inte gått att mäta fullt ut p.g.a. pandemin. Detta gäller indikatorer för trygghet och nöjdhet som endast har mätdata för två månader 2021.

Nedan redovisas måluppfyllelsen gällande fullmäktiges mål för kollektivtrafiken. Trafiknämndens arbete utifrån fullmäktiges generella mål och fullmäktiges uppdrag kommenteras. Utöver detta redovisas och kommenteras nämndens egna indikatorer/mått kopplat till produktion och produktivitet.

2.2.1 Mål för kollektivtrafiken

Nämnden konstaterar i sin verksamhetsberättelse att förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik har varit kraftigt förändrade även under 2021. Detta har gjort det mycket svårt att uppnå många av målvärdena för indikatorerna, eftersom dessa nivåer varit satta utifrån ett normalläge för resande.

Nämnden har under 2021 utvärderat målnivåer för nämndens indikatorer baserat på verksamhetens förändrade förutsättningar. Denna analys överlämnades till regionledningskontoret i mars 2021. Dock är ambitionen fortsatt att nå de långsiktiga mål som är beslutade i det regionala trafikförsörjningsprogrammet fram till 2030.

Fullmäktiges särskilda mål för trafiknämnden är samlat under det nämndspecifika målet *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem*, se tabell nedan. Den pågående pandemin har påverkat måluppfyllelsen i synnerhet när det gäller detta mål. Kopplat till detta nämndspecifika mål finns fem kategorier med sammanlagt tolv indikatorer.[20] Trafiknämndens uppföljning visar att de av fullmäktige satta målnivåerna har uppnåtts för tre av de tolv indikatorer. En indikator har inte kunnat bedömas med anledning av att förutsättningar för att sätta ett målvärde saknats.

Enligt regionledningskontorets anvisningar är ett mål uppfyllt om mer än hälften av indikatorerna nått sina målvärden. Om upp till hälften av indikatorerna har uppnått sina målvärden anses målet vara delvis uppfylld. Trafiknämndens nämndspecifika mål bedöms därför som delvis uppfyllt.

Nämndens indikatorer för det nämndspecifika målet är dels inhämtade från Regionala utvecklingsplan för Stockholm (RUFS 2050), fullmäktiges trafikförsörjningsprogram (TFP) respektive miljöprogram 2017-2021 (miljöprogrammet), dels av nämnden beslutade indikatorer.

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	Mål 2021	Bokslut 2021	Bokslut 2020	Klarat målvärdet
Regionfullmäktiges mål				
Attraktiva resor				
Nöjda resenärer – allmän kollektivtrafik	≥ 78 %	84%	-%	Ja
Nöjda resenärer – allmän skärgårdstrafik	≥ 94 %	94 %	- %	Ja
Trygga resor				
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	≥ 74 %	72%	-%	Nej
Effektiva resor				
Kostnad per personkilometer, SL trafiken	≤ 3,46 kr	5,66 kr	5,14 kr	Nej
Tusental påstigande en vanlig vardag	≥ 2 966	1 765	1859	Nej
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna	≥ 51,75%	29 %	47,5 %	Nej
Hållbara resor				

[20] Enligt vad som anges i budget 2021 är regionfullmäktiges mål till nämnderna är ett eller fleråriga. Under de nämndspecifika målen finns ett antal rubriker som används i syfte att kategorisera indikatorerna. Dessa är alltså inte mål i sig, utan organisatoriska uppdelningar i arbetet med indikatorer för det övergripande nämndspecifika målet *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem*.

Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram	≥ 100 %	20 %	33 %	Nej
Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjnings-programmet	≥ 63 %	57 %	57 %	Nej
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	≥ 95 %	93 %	93 %	Nej
Tillgänglig och sammanhållen region				
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik	≥ 81 %	80 %	80 %	Nej
Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS), andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5	≥ 50 %	50%	50 %	Ja
Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrap-por, andel uppkopplade anläggningar	-	94%	-	kan ej bedömas[21]

Trafikförvaltningen beslutade i april 2020 att pausa ombordundersökningar (Upplevd Kvalitet) med anledning av pandemin. Mätningarna återupptogs i november 2021. Detta möjliggjorde att indikatorerna *Nöjda resenärer – allmän kollektivtrafik*, *Nöjda resenärer – allmän skärgårdstrafik* och *Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar*, återigen kunde mätas. Data för att mäta indikatorerna nöjda resenärer och trygga resenärer har ackumulerat utfall för två månader. Båda indikatorer för nöjdhet[22] uppnår målnivån med 84 % för allmän kollektivtrafik samt 94% för skärgårdstrafik. Indikatorn för trygghet uppnår inte nivån.

Mätmetoden Kollektivtrafikbarometern[23] (Kollbar) har använts sedan pandemins start för att kunna se en trend kopplat till målen och indikatorerna. Nämnden lyfter fram att urvalet i Kollbar är betydligt lägre, och att man bör vara försiktigt när dessa resultat tolkas i relation till den ordinarie kundundersökningen. Nämnden lyfter fram att andelen nöjda resenärer i kollektivtrafiken på land och vatten varit relativt stabil i Kollbars mätningar under pandemin.

När det gäller indikatorn andelen nöjda resenärer har Kollbars resultat pendlat runt 77-78 procent under 2021. Det högsta värdet, 81 procent, noterades i april, och de lägsta uppmättes i februari och december 2021, då 73 procent uppgav att de var nöjda med sin senaste resa.

Revisionen noterar att årets utfall av Kollbar för trygga resor inte redovisas.

När det gäller indikatorn *Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar* uppvisar den ett värde på 72% för de två månader som uppmätts. Detta är under målnivån på 74%, nämnden lyfter att detta dock är i nivå med de värden som uppmättes innan

[21] Målnivå saknas i nämndens verksamhetsplan 2021 då nollmätning ej var genomförd vid framtagandet av verksamhetsplanen för 2021.
[22] Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik, Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik
[23] Svensk kollektivtrafiks mätning

pandemins start 2019. Nämnden lyfter även i verksamhetsberättelsen att begreppet trygghet har förändrats under pandemin och att kopplingen mellan oro för smitta och den upplevda tryggheten är stark.

Målnivåer för indikatorer gällande **Effektiva resor** har inte uppnåtts. Den pågående pandemin har påverkat måluppfyllelsen, i synnerhet när det gäller indikatorerna för *Kostnad per personkilometer* och *Tusental påstigande en vanlig vardag,* vilka inte uppnår målvärdena (se avsnitt 2.2.5).

För indikatorn *Kollektivtrafikens andel av de motoriserande resorna* var målvärdet för 2021 51,75 procent medan utfallet blev 29 procent. Detta är en markant minskning mot föregående år då resultatet blev 47,5 procent. I nämndens verksamhetsberättelse framhålls att indikatorn inte har uppnåtts med anledning av det minskade resandet, och förändrade resvanor till följd av pandemin.

Målnivåerna förde tre indikatorerna gällande **Hållbara resor** har inte uppnåtts. Utfallet för indikatorn *Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet* är 57 procent varvid målvärdet 63 procent för 2021 inte uppnås. Det innebär att fyra av sju mål i trafikförsörjningsprogrammet beräknas uppnås till målåret 2030 baserat på utfallet och trender 2021. Nämnden uppger att coronapandemin haft en negativ påverkan på tre av målen under 2021 vilket lett till att de inte uppnås.

Utfallet för indikatorn *Andel förnybar energi i kollektivtrafiken* uppnås inte för 2021 eftersom utfallet uppgår till 93 procent, vilket är strax under målvärdet på 95 procent. Nämnden uppger i verksamhetsberättelsen att pandemin påverkat möjligheterna att uppnå målet genom att budgetutrymmet för att öka andel förnybara drivmedel i sjötrafiken inte fanns. Andel förnybar energi i kollektivtrafiken är också ett av målen i miljöprogrammet och trafikförsörjningsprogrammet .

Utfallet för indikatorn *Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram* är 20 procent medan målvärdet är 100 procent. Detta innebär att endast två av sammanlagt tio miljömål i Miljöprogram 2017-2021 har uppnåtts. Nämnden anger att coronapandemin haft en negativ påverkan på två av målen under 2021 vilket lett till att de inte uppnås.

Gällande indikatorer för **Tillgänglig och sammanhållen region** så når en indikator upp till målvärde, en klarar inte målvärde och en kan inte bedömas pga. att fastställt målvärde för 2021 saknas. Målnivåer har uppnåtts för indikatorn *Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS), andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5,* med ett utfall på 50 procent och ett målvärde på 50 procent. Indikatorn är hämtad från den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050). Målvärdet innebär att 50 procent av de regionala stadskärnorna ska ha restidskvot under 1,5 till Arlanda flygplats i jämförelse med bilens restid. Fyra av sju stadskärnor har enligt

mätningen restidskvoter under 1,5 vilket innebär att målvärdet för indikatorn är uppnått.

För indikatorn *Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)* utgår förvaltningen från att fem moment[24] som är definierade i trafikförsörjningsprogrammet ska vara möjliga att genomföra för alla resenärer. Tillgängligheten mäts vid de hundra största bytespunkterna, samt vid samtliga spårhållplatser. Utfallet är 80 procent, vilket är precis under målnivån på 81 procent.

Indikatorn *Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrappor, andel uppkopplade anläggningar* är ny för 2021 och har ett utfall på 94 procent. Ingen bedömning om måluppfyllelse kan göras eftersom inget målvärde fastställts i nämndens verksamhetsplan 2021. Detta eftersom mätningar för ett basvärde inte var genomförda när verksamhetsplanen fastställdes.

Måluppfyllelsen har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt i verksamhetsberättelsen.

2.2.2 Inriktningsmål med tillhörande verksamhetsspecifika mål

Utöver det nämndspecifika målet för trafiknämnden enligt ovan, ska nämnden förhålla sig till fullmäktiges inriktningsmål **Långsiktig ekonomisk uthållighet**, **En hållbar regional utveckling** samt **Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare**. Kopplat till dessa inriktningsmål finns tio verksamhetsspecifika mål och 29 indikatorer. Nämnden rapporterar att nio verksamhetsspecifika mål är uppfyllda.

Måluppfyllelsen har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt i verksamhetsberättelsen.

2.2.3 Uppdrag från fullmäktige

Revisionen har under året särskilt granskat fullmäktiges uppdrag om minskning av administrativa kostnader. Nämnden prognostiserade i sin delårsrapport att uppdraget skulle vara genomfört vid årets slut, vilket överensstämmer med utfallet i verksamhetsberättelsen (se vidare avsnitt 3.1.2).

Under 2021 har nämnden haft elva uppdrag från fullmäktige. Av de elva uppdragen bedömer nämnden att sju är avslutade under året och att fyra uppdrag pågår enligt plan. Av de sju rapporterade avslutade uppdragen övergår två som delar i andra uppdrag i nämndens verksamhetsplan 2022.

Uppdraget *åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet ska utredas*, fortsätter 2022 inom ramen för det nya uppdraget *att fortsätta det nystartade arbete som pågår med syfte att stärka servicen, anpassa utbudet och utreda nya biljettyper i syfte att öka intäkterna och få tillbaka resenärerna*

[24] Planera resan; Köpa och använda biljett; Vistas, orientera sig på terminal, station, hållplats, kaj och brygga; Ta del av information; Ta sig ombord

efter pandemin. Ytterligare delområden kommer under 2022 att koordineras inom uppdraget.

Fullmäktiges uppdrag att *Anpassa trafikutbudet till resenärernas förändrade efterfrågan p.g.a. covid-19-pandemin,* kommer att fortsätta inom ramen för uppdraget *Säkra kostnadskontroll, genomföra effektiva upphandlingar och utveckla arbetet med effektivt resursutnyttjande*. Nämnden uppger vidare att arbete med att anpassa trafikutbudet efter nytt normalläge fortsatt kommer ske inom ramen för det nya fullmäktigeuppdraget ”*att fortsätta det nystartade arbete som pågår med syfte att stärka servicen, anpassa utbudet och utreda nya biljettyper i syfte att öka intäkterna och få tillbaka resenärerna efter pandemin*”.

Uppdraget *förtydliga ansvaret för skärgårdens replipunkter*, har markerats som avslutat av nämnden. Enligt nämnden beror detta på att uppdraget genomförts som ett projekt i samarbete med länsstyrelsen, som nu är avslutat. Samtidigt uppges att arbetet med att förtydliga ansvaret för replipunkterna kommer att fortgå inom ramen för förvaltningens kärnuppdrag inom ramen för ordinarie linjearbete.

Fullmäktige gav redan 2015 nämnden i uppdrag att utreda tillkommande investeringsbehov med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana. Nämnden rapporterar att investeringsbehov samt utvecklingsbehov är identifierade och uppdraget avslutat.

Uppdragen kommenteras i huvudsak i enlighet med regionledningskontorets anvisningar.

2.2.4 Produktion

Nämnden analyserar och kommenterar ett antal mått gällande resande, utbud och produktivitet. Vissa av dessa mått används också som målsatta indikatorer, beslutade av fullmäktige respektive nämnd.

Nämnden konstaterar att pandemin har haft en kraftigt negativ effekt på resandet även under 2021; i årets början låg resandet på ca 50 procentiga nivåer jämfört med 2019[25]. Resandet återhämtade sig dock något under andra halvan av 2021 pga. lättade restriktioner i samhället.

Antal påstigande (resande)

Den av fullmäktige fastställda indikatorn *tusental påstigande i den allmänna kollektivtrafiken på land en vanlig vardag*[26] har minskat med 5,1 procent jämfört med utfall 2020 och når inte upp till budgeterad nivå. Även antal påstigande per trafikslag i jämförelse med föregående år samt avvikelser mot nämndens målnivåer kommenteras och analyseras av nämnden. Nämnden

[25] Sista normalår innan pandemin, används som basår vid jämförelser rensade för pandemieffekter.
[26] Indikator till målet Effektiva resor.

rapporterar att coronapandemin påverkat antalet resande för samtliga trafikslag kraftigt.

Under november månad var resandet uppe på 73 procent efter att alla restriktioner tagits bort, men resandet vände åter ner i december efter att folkhälsomyndigheten infört nya restriktioner. Störst minskning av antalet påstigande en vanlig vardag har *buss* med 7,1 procent jämfört med 2020. För *pendeltåg* rapporteras en minskning på 6,6 procent jämfört med 2020, medan minskningen för *tunnelbana* uppgår till 4,0 procent. *Lokalbana* redovisar istället en ökning på 3,8 procent jämfört med 2020. För *skärgårds- och pendelbåtstrafiken* redovisas ökningar med 7,3 respektive 40,6 procent jämfört med 2020.

För skärgårds- och pendelbåtstrafiken rapporterar nämnden att året visade på en ökning av resande med 31,8 procent totalt sett jämfört med 2020. Detta rapporteras vara till följd av lättade restriktioner inför sommaren 2021, vilket även ledde till att fartygen under juni-juli, kunde öka de tillgängliga platserna med 15 procent.

Utbud och produktivitet

Nämnden använder sig av ett antal utbuds- och produktivitetsmått: punktlighet, antal sittplatskilometer[27], antal personkilometer[28] och beläggningsgrad[29]. Dessutom beräknas kostnader genom att direkta kostnaderna[30] ställs mot antal sittplatskilometer respektive antal personkilometer. Som framgått av avsnitt 2.1.2 är de direkta kostnaderna för 2021 relativt opåverkade av pandemin och sammantaget något lägre än budgeterat.

Punktlighet för respektive trafikslag utgör nämndbeslutade indikatorer till fullmäktigemålet Attraktiva resor. Punktligheten förbättrades redan under 2020 för samtliga trafikslag jämfört med 2019. Som huvudsaklig orsak anges att coronapandemin har minskat resandet med kollektivtrafik och att framkomlighet för bussar ökade till följd av minskad trafik. Effekten av pandemin har fortsatt påverka trafikslagen under 2021 i olika utsträckning. Samtliga trafikslag har dock sämre uppmätt punktlighet under 2021 jämfört med 2020[31].

Tunnelbanan uppvisar högst värden för punktlighet 2021 och uppnår målvärdet. Även *lokalbanor* samt *skärgårdstrafiken och båtpendel* uppnår målvärdena för 2021. För tunnelbana anges de främsta orsakerna vara ett

[27] Antal sittplatskilometer = antal sittplatser som ställs till förfogande (fordonstyp avgörande) multiplicerat med antalet utbudskilometer (fordonskilometer till trafikanternas förfogande).
[28] Antal personkilometer = resenärernas sammanlagda reslängd i kilometer.
[29] Beläggningsgrad = antal personkilometer/antal sittplatskilometer, visar graden av andelen utnyttjat trafikutbud i förhållande till totalt utbud.
[30] Innebär direkta kostnader avseende den körda trafiken.
[31] För både båtpendel och skärgårdstrafik påbörjades punktlighetsmätningar först under juli månad 2020, ingen jämförelse mellan år 2021 och 2020 redovisas därför eftersom komplett data inte är tillgängliga för år 2020.

minskat resande vilket lett till mindre förseningar pga. smidigare på- och avstigningar. För lokalbanor anges samma orsak i kombination med det kontinuerliga arbetet med trafikutövarna i syfte att förbättra punktlighet.

Pendeltåg har sämre punktlighet jämfört med 2020 och uppfyller inte målvärdet för 2021. Den negativa utvecklingen uppges bero på dels en urspåring av ett godståg samt vissa infrastrukturella störningar som drabbat järnvägen. Generellt uppges dock att den pågående samverkan mellan trafikförvaltningen, Trafikverket och MTR för förbättrad störningshantering och ökad tillförlitlighet i infrastrukturen fortlöper väl.

Buss uppnår inte heller sina målvärden för 2021 och har minskad punktlighet jämfört med 2020. Anledningen uppges vara att vinterväder under februari försämrade punktligheten. Mer övergripande orsaker anges vara det generellt ökande resandet vilket lett till längre uppehåll, sämre framkomlighet i trafiken och flera stora vägarbeten under året.

Utbudet av kollektivtrafik mäts genom *antal sittplatskilometer* och påverkas i stor utsträckning av hur mycket trafik som körs och fordonstyp. Per trafikslag ökade utbudet för buss med 2 procent och för lokalbana med 6,7 procent. För pendeltåg samt tunnelbanan rapporteras en minskning av antalet sittplatskilometer med 6,7 respektive 2,3 procent.

Ökningen av antalet sittplatskilometer för buss är, enligt nämnden, delvis ett resultat av den förstärkningstrafik som beställts för att motverka trängsel i kollektivtrafiken under pandemin. Nämnden anger vidare att det ökade antalet sittplatskilometer för lokalbana beror på den ökade trafikproduktionen på Lidingöbanan och den nya sträckningen på Tvärbanan till Bromma flygplats. Orsaker till minskningen av sittplatskilometer för pendeltåg anges av nämnden framför allt bero på att färre långa tåg varit i bruk sommartid.

I likhet med tidigare år kommenterar nämnden att fordonstyp påverkar utvecklingen av sittplatskilometer, eftersom nyare fordon generellt har färre sittplatser än äldre. Hur detta förhåller sig till de övergripande målen i kollektivtrafiken lämnas dock ingen analys av.

Utbudet för skärgårds- och pendelbåtstrafiken mäts i *antalet passagerartimmar*[32]. Utbudet har ökat med 44,7 procent jämfört med 2020. Ökningen uppges bero på att antalet passagerare ökade med 44,7 procent, vilket i sin tur berott på att pendelbåt L82 varit tillgänglig hela året (jämfört fem månader år 2020), samt lättade restriktioner under sommaren vilket ledde till att resandet med pendelbåt ökade markant.

Jämfört med föregående år har *kostnad per sittplatskilometer* ökat för buss och lokalbana med 7,2 respektive 4,5 procent. Även för pendeltåg och tunnelbana redovisas en ökning med 6,6 respektive 4,3 procent. Kostnaden per

[32] Passagerartimmar = medelreslängd i timmar * passagerare (påstigande)

passagerartimme för Skärgårdstrafiken (WÅAB) minskade med -28,7 procent jämfört med 2020.

Resenärers konsumtion av kollektivtrafiken mäts i *personkilometer*. Under 2021 har antalet personkilometer pga. reducerat resande under coronapandemin, minskat för samtliga trafikslag; pendeltåg (12,6 procent), busstrafik (3,6 procent) och tunnelbana (1,2 procent). Revisionen noterar att antal personkilometer, eller förändring mot föregående år, inte rapporteras för lokalbana. För skärgårdstrafiken (WÅAB) rapporteras inte detta mått.

Måttet *kostnad per personkilometer* är av fullmäktige fastställt som indikator till målet *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem*. Samtliga trafikslag har haft ökade kostnader per personkilometer. För buss rapporteras att kostnad per personkilometer ökat med 13,4 procent jämfört med föregående år. Även för tunnelbana rapporteras en ökning som uppgår till 3,2 procent jämfört med 2020. För pendeltåg samt lokalbanan rapporteras är en ökning av kostnaden per personkilometer med 13,2 respektive 12,9 procent jämfört med föregående år. Nämnden framhåller att kostnad för personkilometer påverkats av en rad mindre delorsaker, men generellt har minskat resandet till följd av coronapandemin lett till ökade kostnader.

Den genomsnittliga *beläggningsgraden* har jämfört med 2020 minskat för samtliga trafikslag förutom tunnelbana; buss 1,2 procent, pendel 1,1 procent och lokalbana 1,5 procent. För tunnelbana ökade istället beläggningsgraden med 0,3 procent. För skärgårdstrafiken (WÅAB) rapporteras inte detta mått.

I likhet med föregående år har nämndens rapportering gällande produktionen utvecklats och följer regionledningskontorets anvisningar. Samtidigt är coronapandemin den enskilt viktigaste påverkansfaktorn vad gäller utfallet för de olika måtten och graden av måluppfyllelse 2021.

2.2.5 Bedömning av verksamhetsmässigt resultat

Det verksamhetsmässiga resultatet, med undantag för de delar som inte kan mätas på grund av coronapandemin, har i huvudsak uppnåtts. Revisionen bedömer att nämnden bedrivit ett systematiskt arbete med de av fullmäktige tilldelade uppdragen.

Revisionen konstaterar att pandemin har haft stor effekt på nämndens möjlighet att uppnå det verksamhetsmässiga resultatet. Detta eftersom nivån på indikatorerna för det nämndspecifika målet är satta utifrån ett normalläge och är anpassade efter fullmäktiges långsiktiga strategiska planering. Revisionen ser därför positivt på att nämnden inför budget 2022 har sett över målnivåerna för indikatorerna samt fortsatt utvecklat rapporteringen gällande produktion. Revisionen noterar att målnivåer för indikatorerna effektiva resor och tusentals påstigande, har justerats i budget för 2022 för att anpassas till förändrade resandenivåer under pandemin.

Revisionen betonar, som tidigare år, vikten av att nämnden framöver även analyserar och kommenterar hur budgeterade nivåer och utfall för

utbudsmåtten förhåller sig till de övergripande målen i kollektivtrafiken. Nämnden bör även inkludera längre tidsserier i sin rapportering så att trender kan följas.

3 Intern styrning och kontroll

I detta avsnitt görs en bedömning av hur nämnden/styrelsen och vd tar ansvar för att det finns en intern styrning och kontroll som leder till måluppfyllelse och regelefterlevnad. Bedömningsmålen och bedömningskriterierna framgår av bilaga 3. Granskning av nämndens ekonomi-, verksamhets- och investeringsstyrning när det gäller den verksamhet som utövats inom trafikförvaltningen inklusive SL/TF och SL:s dotterbolag redovisas, förutom SL Nya Tunnelbanan AB, som redovisas tillsammans med förvaltning för utbyggd tunnelbana i avsnitt 4.

3.1 Ekonomistyrning

Vid nämnd- och ledningsgruppsmöten har nämndens ekonomi och större verksamhetsförändringar behandlats. Nämnden har löpande informerats om åtgärder för att nå det ekonomiska utfallet i relation till budget samt prognoser för fortsättningen av året.

3.1.1 Statlig ersättning och aktieägartillskott

Trafiknämnden prognostiserade årets resultat i delårsrapporten per augusti till -3 367 mnkr. Utfallet blev 1 516 mnkr högre än prognosen, främst beroende på att det statliga bidraget för intäktsbortfall p.g.a. corona inte räknades in i prognosen. Detta eftersom det vid prognostidpunkten var osäkert hur stort bidraget skulle bli. Statsbidraget för 2021 uppgår till 1 318 mnkr.

Regeringen har aviserat att ytterligare 1 mdkr, utöver de statsbidrag som utbetalats under 2021, kommer att utbetalas som stöd för att täcka intäktsbortfall för landets kollektivtrafikmyndigheter under 2022. Ansökningsprocessen för detta bidrag har ännu inte initierats, och Region Stockholms andel är därmed oklar och ingår därför inte i utfallet för 2021.

Det stora tappet i biljettintäkter (3 684 mnkr lägre än budgeterat för 2021) täcks inte av det statliga bidraget på 1 318 mnkr. I fullmäktiges budget för 2021 angavs att ”om den statliga kompensationen understiger intäktsbortfallet ska Region Stockholm täcka AB Storstockholms Lokaltrafiks bortfall av intäkter i enlighet med nivån på budgeterade intäkter 2021”. I enlighet med detta beslutade regionfullmäktige i juni 2021 att utfärda en kapitaltäckningsgaranti till SL för 2021 med ett maximalt belopp på 2 mdkr. I oktober avropade SL från kapitaltäckningsgarantin, och erhöll ett *villkorat*

aktieägartillskott[33] på 2 mdkr. I intervjuer framkommer att det inte är beslutat hur, eller när, det villkorade aktieägartillskottet ska återbetalas.

Trafiknämnden/SL har fått i uppdrag att se över om det finns förutsättningar för återbetalning av hela eller del av det villkorade aktieägartillskottet. SL uppmanas vidare att ta fram en prognos över förväntad resandeutveckling och eget kapital för 2022.

3.1.2 Effektiviseringsåtgärder och minskade administrativa kostnader

Under senare år har det, framför allt i fullmäktiges budgetbeslut, funnits initiativ, uppmaningar och uppdrag kopplade till nämndens styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och till effektiviseringsarbete. Revisionen har vid flera tillfällen[34] pekat på vikten av att nämnden tydliggör vilken effektiviseringspotential som finns inom verksamheten, och att denna potential behöver konkretiseras. I verksamhetsberättelsen för 2020 rapporterade nämnden att fullmäktigeuppdraget att ta fram en effektiviseringsplan var avslutat, samtidigt som arbetet med effektiviseringar uppgavs ha intensifierats ytterligare. Vidare uppdrogs trafiknämnden, tillsammans med flera andra nämnder och bolag[35], i fullmäktiges budget för 2021 att sänka administrationens andel av kostnaderna med 10 procent under 2021. Utgångspunkten var att värna kärnverksamheten och effektivisera administration, lokalanvändning och inköp.

Revisionen noterade i delrapporten för 2021 att nämnden prognostiserade att uppdraget skulle kunna uppfyllas under 2021, men att de planerade och genomförda kostnadssänkande åtgärderna ledde till ett ansträngt resursläge och att det inte kunde uteslutas att verksamheten på sikt skulle påverkas negativt. I årsrapporten för 2021 rapporterar nämnden att uppdraget har pågått enligt plan, och att de administrativa kostnaderna minskat med 11,1 procent för helåret.

Liksom tidigare betonar trafiknämnden att det för kollektivtrafikverksamheten finns en problematik kopplad till regionledningskontorets definition av administration, och att ett mer adekvat mått utgörs av det som förvaltningen benämner ”beställarorganisation”[36]. Det är utifrån kostnaderna för beställarorganisationen som trafikförvaltningen har arbetat med sin effektiviseringsplan, och beställarorganisationen är även kopplad till fullmäktiges indikator ”Administrationens andel av kostnaderna”. För denna indikator rapporteras

[33] Ett villkorat tillskott lämnas med villkor om att det i framtiden ska betalas tillbaka, förutsatt att det finns tillräckligt med vinstmedel igen i bolaget. Givaren förbehåller sig alltså rätten att återfå kapitalet, och tillskottet är inte bestående. Återbetalning sker normalt successivt på ordinarie eller extra bolagsstämma.
[34] Regionrevisorerna, Delrapport trafiknämnden 2020; Landstingsrevisorerna, Projektrapport 12/2018
[35] De nämnder och bolag som tilldelats uppdraget är RS, HSN, TN, TRN, KUN, PAN, SLSO, Karolinska, SÖS, DSAB, STSAB, St Eriks, FTV, AISAB, Medicarrier AB, Locum, KSON och Tio-Hundra.
[36] Trafikförvaltningen definierar beställarorganisationen som bestående av samtliga personalkostnader, samtliga kostnader för specialistkonsulter och lokalhyror till serviceförvaltningen.

ett utfall på två procent, där målvärdet utgörs av mindre än, eller lika med, 2020 års utfall. Utfallet för 2020 var 2,4 procent, varför målvärdet kan anses vara uppfyllt, trots att den budgeterade andelen uppgick till 1,9 procent och därmed överskreds. Ökningen med 0,1 procentenheter förklaras av dels lägre totala kostnader, dels högre administrativa kostnader, främst kopplade till juridiskt stöd i tvister.

I trafiknämndens verksamhetsplan för 2022 anges vidare att kostnaderna för administration beräknas öka ytterligare under året som kommer, bland annat på grund av omorganiseringar inom förvaltningen, varigenom befintlig personal flyttas till kostnadsställen som betraktas som administration enligt regionledningskontorets definition. Samtidigt växer nämndens verksamhet kontinuerligt – exempelvis genom den pågående utbyggnaden av tunnelbanan – vilket ställer nya/förändrade krav på förvaltningsorganisationen.

Granskningen visar att trafiknämnden planerar att fortsätta att rikta fokus mot olika effektiviseringsåtgärder. I verksamhetsberättelsen betonas att trafikförvaltningen ser en stor potential till effektivisering genom digitalisering, vilket förväntas kunna generera högre effektivitet i den interna verksamheten. I linje med detta har trafiknämnden beslutat om en *digitaliseringsstrategi*[37], och en *digitaliseringsplan* såväl som en *målbild för digitalisering* har tagits fram av förvaltningen. Dokumenten täcker, förutom effektivisering av förvaltningens interna verksamhet, även åtgärder för ökad kundnöjdhet.

I trafiknämndens verksamhetsplan för 2022 definieras fyra fokusområden, varav *Intern effektivitet* är ett. Flera av de definierade målen för, och effekterna av, arbetet kopplas till olika former av digitaliseringslösningar; exempelvis *Trafikförvaltningens verksamhet bedrivs effektivt och säkert med hjälp av rätt digitala lösningar* samt *Förutsättningar finns för att effektivisera och digitalisera interna och externa processer*. Delaktiviteter inom fokusområdet utgörs av Stärkt ledarskap och organisation, Fysisk arbetsplats, Digital arbetsplats samt Effektivisering och digitalisering av interna processer. I intervjuer framkommer att funktionella IT-system är en förutsättning för fortsatt effektivisering av verksamheten, och att det råder resursbrist inom området.

3.1.3 Bedömning

Revisionen konstaterar att trafiknämnden befinner sig i ett kärvt ekonomiskt läge, med stora förlorade intäkter som inte i sin helhet täcks av den statliga ersättningen. Det villkorade aktieägartillskottet till SL har löst situationen här och nu när det gäller bolagets egna kapital. Då villkoren för återbetalning ännu inte är utredda består en osäkerhet kring den ekonomiska ställningen framöver.

Revisionen konstaterar vidare att trafiknämnden rapporterar att uppdraget att sänka de administrativa kostnaderna med 10 procent uppnåtts för år

[37] TN 2021-0132

2021. Även målvärdet för indikatorn ”Administrationens andel av kostnaderna” uppnås. Samtidigt noterar revisionen att nämnden prognostiserar en ökning av administrativa kostnader bl.a. eftersom nämndens verksamhet växer när nya anläggningar tillkommer.

Med utgångspunkt i det ekonomiska läge som pandemin resulterat i, menar revisionen att det fortsatt finns risk för negativa ekonomiska konsekvenser för nämndens verksamhet under lång tid framöver. Liksom tidigare[38] understryker revisionen därför att det kan finnas behov av mer genomgripande åtgärder framöver. Revisionen har tidigare framfört att trafiknämnden, i samverkan med regionstyrelsen, behöver arbeta fram tänkbara strategier – ekonomiska såväl som verksamhetsmässig – för att långsiktigt kunna hantera effekterna av pandemin.

3.2 Verksamhetsstyrning

3.2.1 Röda linjens signalsystem: tvist mellan SL och Ansaldo STS

Under 2010 ingick SL och dåvarande Ansaldo STS[39] ett så kallat System Delivery Agreement för signalsystemet för tunnelbanans röda linje. Sju år senare hävde SL överenskommelsen med hänvisning till flera års förseningar, fördyringar och andra brister i Ansaldos utförande. SL återtog även utbetalade förskott på 705 mnkr från Ansaldo. Under 2018 bestred Ansaldo hävningen, och väckte talan mot SL.

Ärendet har hanterats i skiljenämnd i två delar: 1) själva hävningsfrågan, det vill säga om SL hade fog för att häva avtalet; 2) ersättningsfrågan, det vill säga hur mycket förlorandepart skulle betala till vinnande part samt hur övriga delar (skadestånd, ersättning för utfört arbete, ränta, rättegångskostnader) skulle fördelas. Skiljedom i den första delen meddelades i februari 2021, vilken fastslog att SL:s hävning av avtalet skett utan grund och utgjort ett ”väsentligt avtalsbrott”. Vidare angav domen att Ansaldo var berättigat till ersättning för *utfört arbete*, för *skada* samt för att SL begärt *nedmontering* av utrustning. Domslutet baserades på att SL, på grund av så kallat partsbruk[40], inte kunde göra gällande ”avtalad tidplan” och förseningar som grund för avtalshävningen.

Domslutet i den andra delen meddelades i december 2021 och angav att SL skulle erlägga 500 mnkr till Ansaldo, jämte ränta från den 14 februari 2020. Vidare skulle vardera part stå för sina egna kostnader medan skiljedomskostnaderna betalas solidariskt med hälften var för SL och Ansaldo.

---

[38] Regionrevisorerna, Årsrapport 2020 Trafiknämnden; regionrevisorerna, Delrapport 2021 Trafiknämnden

[39] Under 2015-2016 köpte japanska Hitachi Ltd. Corportation upp Ansaldo STS, som då blev Hitachi Rail STS. För tydlighetens skull används företagsnamnet Ansaldo genomgående i texten

[40] Partsbruk kan anses föreligga när en viss sedvänja mellan avtalsparter, som är avvikande från vad avtalet stadgar, blivit så pass stark och konsekvent att det ändrar avtalets innehåll. Avtalets skrivningar riskerar i en sådan situation att ersättas av hur parterna faktiskt agerat.

Totalkostnaden för SL:s del blev 578 mnkr (räntan uppgick till 73,6 mnkr och skiljedomskostnaden till 4,5 mnkr), exklusive kostnader för juridiskt stöd som tagits löpande under processen. SL hade i bokslutet 2020 avsatt 338 mnkr för tvisten, och ytterligare 257 mnkr under 2021.

De delar av objekt Program Röda linjens uppgradering som inte har berörts av tvisten[41], har löpt på – om än med förseningar av C30-tågen kopplat till coronapandemin. Vidare genomförs kontinuerligt underhållsåtgärder för att hålla banan i gång.

I trafiknämndens verksamhetsplan för 2022 anges att under året ska en avslutande utvärdering och erfarenhetsåterföring avseende signalsystem röda linjen, som kompletterar tidigare rapporter och slutsatser, genomföras. Genom utvärderingen vill förvaltningen säkerställa ”så fullständiga underlag som möjligt inför fortsatt arbete”.

3.2.2 Förvaltningschefsuppdrag: Kollektivtrafiken efter pandemin

Kopplat till fullmäktigeuppdragen att *anpassa trafikutbudet till resenärernas förändrade efterfrågan på grund av covid-19-pandemin* (i budget 2021) samt att *utreda åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och andelar av de motoriserade resorna* (budget 2019), har trafikförvaltningen arbetat med två förvaltningschefsuppdrag: Kollektivtrafiken under restriktioner respektive Kollektivtrafiken efter pandemin. I verksamhetsberättelsen för 2021 rapporterar nämnden båda fullmäktigeuppdragen som avslutade, men att arbete kommer att fortsätta inom ramen för två nya uppdrag i budget 2022: att *säkra kostnadskontroll, genomföra effektiva upphandlingar och utveckla arbetet med effektivt resursutnyttjande* samt att *fortsätta det nystartsarbete som pågår med syfte att stärka servicen, anpassa utbudet och utreda nya biljetter i syfte att öka intäkterna och få tillbaka resenärerna efter pandemin*.

I samband med att regeringen under hösten lyfte restriktionerna för resande med kollektivtrafik avslutades förvaltningschefsuppdraget Kollektivtrafiken under restriktioner. Granskningen visar att vissa aktiviteter kommer att fortgå inom trafikförvaltningens ordinarie linjeverksamhet medan en del fortfarande relevanta frågeområden har flyttats över till det alltjämt pågående uppdraget Kollektivtrafiken efter pandemin (KEP).

KEP syftar till att öka kollektivtrafikens attraktivitet, öka förtroendet för SL och utveckla affärssamverkan för att locka tillbaka resenärerna och återta trafiknämndens intäkter. KEP organiseras tvärfunktionellt och beskrivs som ett koordineringsuppdrag, som samlar, koordinerar och lyfter arbete som i stora

[41] Norsborgsdepån, som är levererad och driftsatt, Upprustning av t-banestationerna Hallunda och Norsborg, som är genomförda, Leverans av nya tunnelbanefordon C30 inklusive integration av tillhörande IT-system samt anpassningar och ombyggnationen av depåer längs röda linjen med anledning av de nya fordonen, där 22 av 96 beställda fordon är i trafik och entreprenaden för att bygga om verkstaden i Nybodadepån tilldelades under slutet av 2021.

delar bedrivs i trafikförvaltningens linjeverksamhet. Uppdraget är tidsatt, och kommer att löpa vidare under 2022. Inom respektive deluppdrag pågår flertalet aktiviteter och rapportering sker månadsvis till trafikförvaltningens ledningsgrupp. I intervjuer framkommer att IT-utveckling ingår som en viktig komponent i flera av de planerade åtgärderna, och att IT-avdelningens kapacitet till viss del sätter ramarna för vad som i praktiken är möjligt att genomföra.

I KEP ingår sex deluppdrag, varav Biljettsortiment och Anpassning trafikutbud är två. När det gäller deluppdraget *Biljettsortiment* har ett pilotprojekt med en ny biljettyp initierats under hösten 2021. Piloten ska pågå under sex månader, för att därefter utvärderas. I intervjuer framkommer att delprojektet arbetar med, och analyserar, ett antal olika biljettalternativ men att frågan är komplex och att det ytterst är den till projektet kopplade politiska referensgruppen[42] som tar beslutar om förslag. Eventuella taxeförändringar beslutas av regionfullmäktige, medan andra förändringar kan hanteras av trafiknämnden.

Inom deluppdrag *Anpassning trafikutbud*, pågår ett arbete med att ta fram en strategi för anpassning av trafiken till pandemins bestående effekter, framtida potential, önskad utveckling och tillgänglig budget. Deluppdraget pågår parallellt med trafikförvaltningens ordinarie trafikförändringsprocess för 2023, och arbetar med planeringshorisonten 2024 och framåt. När det gäller avtal med trafikutövare så tecknade trafiknämnden under pandemin ett flertal så kallade interimsavtal. Avtalen tecknades med anledning av att nämnden, på uppmaning av Folkhälsomyndigheten, kört med full trafikering trots kraftigt minskade resande. För buss- och lokalbaneavtal med VBP-upplägg[43] ersattes dessa i ett tidigt skede av interimsavtal, som sedan förlängts i omgångar. Nuvarande interimsavtal löper ut den sista februari 2022 och förhandlingar pågår, inom ramen för de ordinarie avtalen, med berörda trafikutövare om tillfälliga lösningar för 2022.

3.2.3 Förändringsprojektet: fokusområde trafik

Med anledning av coronapandemin tillsatte Region Stockholms regiondirektör under 2020 en oberoende utvärdering, med uppgift att följa regionens hantering.

Under ledning av regiondirektören startades under senvåren 2021 det så kallade Förändringsprojektet; en tillfällig organisation för implementering av lärdomar från utvärderingen. Förändringsprojektet definierade ett antal större fokusområden utifrån de rekommendationer som formulerats i

[42] I syfte att säkerställa en bred politisk samsyn kring eventuella förändringar i biljettsortimentet har en politiskt blocköverskridande referensgrupp knutits till delprojektets arbete (TN 2021-0610).
[43] VBP = verifierade betalande påstigande

utvärderingen. Trafik var ett av dessa fokusområden[44], och sammanlagt arton rekommendationer med bäring på trafikorganisationen fanns formulerade i utvärderingen. Fokusområde Trafik omfattade de tre delområdena Krisplan, Kommunikation och Avtal. Efter analys av rekommendationerna kunde fokusområdet avslutas i projektform vid årsskiftet, för att fortsätta i trafikförvaltningens ordinarie linjeorganisation.

Granskningen visar att för *delområde Krisplan* kunde flertalet rekommendationer åtgärdas genom att införa NATO-modellen för krishantering på trafikförvaltningen. NATO-modellen är en civil organisering utifrån NATO:s militära modell för stabsfunktioner, och modellen används redan av flera andra förvaltningar inom regionen. Trafikförvaltningens förvaltningschef beslutade om NATO-modellens införande under hösten 2021. Revisionen konstaterar att det i regionens nu gällande krisberedskapsplan[45] framgår att ”varje nämnd och styrelse är inom sitt verksamhetsområde ytterst ansvarig för planering och organisering av krisberedskap. De ska därför *utarbeta och anta* lokala planer enligt direktiv och inriktning i krisberedskapsplan för Stockholms läns landsting”. Trafiknämnden har inte fattat något beslut om NATO-modellen.

Deltagare från fokusområde Trafik har även deltagit i arbetet med att revidera regionens övergripande krisberedskapsplan, som för närvarande är ute på remiss och planeras att beslutas i regionfullmäktige i maj 2022.

För *delområde Kommunikation* har ett arbete gjorts för att utveckla flexibilitet och dynamik i de budskap som förmedlas. Framför allt när det gäller internkommunikation har utvecklingsområden identifierats, och en omorganisering inom förvaltningens kommunikationsavdelning har genomförts.

När det gäller *delområde Avtal*, så beskrivs i intervjuer såväl området som det arbete som gjorts och fortfarande görs som mer komplext. Enligt intervjuer hade trafikförvaltningen redan dragit slutsatser i samma riktning som de lämnade rekommendationerna när den första delrapporten kom. Samtliga rekommendationer från rapporten kopplade till avtal har analyserats, och förvaltningen ser att åtgärder för att hantera dem främst kommer att kunna inkluderas i framtida avtal, snarare än genom förändringar i nu gällande avtalskonstruktioner. Samtidigt uppges att ett särskilt fokus riktas mot samarbetet mellan förvaltningen och entreprenörerna, som ska utvecklas och intensifieras – bland annat genom gemensamma krisövningar. För en lämnad rekommendation – *Trafikförvaltningen bör se över möjligheter i avtalen med trafikoperatörerna inför framtida hantering av särskilda händelser. Ett område att särskilt se över är möjligheterna att vid kris involveras i den operativa trafikplaneringen samt att se över styrmodellen gentemot*

[44] Övriga fokusområden var: Kris- och beredskapsplaner samt organisering, Varuförsörjning, inklusive läkemedel, Personal, Kommunikation, Extern samverkan samt Vaccination och smittskydd.
[45] LS 2017-0149

trafikoperatörerna avseende ersättningsmodellen och hanteringen av eventuella intäktstapp – gör, enligt vad som framkommit i intervjuer, trafikförvaltningen bedömningen att en sådan utveckling är problematisk/utmanande att genomföra.

Samtliga delar av Förändringsprojektet planeras att avrapporteras samlat till regiondirektören sommaren 2022.

3.2.4 Bedömning

Revisionen noterar att trafiknämnden bedriver ett utvecklingsarbete för återtagande av resenärer samt produkt- och serviceutveckling i form av förvaltningschefsuppdraget KEP. Revisionen ser positivt på arbetet och de åtgärder som är under framtagande och implementering. Revisionen konstaterar dock att uppdraget har starka kopplingar till digitalisering och införandet av olika IT-system och att trafikförvaltningens övergripande kapacitet inom detta område är begränsad. Revisionen ser därför en risk för att potentiella effekter av uppdraget kan bromsas eller försenas.

Revisionen konstaterar att trafikförvaltningen har hanterat rekommendationer för implementering av lärdomar efter coronapandemin på ett relevant sätt. Revisionen noterar att arbetet med avtal är mer långsiktigt och kommer att behöva fortsätta utvecklas inom trafikförvaltningens linjeorganisation. I enlighet med vad som föreskrivs i regionens reviderade krisberedskapsplan, som för närvarande är ute på remiss, har trafikförvaltningen tagit fram en lokal krisberedskapsplan enligt NATO-modellen. Krisberedskapsplanen är beslutad av förvaltningschefen men inte av nämnden. Då en omarbetad Krisberedskapsplan för Region Stockholm[46] för närvarande är ute på remiss, avser revisionen att följa utvecklingen och följa upp nämndens hantering utifrån den nya planen, när denna antagits.

3.3 Investeringsstyrning inom trafikförvaltningen

3.3.1 Övergripande investeringsstyrning

I delrapporten för trafiknämnden[47] redovisade revisionen en granskning av trafiknämndens pågående arbete med investeringsstyrning. Granskningen omfattade prioriteringsmodell för investeringar, den specifika tillämpningen av processen för ersättningsinvesteringar kopplad till regionens nya investeringsregelverk samt roller och ansvar för trafikförvaltningens investeringsråd. Två tidigare lämnade revisionsrekommendationer bedömdes vara åtgärdade och en rekommendation bedömes inte längre vara aktuell. Samtidigt framkom att utvecklingsarbete fortfarande pågår inom flera områden, exempelvis utformningen av ett systemperspektiv på kollektivtrafiken och framtagande av samtliga dokument som ska ingå i det strategiska ramverket.

[46] RS 2019-1092
[47] Regionrevisorerna, Delrapport 2021 Trafiknämnden

Revisionen noterar att investeringsstyrning utgör ett av fyra specificerade fokusområden i trafiknämndens verksamhetsplan för 2022, med den övergripande målformuleringen: ”Stärkt investeringsstyrning, lägre risk inom investeringsverksamheten samt färre revisionsrekommendationer”. Granskningen visar att ett flertal aktiviteter med koppling till revisionens tidigare iakttagelser och lämnande rekommendationer återfinns i planeringen för 2022. Bland annat planeras för ett tidsatt arbete med den *genomförandeplan*, som revisionen konstaterat[48] inte har uppdaterats sedan 2014, och som utgör en viktig del i förvaltningens strategiska ramverk. Även ett arbete för att säkerställa att hanteringen av *IT-investeringar och iterativ IT-utveckling* harmonierar med den av fullmäktige beslutade åtgärdsvals- och investeringsprocessen ska genomföras. Vidare planeras det för metodutveckling och utbildning inom kalkylering och risk samt en bredare implementering av digitala projektverktyg.

I ett informationsärende[49] till nämnden har trafikförvaltningen lämnat en redogörelse för historik, nuläge samt erfarenheter och utmaningar för investeringsstyrningen, där genomfört och planerat utvecklingsarbete beskrivs. Med anledning av utvecklingen inom exempelvis Slussen-arbetena[50] och Tvärbanan Norr Kistagrenen[51] ser förvaltningen bl.a. över hanteringen av samverkansprojekt där trafikförvaltningen inte har full rådighet. Förvaltningen överväger att införa ett förfaringssätt med standardiserade genomförandeavtal enligt ISO-standard[52]. I ett tidigare projekt har revisionen granskat genomförandeavtal som tecknats mellan Stockholms stad och Region Stockholm för Slussen och konstaterade att de öppningar som lämnats i avtalet kan ha bidragit till otydligheter i det faktiska samarbetet.

3.3.2 Investeringsprocessen i praktiken

I ett särskilt projekt[53] har revisionen granskat regionstyrelsens övergripande styrning, samordning och kontroll av regionens investeringar i syfte att bedöma om styrande dokument inom området tillämpas på ett enhetligt sätt inom regionen, så att en god ekonomisk hushållning kan säkerställas på lång sikt.

Jämfört med tidigare styrdokument inom området bedömer revisionen att det finns bättre förutsättningar för regionstyrelsen att säkerställa en tillräcklig styrning, samordning och kostnadskontroll för en god ekonomisk hushållning av regionens investeringar på sikt. Samtidigt bedömer revisionen att det finns behov av att förtydliga och även ensa styrdokument sinsemellan. Det

[48] Regionrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2019
[49] TN 2021-0574
[50] Regionrevisorerna, projektrapport 4/2020 Slussen – styrning och kontroll av regionens investeringar
[51] För objektet har ett förnyat genomförandebeslut fattats under 2021 med en totalutgift som överskrider vad som initialt beslutats med 1 609 mnkr.
[52] ISO 44000 Principer för framgångsrik ledning och styrning av affärsrelationer i samverkan.
[53] Regionrevisorerna, projektrapport 9/2021 – Investeringsprocessen i praktiken

gäller framför allt skrivningar kopplade till avvikelsehantering och krav på beslutsunderlag.

De fyra investeringar som granskats har i stort genomförts i enlighet med regionövergripande styrdokument. För trafiknämnden, som genomfört en av investeringarna, har trafikförvaltningen även tagit fram egna styrdokument med en tydlig koppling till de centrala dito.

Revisorerna i revisorsgrupp III överlämnade rapporten till trafiknämnden för kännedom med möjlighet till yttrande senast 2022-06-20.

3.3.3 Investeringar i tunnelbanans utbyggnad

I ett särskilt projekt[54] har revisionen granskat om trafiknämnden säkerställer en tillräcklig styrning, kontroll och uppföljning av samverkan kring tillkommande investeringar för utbyggnaden av tunnelbanan. I granskningen ansvarsprövas trafiknämnden, och regionstyrelsen berörs utifrån sin uppsiktsplikt.

Se avsnitt 4.2.1 för en sammanfattning av granskningens slutsatser, som även berör trafikförvaltningen. Revisorerna i revisorsgrupp III överlämnade rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 2022-04-26.

3.3.4 Krav- och ändringshantering

Revisionen har tidigare granskat[55] och lämnat rekommendationer[56] kopplande till trafikförvaltningens arbete med krav- och ändringshantering. Krav- och ändringshantering i investeringsprojekt handlar om att överföra identifierade behov till krav på lösningar. Vidare hur dessa krav kan ändras under projektets gång och hur kraven ska testas och godkännas. Tidigare granskningar har visat att trafikförvaltningen sedan 2015 bedriver ett utvecklingsarbete för att ta fram gemensamma rutiner för kravhantering och kravstruktur inom hela organisationen. Även när det gäller en gemensam, etablerad ändringshanteringsprocess som omfattar samtliga investeringsprojekt, har ett förbättringsarbete pågått under flera år. Revisionen har rekommenderat trafikförvaltningens ledning att tydliggöra och säkerställa en långsiktig planering med tydliga mål, aktiviteter och prioriteringsordning för utvecklingen av förvaltningens krav- och ändringshantering[57].

Revisionens uppföljande granskning visar att krav- och ändringshantering är ett prioriterat utvecklingsområde inom trafikförvaltningen. Ett

[54] Regionrevisorerna, projektrapport 8/2021 Investeringar i tunnelbanans utbyggnad. Samverkan mellan trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.
[55] Landstingsrevisorerna Årsrapport trafiknämnden 2016 respektive 2018.
[56] Rekommendation 28836, 28837 samt 37779.
[57] Rekommendation 37779

kravhanteringssystem[58], där samtliga krav kan läggas in och där ändringsbegäranden[59] kan dokumenteras och hanteras är under successiv implementering.

När det gäller trafikförvaltningens **övergripande kravhantering** drivs ett utvecklingsarbete i samverkan mellan flera avdelningar. Sedan början på 2021 bedrivs kravhanteringsarbetet i projektform och följer därmed trafikförvaltningens struktur och process för projekt. Ur projektplanen framgår att syftet med projektet är att effektivisera utformningen, hanteringen och förvaltningen av krav under hela livstiden för det tekniska systemet.

I intervjuer framkommer att projektet står på tre ben: 1) *digitalisering av krav* (dvs. att krav läggs in i kravhanteringssystemet enligt en viss systematik och i specificerad form); 2) översyn av *ändamålsenligheten i kravstrukturen*; 3) *arbetssätt* kopplade till såväl digitalisering som kravstruktur. Det betonas i både intervjuer och styrdokument att kravhanteringen utgör ett långsiktigt arbete, som kommer att löpa över flera år. I projektplanen, som är under uppdatering, specificeras ett antal delmål för 2022; bland annat att samtliga trafikförvaltningens riktlinjer ska läggas in i kravhanteringssystemet under året. En prioriteringsordning och tidplan för vilka riktlinjer som ska hanteras när i tiden finns framtagen, och en process för arbetet är etablerad.

Granskningen visar att utvecklingsarbetet löper på, men att förvaltningens egen genomlysning visar att det finns en stor variation i hur krav formuleras i riktlinjerna, vilket enligt intervjuer behöver hanteras. I intervjuer framgår också att det även finns behov av att fortsätta utveckla styrningen kring framtagandet och den kontinuerliga uppdateringen av riktlinjer samt kring ägarskapet/ansvaret för riktlinjerna. Vidare uppges att kravens förhållande till varandra behöver klargöras, liksom hur målkonflikter som uppstår mellan olika krav ska hanteras.

När det gäller den praktiska hanteringen av krav i investeringsprojekt visar granskningen att tio projekt i nuläget arbetar i det dedikerade kravhanteringssystemet. Systemet kommer, när alla riktlinjer är inlagda[60] att fungera som ett slags databas med generiska krav utifrån vilka en projektspecifik kravmassa kan byggas.

Kopplat specifikt till **ändringshantering** har revisionen rekommenderat att trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur beslut, dokumentation och kontroll gällande ändringshantering i investeringsverksamheten ska hanteras[61]. Ledningen har även rekommenderats att säkerställa att interna underlag till ändringar i investeringsverksamheten visar analys av påverkan på

[58] Systemet är ett generellt kravhanteringsverktyg, som även innefattar stöd för verifiering och validering, ändrings- och ärendehantering samt riskhantering.
[59] Ändringsbegäran är ett formellt förfarande för att skicka in en begäran om justering/modifikation av ett objekt.
[60] Systemet ska, förutom krav från riktlinjerna, även innehålla tekniska bestämmelser.
[61] Rekommendation 28836

framtida driftskostnader samt att detta har stämts av mot genomförandebeslut och förankrats internt[62]. Granskningen visar att en ny *ändringshanteringsrutin,* med hänvisning till kravhanteringssystemet, fastställts. I intervjuer framkommer att i dagsläget arbetar fyra av ca 100 investeringsprojekt enligt rutinen, och att ambitionen är att under 2023 ska implementering i samtliga projekt vara klar. Alla nya projekt som initieras ska följa rutinen, men för redan pågående projekt i sena faser anges att det kan vara ineffektivt eller kostnadsdrivande att byta förfaringssätt. En inventering av investeringsprojekten, och en efterföljande prioriteringsordning för implementering av rutinen, är under framtagande. Ett arbete med att sammanställa ändringar inom de projekt som följer rutinen är påbörjat, i syfte att få kontroll på mängden ändringar, men också för att analysera vad som ligger bakom ändringarna.

I ändringshanteringsrutinen, som syftar till att ändringar ska behandlas på ett enhetligt och standardiserat sätt för att avsett resultat ska uppnås, specificeras en process med *definierade roller*, *dokumentationskrav* och *beslutshierarki*. I intervjuer framkommer att i fall där ändringar innebär fördyringar över beslutad budget hanteras ärendet av trafikförvaltningens investeringsråd, som avgör om projektets omfattning kan förändras eller om förnyat genomförandebeslut krävs. I det senare fallet ska det i tjänsteutlåtandet framgå vilka de *ekonomiska effekterna är för såväl drift som investering*. En totalekonomisk analys tas fram som bilaga till tjänsteutlåtandet, och i själva utlåtandet beskrivs driftkonsekvenserna i ord.

3.3.5 Aktivering och kostnadsföring av investeringar

Revisionen har genomfört en granskning av trafiknämndens hantering av inventering av materiella anläggningstillgångar och pågående investeringar, liksom aktiveringen och kostnadsföring av de pågående arbetena. Trafikförvaltningen har flera administrativa bestämmelser och rutiner kopplade till hur processen ser ut för aktivering, avskrivning och utrangering av materiella anläggningstillgångar.

Granskningen visar att stora belopp från tidigare år har kostnadsförts, vilket även varit fallet under tidigare år. Under 2021 har totalt 129 mnkr kostnadsförts inom SL, varav 112 mnkr är hänförliga till tidigare år. Revisionen konstaterar att pågående projekt, som tidigare har balansförts, men som senare kostnadsförs är förenligt med regelverket för redovisning av dessa poster (K3). Att det förekommer stora kostnadsföringar skulle dock kunna vara en indikation på att det finns brister i den inledande delen av investeringsprocessen.

[62] Rekommendation 28837

3.3.6 Bedömning

Revisionen konstaterar att det pågår ett utvecklingsarbete inom flera områden av trafiknämndens investeringsstyrning, och att investeringsstyrning även utgör ett fokusområde för året som kommer.

Revisionen ser positivt på det utvecklingsarbete som sker inom trafikförvaltningens krav- och ändringshantering. Flera moment återstår dock att hantera innan en förvaltningsgemensam syn på vilka krav som föreligger vid utveckling och vidmakthållande av kollektivtrafiken kan uppnås. Att arbetet med kravhantering nu sker i projektform, med avdelade resurser och tydliga mål skapar, enligt revisionen, förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling. Dock kvarstår ett flertal frågeställningar att reda ut (kopplat till bland annat ansvar/ägarskap samt framtagande och uppdatering av riktlinjer), samtidigt som strukturen för de riktlinjer som ger krav är under utredning. Revisionen bedömer därför att tidigare lämnad rekommendation[63] om ett tydliggörande och säkerställande av långsiktig planering med tydliga mål, aktiviteter och prioriteringsordning för utvecklingen av förvaltningens krav- och ändringshantering är delvis åtgärdad. Rekommendationen formuleras om till att enbart röra kravhantering.

När det gäller ändringshanteringen i investeringsverksamheten bedömer revisionen att förvaltningens ändringshanteringsrutin, tillsammans med prioriteringsarbetet för successiv implementering i samtliga projekt, ger förutsättningar för en ökad tydlighet i hanteringen av beslut, dokumentation och kontroll. Givet den arbetsprocess som definieras i rutinen, inklusive analys och utvärdering av effekter av begärda ändringar samt finansiering av desamma, bedömer revisionen att de två rekommendationer[64] som formulerats kring ändringshanteringen är åtgärdade.

För aktivering och kostnadsföring av materiella anläggningstillgångar/investeringar menar revisionen att det är positivt att trafikförvaltningen regelbundet inventerar pågående projekt, då detta bör leda till att större felaktigheter identifieras inom en rimlig tid. Det medför också att värderingen gällande aktuella investeringar kontinuerligt prövas. Revisionen anser att trafikförvaltningen bör fortsätta arbetet med att förbättra investeringsprocessen samt fortsätta med löpande inventeringar avseende pågående projekt, för att kunna utreda varför kostnadsföringarna är så pass stora från år till år.

3.4 Byggherre- och fastighetsägaransvaret

I ett särskilt projekt[65] har revisionen granskat om det finns en tydlig ansvarsfördelning, som säkerställer att fastighetsägar- och byggherreansvaret

[63] Rekommendation 37779.
[64] Rekommendation 28836 och 28837.
[65] Regionrevisorerna, projektrapport 10/2021 Fastighetsägar- och byggherreansvaret för kollektivtrafikens fastigheter

gällande kollektivtrafikens fastigheter hanteras i enlighet med gällande lagstiftning och regionens styrande dokument.

Kollektivtrafikens fastigheter ägs, med ett fåtal undantag, av SL. Efter beslut i fullmäktige 2011 har all förvaltningsorganisation inom SL överförts till trafiknämnden, och nämnden har bl.a. till uppgift att förvalta SL:s tillgångar. Revisionens sammanfattande bedömning är att den praktiska hanteringen av fastighetsägar- och byggherreansvaret i huvudsak hanteras i enlighet med gällande lagkrav samt skapar förutsättningar för uppföljning och kontroll. Det gäller såväl trafiknämnden som SL och SL:s dotterbolag Nya Tunnelbanan AB (NTAB), som ansvarar för utbyggnaden av den nya tunnelbanans anläggningar.

Revisionen bedömer dock att regleringen av fastighetsägar- och byggherreansvaret för kollektivtrafikens fastigheter bör förtydligas i de styrdokument som gäller för trafiknämnden, SL och NTAB. Regionstyrelsen bör säkerställa att det i reglementet för trafiknämnden, och i ägardirektiven för SL respektive NTAB uttryckligen framgår vilken organisatorisk enhet som har fastighetsägar- respektive byggherreansvaret för kollektivtrafikens fastigheter. På motsvarande sätt bör trafiknämnden säkerställa att detta också framgår i samarbetsavtalen med SL och NTAB.

Revisorerna i revisorsgrupp III överlämnade rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 2022-06-20.

3.5 Direktupphandlingar

Revisionen har granskat trafiknämndens interna styrning och kontroll av direktupphandlingar i syfte att bedöma om den är tillräcklig. Granskningen har inriktats på sådana upphandlingar där synnerliga skäl bedömts föreligga[66] för att genomföra en direktupphandling[67]. Gemensamt för dessa upphandlingar är att, trots att de ofta uppgår till höga värden, så utnyttjas inte konkurrensen mellan tänkbara leverantörer t.ex. genom att annonsera upphandlingen. År 2020 redovisade nämnden 14 direktupphandlingar över gränsen för direktupphandling. Värdet för dessa direktupphandlingar uppgår sammanlagt till knappt 436 mnkr och medelvärdet uppgår till drygt 31 mnkr. Uppgifterna visar att nämnden upphandlar årligen för betydande värden i upphandlingar där nämnden av olika anledningar inte drar nytta av konkurrensen.

Lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF) styr de flesta av nämndens upphandlingar. Granskningen avser endast sådana upphandlingar som har ett värde som överstiger gränsen för direktupphandling (1 142 723 kr). Enligt LUF får en upphandling som beräknas överstiga detta värde genomföras som en direktupphandling endast om synnerliga skäl

[66] Eller skäl för s.k. direktivstyrd direktupphandling: förhandlad upphandling utan föregående annonsering.
[67] Benämningen direktupphandling i avsnittet inkluderar förhandlat förfarandet utan föregående annonsering.

bedöms föreligga. Över gränsen på 4 395 089 kr ska, om synnerliga skäl bedöms föreligga, i stället ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering genomföras. Åtta av de 14 direktupphandlingarna uppges ha ett värde över denna gräns, vilket betyder att det förhandlade förfarandet är tillämpligt.

3.5.1 Styrdokument och rutiner

För trafiknämndens direktupphandlingar gäller förutom upphandlingslagstiftningen samt fullmäktiges Policy och Riktlinjer för inköp,[68] förvaltningens Regelverk för inköp och upphandling[69]. Därutöver har förvaltningen en Handbok för direktupphandlingar[70].

Förvaltningens sektion för inköp och upphandling ska, enligt regelverket, leda och ansvara för alla upphandlingar inklusive direktupphandlingar över 100 000 kr. Behovsställaren på förvaltningen deltar bland annat med sakkompetens avseende upprättande av uppdragsspecifikation, kravspecifikation och deltar i utvärdering. Vid sektionen finns en så kalla gatekeeper som enligt rollfördelningen på förvaltningen utsetts att vara ensam beslutsfattare för direktupphandlingar över 100 000 kr[71]. Funktionen, som inrättades enligt krav i fullmäktiges tidigare styrdokument för upphandling,[72] har bedömt och fattat beslut i samtliga 14 direktupphandlingar med synnerliga skäl som uppgetts ha genomförts under 2020. Samtliga 14 dessa direktupphandlingar bedömdes av funktionen ha synnerliga skäl och tillstyrktes därmed.

3.5.2 Dokumentation

Dokumentationsplikten enligt lagstiftningen innebär att en upphandlande enhet, i detta fall trafiknämnden, ska dokumentera genomförandet av en upphandling. Därutöver anges i lagstiftningen att dokumentationen ska vara tillräcklig för att motivera enhetens beslut under upphandlingens samtliga skeden.[73] I trafiknämndens regelverk för inköp och upphandling finns uttryckliga föreskrifter om dokumentation med krav på vissa uppgifter som ska dokumenteras, men dessa krav gäller endast om mer än en anbudsgivare har tillfrågats eller lämnat anbud. I de granskade fallen fanns endast en tänkbar leverantör.

Av de 14 genomförda direktupphandlingarna med synnerliga skäl har revisionen valt ut de två värdemässigt högsta för granskning av den dokumentationen som översänts till funktionen gatekeepern.

Revisionen har gjort följande två stickprov:

---

[68] Policy och Riktlinjer för inköp, Gäller för Region Stockholm, LS 2018-0667
[69] Regelverk för inköp och upphandling på trafikförvaltningen, Administrativ bestämmelse, Ärende/Dok id TN-S-541534.
[70] Handbok för direktupphandlingar, från år 2020
[71] Regelverk för inköp och upphandling på trafikförvaltningen, Administrativ bestämmelse, Ärende/Dok id TN-S-541534, avsnitt 5.1.
[72] Kravet har numera tagits bort, men trafiknämnden har valt att ändå ha kvar funktionen.
[73] Dokumentation av direktupphandlingar över 100 tkr, LUF 19 kap. 30 §.

- Direktupphandling av support och underhåll av Reatidsplattformen 2020 (Hogia). Upphandlingen uppgår till 49 mnkr. Anledning till avsteg uppges vara att ett avtal med leverantören löpte ut i mars 2020 samt att leverantören har äganderätt till nuvarande system och därmed ensamrätt till utveckling, därav finns inga andra alternativa leverantörer.
- Direktupphandling av programvarubeställning samt hårdvara för nybyggnation för sträckan Vallentuna-Lindholmen av Roslagsbanan (Hitachi Rail STS Sweden AB). Upphandlingen uppgår till 21 mnkr. Anledning till avsteg uppges vara att leverantören är den enda som kan/får leverera mjuk- och hårdvara till Roslagsbanan.

I den s.k. direktupphandlingsloggen antecknas de ärenden som kommer till gatekeepern och i den framgår t.ex. skäl för ansökan om avsteg och om vad beslutet blev (tillstyrkt eller avslag), vad upphandlingen avser, beräknat värde och uppgift om leverantör. Handlingar som revisionen har tagit del av, förutom direktupphandlingsloggen, är t.ex. direktupphandlingsformulär,[74] delegationsbeslut, bedömning av direktupphandlingsärende, beslutsformulär direktupphandling, blankett för dokumentation av direktupphandlingar och beställning/avrop. Flera av de dokumentet som revisionen har tagit del av saknar ärende eller diarienummer.

Enligt krav i upphandlingslagstiftningen ska efterannonsering göras av upphandlingar, numera både över och under tröskelvärdena, genom att information lämnas om vilken leverantör som har tilldelats kontraktet i syfte att skapa insyn och transparens. Regelverket innehåller inte någon föreskrift med uppgift om när efterannonsering ska göras. I förvaltningens handbok för direktupphandling[75] finns uppgift om att efterannonsering ska göras över EU:s tröskelvärde och information om hur det går till.

Av direktupphandlingsloggen från funktionen gatekeepern framgår för båda de granskade upphandlingarna att de ska efterannonseras pga. krav i lagstiftningen. Någon efterannonsering har inte skett i något av de gjorda stickproven.

3.5.3 Uppföljning

Enligt fullmäktiges policy för inköp[76] ska genomförda upphandlingar följas upp systematiskt, aktivt och ändamålsenligt. I policyn anges vidare att lärdomar från uppföljningen ska användas i utvecklingen av inköpsarbetet. Vare sig förvaltningens regelverk för inköp och upphandling eller annat styrdokument innehåller krav på att uppföljningar ska göras av t.ex. att funktionen-

[74] Dokumenten daterade 2020-11-25, Q3205 respektive 2020-03-13, Q9594.
[75] Revisionen konstaterar att osäkerhet råder beträffande status på handboken, den version som revisionen fått ta del av är varken diarieförd eller har ärendenummer och är endast daterad med år 2020
[76] Policy för inköp, Gäller för Region Stockholm, LS 2018-0667

gatekeeper får ta del av samtliga direktupphandlingar som enligt regelverket ska beslutas av funktionen.

Av intervjuer framgår att genomförda upphandlingar inte följs upp. Således görs ingen uppföljning t.ex. av att funktionen gatekeeper får ta del av samtliga direktupphandlingar som enligt föreskrifter ska beslutas av funktionen. Detta föreskrivs inte heller i gällande lokala styrdokument. Intervjuade pekar på behovet och har framfört att det tidigare fanns en funktion med sådana uppföljningsuppgifter (en inköpskontroller). Det uppges vidare att det kan förekomma upphandlingar som borde ha utretts och beslutas av funktionen istället beslutas av andra funktioner i förvaltningen, som saknar den specialkunskap som byggts upp inom funktionen. I revisionens tidigare granskning av nämndens direktupphandlingar[77] uppmärksammades också två otillåtna direktupphandlingar. Dessa hade inte genomförts av förvaltningens upphandlingssektion trots att förvaltningens styrdokument föreskrev detta.

3.5.4 Systemstöd för kontroll och uppföljning av direktupphandlingar

Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden att *införa en rutin med systemstöd, som möjliggör och tydliggör ansvar för kontroll av totala volymer inköp per leverantör och vara/tjänst för att säkerställa efterlevnad av gällande upphandlingsregler*[78]. I trafiknämndens verksamhetsberättelse 2020 uppgav nämnden också att för att på ett effektivt sätt kunna motverka otillåtna direktupphandlingar behövs ett implementerat inköpssystem/beställningssystem alternativt en tekniskt automatiserad lösning för koppling av fakturor till avtal i ekonomisystemet.[79]

Trafiknämnden har fortfarande inte något systemstöd för kontroll och uppföljning av direktupphandlingar. Behovet av ett sådant system och förberedelser inför en anskaffning av ett gemensamt system för hela regionen har pågått sedan länge och i väntan på detta har trafiknämnden avstått från att ta egna initiativ. Arbetet som har letts av funktionen strategiska inköp vid regionledningskontoret har på senare tid inriktats på förberedelser för att inrätta dels ett *gemensam e-handels- och beställningstjänst, dels gemensam upphandlings- och avtalstjänst*. Beslut i det pågående arbetet med centralt samordnade upphandlingar för koncerngemensam inköpsdigitalisering planeras tas i regionfullmäktige den 22 mars 2022[80]. Det övergripande syftet med dessa upphandlingar uppges bl.a. vara att bidra till en effektivare administration.

3.5.5 Uppföljning av rekommendation om stöd i avtalshantering

Inom ramen för granskningen följs även en rekommendation upp som rör stöd i avtalshantering. Rekommendationen lyder: *Trafiknämnden bör stärka systemet för bevakning av när avtal löper ut i syfte att undvika otillåtna*

[77] Projektrapport nr 2/2016, Styrning och kontroll av direktupphandlingar
[78] Rekommendation 28803
[79] Trafiknämndens årsrapport 2020, Bilaga F 5
[80] RS 2021-0153

direktupphandlingar[81]. En så kallad funktionsbrevlåda i systemet Mercell TendSign har införts för nämndens alla avtal från och med 2020 med den funktionen att systemet signalerar att arbete ska påbörjas av den som förvaltar avtalet. Någon motsvarande funktion för äldre avtal finns inte vare sig manuell eller via något systemstöd. Revisionen bedömer att vidtagen åtgärd medför en förbättring för de avtal som tecknats efter funktionsbrevlådans införande, men bedömer att rekommendationen fortfarande är lika aktuellt för äldre avtal. Bedömningen görs därmed att rekommendationen är delvis åtgärdad. Planerna på ett för regionen gemensam upphandlings- och avtalstjänst medför sannolikt förbättringar även för funktionen att bevaka när avtal löper ut.

3.5.6 Uppföljning av rekommendation om Upphandlingsplan

Revisionen har tidigare rekommenderat att trafiknämnden för att undvika förseningar bör säkerställa en överblick över vilka upphandlingar som ska genomföras och när förstudier ska påbörjas respektive avslutas.[82]

Granskningen visar att det pågår ett strukturerat arbete med framtagande av en upphandlingsplan, där varje avdelning får redogöra för sin upphandlingsplanering och -behov framåt. Dock framgår det av granskningen att det finns en problematik för vissa avdelningar att sammanställa sitt upphandlingsbehov. Vidare framgår att denna problematik behöver lösas för att en samlad bild av hela verksamhetens upphandlingsbehov ska kunna tydliggöras.

3.5.7 Bedömning

Revisionen bedömer att trafiknämndens interna styrning och kontroll av upphandlingar bör stärkas, bl.a. för att minska risken för otillåtna direktupphandlingar.

Bedömningen grundar sig främst på att rutiner för uppföljningar saknas, trots att det är ett krav i fullmäktiges policy för inköp. Uppföljningar bör göras av genomförda upphandlingar i syfte att säkerställa att samtliga direktupphandlingar över 100 000 kr kvalitetssäkras och beslutas i enlighet med lagstiftning och regionens styrdokument. Detta som ett led i att utveckla verksamheten i syfte att vara en lärande organisation och inte upprepa eventuella överträdelser. Detta bedöms särskilt viktigt för trafiknämnden som stor beställarnämnd i regionen och ett viktigt led i fullmäktiges målsättning att bli Sveriges bästa offentliga upphandlare.

Vidare bedömer revisionen att förvaltningen bör säkerställa att upphandlingar efterannonseras i enlighet med krav i lagstiftning. Denna annonsering har särskilt stor betydelse i sådana upphandlingar som uppgår till betydande värden som bevakas av både inhemska och utländska företag som följer affärsuppgörelser inom olika marknadssegment. Handboken om

[81] Rekommendation 28831
[82] Rekommendation 28819

direktupphandlingar bör uppdateras så att det tydliggörs att kravet på efterannonsering numer gäller både upphandlingar över och under tröskelvärdet.

Revisionen bedömer att de granskade upphandlingarna i allt väsentligt uppfyller lagens krav på vilka uppgifter som ska dokumenteras. Förvaltningen bör överväga att komplettera de interna regelverken med vad som ska dokumenteras när endast en anbudsgivare tillfrågas. En sådan komplettering skulle även stämma bättre överens med lagkravet att dokumentationen ska vara tillräcklig för att motivera beslut under upphandlingens samtliga skeden. Förvaltningen bör också säkerställa att handlingar tilldelas ett ärendenummer och diarieförs i syfte att följa gällande krav för registrering av handlingar och därigenom underlätta t.ex. för tänkbara leverantörer.

Slutligen konstaterar revisionen att de tre tidigare rekommendationerna som följts upp inom ramen för granskningen är delvis åtgärdade. Revisionen ser positivt på att en upphandlingsplan har påbörjats för trafiknämnden. Trafiknämndens arbete med de två rekommendationer som rör systemstöd påverkas av pågående arbete som leds av strategiska inköp vid regionledningskontoret. Revisionen följer detta arbete.

Rekommendationer:

- Trafiknämnden bör säkerställa att uppföljningar görs av genomförda upphandlingar så att samtliga direktupphandlingar över 100 000 kr beslutas i enlighet med det interna regelverket.
- Trafikförvaltningen bör säkerställa att upphandlingar efterannonseras i enlighet med krav i lagstiftningen.

3.6 Säkerhet och brandsäkerhet

3.6.1 Övergripande säkerhetsstyrning

Revisionen har tidigare rekommenderat att nämnden bör säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll på säkerhetsområdet, i enlighet med regionstyrelsens riktlinjer för säkerhet, genom att årligen planlägga och löpande följa upp samtliga säkerhetsområden[83]. Revisionen har också rekommenderat nämnden att tydliggöra prioriterade åtgärder för att uppnå och upprätthålla en tillräcklig intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet[84]. Revisionen har även rekommenderat trafikförvaltningens ledning att den bör säkerställa att ansvarsfördelningen tydliggörs inom säkerhetsområdet i enlighet med fullmäktiges policy och riktlinje för säkerhet[85].

I verksamhetsberättelsen för trafiknämnden 2021 har ett specifikt säkerhetsavsnitt integrerats i rapporteringen för att tydliggöra hur förvaltningen har

[83] Rekommendation 28859
[84] Rekommendation 37782
[85] Rekommendation 28860

arbetet med säkerhetsfrågor under året. Kopplat till indikatorn *Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar* redogörs kortfattat för arbete med säkerhetsskyddsplan, kamerabevakning, säkerhetsskyddad upphandling, signalskyddsförmåga samt klimat-, risk- och sårbarhetsanalyser. Även införandet av NATO-modellen för krishantering inom trafikförvaltningen (se avsnitt 3.2.3) och ny säkerhetsskyddslagstiftning omnämns kort.

Av nämndens verksamhetsplan för 2022 framgår det, under rubriken Regelefterlevnad, att ett fokus inom säkerhetsområdet under 2022 kommer att vara att specificera och få på plats grundläggande förmågor och förutsättningar för att etablera ett systematiskt arbete med informationssäkerhet. När det gäller planeringen av säkerhetsfrågor har trafikförvaltningen, inom ramen för arbetet med att ta fram plan för intern kontroll, tydliggjort att säkerhetsfrågor ska lyftas fram. Ett samlat riskregister för förvaltningen är framtaget och kopplat till det finns ett antal specifika riskkategorier. En av dessa kategorier är säkerhet. Vidare pågår ett arbete på regionledningskontoret för att ta fram en ny övergripande säkerhetspolicy och tillhörande riktlinjer. Granskningen visar att detta kan innebära förändringar i hur nämnder och bolag inom Region Stockholm ska säkerställa ett tillräckligt säkerhetsarbete.

När det gäller att prioritera åtgärder inom säkerhetsområdet pågår, utöver att lyfta specifika risker i *arbetet med plan för intern kontroll*, ett arbete med att tydliggöra säkerhetsaspekter i de *rutiner och stödjande dokument* som avdelningen strategisk utveckling utgår från vid utredningar, analyser osv. Vidare framgår det av granskningen att det pågår diskussion om att inrätta ett *specifikt säkerhetsråd* inom förvaltningen för att kunna belysa ett mer strategiskt säkerhetsarbete. Granskningen visar att de nuvarande säkerhetsstrategerna på sektionen för säkerhet framför allt arbetar operativt, och inte strategiskt.

Trafiksäkerhetsrapporten som ska tas fram inom förvaltningen, och redovisas till förvaltningens ledningsgrupp en gång per kvartal samt fastställas av förvaltningschefen, har inte tagits fram sedan tertial tre under 2020. Detta med anledning av resursbrist och bristfälligt statistiskt underlag. En övergripande trafiksäkerhetsrapportering har dock skett till ledningsgruppen kvartalsvis. I trafiksäkerhetsrapporten presenteras förslag till beslut. Av revisionens granskning 2020[86] framgick att det inte sker någon uppföljning av huruvida besluten har verkställts samt att majoriteten av besluten inte har verkställts. Via intervjuer framgår att det finns ambitioner inom trafikförvaltningen att utveckla trafiksäkerhetsrapporteringen så att det finns en mer samlad analys som pekar mot en önskad strategisk inriktning inom säkerhetsområdet.

Roll- och ansvarsfördelningen inom säkerhetsområdet har uppdaterats med anledning av att trafikförvaltningen har inrättat en ny teknikavdelning. Vidare har en ny sektion inrättats på trafikavdelningen som ska fokusera på

[86] Regionrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2020

trafiksäkerhetsfrågor. En årlig revidering genomförs av arbetsordningarna inom förvaltningen. Dessa fastställs i början av 2022[87]. Säkerhetssektionen har varit involverade i arbetet med att revidera arbetsordningen. Granskningen visar att trafikförvaltningens arbete med *kontinuitetsplanering*[88] har varit eftersatt och att förvaltningen inte har arbetet i enlighet med fullmäktiges riktlinjer för säkerhet. Ett arbete planeras att påbörjas inom förvaltningen för att stärka arbetet med kontinuitetsplanering.

3.6.2 Skal- och tillträdesskydd

Revisionen har tidigare rekommenderat att nämnden bör utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd för att tydliggöra ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikutövarna, dels internt inom trafikförvaltningen[89]. Vidare har revisionen rekommenderat att nämnden bör analysera och koordinera de olika skyddsåtgärderna inom skal- och tillträdesskyddet samt ta ställning till vilka insatser som bör genomföras för att säkerställa ett tillräckligt skydd[90].

Trafikförvaltningen antog i januari 2021[91] en *riktlinje för säkerhetsskydd*. Kopplat till riktlinjen har specifika säkerhetsbestämmelser antagits. En av dessa är *bestämmelsen för fysisk säkerhet*[92] som beskriver trafikförvaltningens krav på fysisk säkerhet som rör säkerhetskänslig verksamhet. Definitionen av fysisk säkerhet i bestämmelsen är att ”genom försvårande åtgärder förebygga obehöriga tillträden eller skadlig inverkan på platser där det bedrivs säkerhetskänslig verksamhet eller där det behandlas eller förvaras säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter”. En bestämmelse för fysisk säkerhet kommer även tas fram för den verksamheten som inte är klassad som säkerhetskänslig. Denna bestämmelse planeras bli antagen under 2022 och kommer att baseras på bestämmelsen för säkerhetskänslig verksamhet.

När det gäller nämndens arbete med att analysera vilka insatser som bör genomföras för att säkerställa ett tillräckligt skal- och tillträdesskydd, så har förvaltningschefen fastställt en uppdaterad *säkerhetsskyddsanalys*. Kopplat till analysen tas en *säkerhetskyddsplan* fram, som tydliggör vilka säkerhetsåtgärder som behöver vidtas. Av intervjuer framgår det att nämndens prioriterade åtgärder inom skal- och tillträdesskydd/fysiskt skydd kommer utgå från säkerhetskyddsplanen. Utöver att förhålla sig till säkerhetsskyddslagstiftningen ska trafiknämnden också förhålla sig till lagen om extraordinära händelser [93] vilket innebär att trafiknämnden ska ta fram en *risk- och*

---

[87] Trafikförvaltningens övergripande arbetsordning är fastställd i januari 2022 (TN-S-477387); arbetsordningarna för respektive avdelning är fortfarande under utarbetande.
[88] *Kontinuitetsplanering* handlar om att planera för att upprätthålla sin verksamhet på en tolerabel nivå vid störning. Med kontinuitetsplanering kan organisationer snabbare återhämta sig från, och mildra konsekvenserna av, en inträffade händelse.
[89] Rekommendation 28856
[90] Rekommendation 37783
[91] TN-S-1975270
[92] SSK BES-1002
[93] Lag (2002:833) om extraordinära händelser i fredstid hos kommuner och landsting

sårbarhetsanalys[94]. Utifrån denna analys behöver även trafiknämnden besluta om prioriterade åtgärder, vilket bland kan innefatta åtgärder som rör skal- och tillträdesskydd/fysiskt skydd. Revisionen har inte tagit del av dessa prioriterade åtgärder eftersom de är säkerhetsklassade.

3.6.3 Brandskydd

När det gäller brandskydd arbetar trafikförvaltningen med åtgärder dels kopplade till ett *föreläggande* från Stockholms brandförsvar, dels med vad som kallas för ”*det stora brandprojektet*”. Detta senare projekt hanterar de ca 5 000 identifierade brister som 2018 lyftes fram i en hindersanmälan[95] av underhållsentreprenören för tunnelbana. Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden att säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten, med en samlad planering och löpande uppföljning[96]. Trafikförvaltningens leding har vidare rekommenderats att säkerställa att det finns dels en löpande styrning och planering av det ”stora brandprojektet” för att åtgärda bristerna inom tunnelbanan, dels en samlad planering och prioritering för hur samtliga brandprojektet ska genomföras [97].

I nämndens plan för internkontroll finns sedan tre år tillbaka risken *Att trafikförvaltningen inte har fullgott brandskydd i tunnelbanan*. Revisionen noterar att riskbeskrivningen har förändrats mellan 2020 och 2021. Under 2020 inriktades fokus mot ”det stora brandprojektet” och att åtgärda de där identifierade bristerna. I planen för intern kontroll för 2021 omnämns inte detta arbete. I planen inriktas brandsäkerhetsarbetet istället enbart mot hanteringen av Storstockholms brandförsvars föreläggande[98] om att installera brandgasavskiljande partier och öka brandvattenförsörjningen till ett antal stationer. Detta innebär att ingen rapportering av ”det stora brandprojektet” har skett till nämnden.

Granskningen visar att i de styrgrupper som finns för arbetet med föreläggandet respektive ”det stora brandprojektet” ingår delvis samma personer. Av intervjuer framgår att hanteringen av föreläggandet går enligt plan, och att en planeringsstudie beräknas bli beslutad av fullmäktige under våren 2022. När det gäller arbetet inom ramen för ”det stora brandprojektet” så drivs detta dels utifrån ett kontinuerligt pågående underhållsarbete, med medel som avsätts från driftsbudgeten för trafikförvaltningens teknikavdelning, dels genom vissa investeringsprojekt. Under 2021 skulle en övergripande totalanalys avseende kostnad, tid och prioritering för att hantera resterande brister tas

[94] Regionrevisorerna, projektrapport 2/2021 Klimatanpassning av Region Stockholms fastigheter och anläggningar
[95] Hindersanmälan innebar att entreprenören ansåg att de inte kunde åta sig funktionsansvaret för brandskyddsarbetet eftersom det fanns en stor mängd brister i brandskyddet och att det saknades brandteknisk dokumentation (exempelvis brandskyddsbeskrivningar och brandritningar).
[96] Rekommendation 28875
[97] Rekommendation 37784
[98] Senast 2026 ska brandgasavskiljande partier på tunnelbanans stationer under mark vara installerade och en utökad brandvattenförsörjning till ett antal stationer vara säkerställd.

fram. Granskningen visar att totalanalysen ännu inte är fastställd. Vidare visar granskningen att vissa brister som behöver åtgärdas inte är möjliga att hantera ekonomiskt inom driftbudgeten, bl.a. avseende att förstärka glaspartier för hyresgäster i tunnelbanan och hantera brister kopplade till ventilation. Dessa åtgärder behöver i stället hanteras som investeringar, vilka beslutas i särskild ordning.

När det gäller att definiera vad som är ett tillräckligt eller fullgott brandskydd framgår det i intervjuer att detta inte är tydligt definierat i lagtext, eller av trafiknämnden. Däremot är det, enligt intervjuer, rimligt att se det som att Stockholms brandförsvar, genom att rikta föreläggandet, har definierat vad de anser vara ett tillräckligt alternativt fullgott brandskydd för tunnelbanan.

3.6.4 Bedömning

Revisionen bedömer att trafiknämndens samlade planering och uppföljning av prioriterade åtgärder inom säkerhetsområdet har stärkts under året. Nämnden har numer en viss rapportering av säkerhetsarbetet i verksamhetsberättelsen. Vidare har förvaltningen inom ramen för sitt riskarbete tydliggjort vikten av att lyfta fram säkerhetsrisker. Revisionen noterar också att säkerhetsaspekten är tydliggjord i stödjande dokument som grund för att ta fram strategiska inriktningar inom kollektivtrafiken. Vidare bedömer revisionen att roll- och ansvarsfördelningen inom säkerhetsområdet har tydliggjorts, i och med omorganisationen inom trafikförvaltningens trafikavdelning.

Revisionen konstaterar att prioriterade åtgärder inom säkerhetsområdet framöver framför allt kommer att utgå från säkerhetsskyddsplanen. Vidare konstaterar revisionen att en bestämmelse för fysisk säkerhet, som rör säkerhetskänslig verksamhet, är antagen. Denna ska även utgöra grund för en bestämmelse som ska gälla för verksamhet som inte är säkerhetskänslig. Här inbegrips att implementera åtgärder som berör skal- och tillträdesskydd.

Revisionen menar att även om stor en del av säkerhetsarbetet utgår från arbetet med säkerhetskyddslagstiftningen, så finns det fortfarande behov för nämnden att ytterligare tydliggöra den långsiktiga strategiska säkerhetsinriktningen utifrån ett mer samlat perspektiv, och även prioritera åtgärder.

Revisionen bedömer att två rekommendationer inom säkerhetsområdet är åtgärdade[99], medan två bedöms som delvis åtgärdade[100] och en rekommendation utgår då den inte längre är aktuell[101].

När det gäller brandskydd bedömer revisionen att nämnden, genom att följa upp arbetet med föreläggandet från Stockholms brandförsvar kan anses ta steg mot att skapa förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd. Åtgärder

[99] Rekommendation 28859 och 28860
[100] Rekommendation 37782 och 28856
[101] Rekommendation 37783

som vidtas som en följd av föreläggandet bidrar till ett förbättrat brandskydd, men ett tillräckligt brandskydd förutsätter att fler aspekter och lagstiftningar tas ställning till än enbart den lagstiftning, Lag (2003:778) om skydd mot olyckor, som Storstockholms brandförsvar har använt vid sin tillsyn. Åtgärder för att hantera föreläggandet har initierats inom förvaltningen och genomförs successivt. Att arbetet med ”det stora brandprojektet” numer inte är en del av planen för intern kontroll eller på annat sätt redovisas för nämnden, menar revisionen dock medför att det inte finns en samlad planering avseende brandskyddsarbetet, där både föreläggandet och ”det stora brandprojektet” ingår. Verksamhetsberättelsens rapportering av säkerhetsarbetet innehåller inga specifika skrivningar om brandsäkerhet, varför revisionen kan konstatera att nämnden inte heller får någon specificerad information angående brandskydd genom denna rapport. Rekommendationen gällande förutsättningar, planering och uppföljning kopplat till brandskydd[102] bedöms därmed vara delvis åtgärdad.

När det gäller förvaltningens löpande styrning och planering kopplad till ”det stora brandprojektet” noterar revisionen att totalanalysen ännu inte är fastställd. För planering och prioritering av genomförandet av samtliga pågående brandprojekt konstaterar revisionen dock att föreläggandet och ”det stora brandprojektet” löper som parallella projekt/underhållsåtgärder. Det finns styrgrupper för bägge projekten i enlighet med förvaltningens projekt- och programhandbok. Ett par av representanterna i styrgrupperna för projekten är delaktiga i bägge styrgrupper, vilket borgar för utbyte projekten emellan. Revisionen bedömer därför att den del av rekommendationen som berör den samlade planeringen och prioriteringen av samtliga pågående brandprojekt är åtgärdad. Nu liggande rekommendation formuleras därför om till att enbart gälla löpande planering och styrning av ”det stora brandprojektet”.

3.7 Ersättningstrafik

Revisionen granskade 2018[103] om trafiknämnden styr planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik så att väl fungerande trafiklösningar möjliggörs och regionens övergripande mål om en attraktiv kollektivtrafik nås. Utifrån granskningen rekommenderade revisionen att trafiknämnden bör stärka den sammanhållande styrningen av planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik inom spårtrafiken så att planering, genomförande och utveckling görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv. Vidare rekommenderade revisionen att trafiknämnden bör stärka kontroll och uppföljning för att säkerställa att planerad ersättningstrafik utförs i enlighet med beställning. Slutligen rekommenderade revisionen att trafiknämnden bör stärka förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik beställas till marknadsmässiga priser.

[102] Rekommendation 28875
[103] RK 2018–0015

Den nu genomförda granskningen visar att trafikförvaltningen skapat en process för att planera ersättningstrafik och att denna process dels blivit en del av förvaltningens huvudprocess[104], dels beskriver hur planeringsarbetet i sin helhet ska ske. Enligt intervjuer är ambitionen att kunna kartlägga trafikstörande arbeten och deras konsekvenser mer effektivt. Förvaltningen har även tydliggjort rutiner och processer[105], så att de beskriver hur förvaltningen tillsammans med externa aktörer stegvis ska tillhandahålla en alternativ resa för resenärer under trafikstörande arbeten. Processen går från planering, förberedelse och utförande till utvärdering. Detta innebär, enligt intervjuer, att förvaltningen i högre grad kan säkerställa att planering och genomförande av ersättningstrafik sker utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv.

Revisionen noterade under granskningen 2018 att uppföljningen av beställd ersättningstrafik var bristfällig och beroende av trafikutövarens egenrapportering. Granskningen visar att förvaltningens avtalsuppföljning inte har utvecklats sedan granskningen 2018, utan ersättningstrafik följs fortfarande upp genom trafikutövarens egenrapportering och kundundersökningar. Av intervjuer framgår att ett internt projekt ska påbörjas, vilket syftar till att formulera hur framtida spårtrafiksavtal ska utformas gällande ersättningstrafiken. Detta förväntas leda till att kravställningen med avseende på ersättningstrafik både tydliggörs och stärks, vilket i sin tur ska leda till en mer effektiv uppföljning av ersättningstrafiken.

Granskningen visar att trafiknämnden fortfarande inte förändrat förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik ska kunna beställas till marknadsmässiga priser, eftersom samma spårtrafiksavtal fortfarande gäller. Inom ramen för det interna projektet att utveckla ersättningstrafik i framtida spårtrafiksavtal avses även denna aspekt omhändertas.

3.7.1 Bedömning

Revisionen bedömer att trafiknämnden, genom tydligt dokumenterade processer och rutiner, har stärkt den sammanhållande styrningen av planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik inom spårtrafiken så att planering, genomförande och utveckling görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv. Rekommendationen bedöms därför vara åtgärdad.

Revisionen bedömer att trafiknämnden inte har stärkt formerna för kontroll och uppföljning av planerad ersättningstrafik. Trafikförvaltningen har dock påbörjat ett arbete internt, som enligt förvaltningen kommer att möjliggöra en stärkt kontroll och uppföljning av beställd ersättningstrafik i framtiden. Även åtgärder för att stärka förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik beställs till marknadsmässiga priser omfattas av detta arbete. Rekommendationerna bedöms därmed vara delvis åtgärdade.

---

[104] Huvudprocessen är något som förvaltningen arbetat fram i syfte att skapa en mer enhetlig bild av hur de ska arbeta inom förvaltningen.
[105] Trafikförvaltningens projekt- och programhandbok samt ”Processen för att planera ersättningstrafik”

3.8 Intern styrning och kontroll i ekonomiprocesserna

Revisionen följer sedan ett antal år nämndens utvecklingsarbete gällande avtalsregister för fastighetsbestånd och intern kontroll av biljettintäkter från SL Access respektive TAP. Detta för att säkerställa att trafiknämnden hanterar områdena i enlighet med revisionens tidigare rekommendationer.

3.8.1 Avtalsregister för fastighetsbeståndet

För att säkerställa att hyresfakturering sker i enlighet med uppställda avtalsvillkor, att fastighetstaxeringen är korrekt och att informationen är riktig och fullständig behövs ett uppdaterat *avtalsregister*. Revisionen har tidigare rekommenderat nämnden att fullfölja genomgången av fastighetsbeståndet i fastighetssystemet Fastnet[106], säkerställa att avtalen finns tillgängliga i avtalsdatabasen samt genomföra en fullständig inventering och uppmätning av lokalbeståndet.

Granskningen visar att trafikförvaltningen har genomfört en sådan inventering, som rekommenderats, av alla berörda sektioners hyresavtal. Uppkomna avvikelser och problem har listats i en åtgärdsplan, vilken även innehåller orsaksanalys och förslag på åtgärder. De avvikelser som identifierats är hänförliga till lagring av avtal och uppgifter i avtalsvillkoren. Arbetet med åtgärder har dock blivit förskjutet och kommer att påbörjas under andra kvartalet 2022.

3.8.2 Biljettintäkter

Revisionen har tidigare konstaterat att för det befintliga *biljettsystemet SL Access* är trafikförvaltningens möjlighet att upprätthålla en god intern kontroll över intäktsflödet, till stora delar beroende av den leverantör som tillhandahåller systemet. Detta innebär att systemleverantörens interna kontroll är väsentlig för trafiknämndens intäktsflöde och korrekta finansiella rapportering. På grund av identifierade brister i leverantörens interna kontroll har trafikförvaltningen sedan tidigare kompletterat med egna kompenserande kontroller. Granskningen visar att de kompenserande kontroller som förvaltningen utför i stor utsträckning bör upptäcka väsentliga felaktigheter i biljettintäkterna.

Det biljettsystem som ska ersätta SL Access, med arbetsnamnet *TAP*, har varit i drift sedan 2018 avseende försäljning av app-biljetter. Granskning av löpande avstämningar samt avvikelserapporter visar att TAP har fungerat väl under 2021, utan några större incidenter.

Under 2021 har tjänsten ”res med betalkort” tagits i drift, där resenären kan betala sin biljett direkt i spärren med betalkort. Under 2021 har intäkterna från TAP-systemet successivt ökat. Granskning har genomförts av process- och kontrollbeskrivning av systemen samt av betalningsflödet genom

[106] Ett fastighetssystem är ett affärssystem anpassat för fastighetsägares behov och processer.

systemen, från det att ett betalkort blippas i en spärr till dess att intäkten tas och en betalning slutligen kommer in. Även avvikelserapporter har granskats, vilka visar att felen är få till antalet och rör mindre belopp.

3.8.3 Bedömning

Revisionen ser positivt på att en inventering av fastighetsbeståndet i Fastnet har genomförts, och att en åtgärdsplan tagits fram. Revisionen noterar att arbetet med åtgärder har försenats, och kommer att fortsätta följa arbetet. Rekommendationen kopplat till hantering av fastighetsbeståndet i Fastnet bedöms därför vara delvis åtgärdad.

När det gäller biljettsystemen konstaterar revisionen att i takt med utfasningen av SL Access och att biljettintäkterna successivt flyttas över till det nya biljettsystemet TAP, kommer större delen av de interna kontrollerna att kunna göras av trafikförvaltningen utan beroende av en extern leverantör. Detta bör ge bättre förutsättningar för en tillräcklig intern kontroll.

3.9 Avrapporterade granskningar i delrapport

Delar av årets granskning har tidigare avrapporterats i revisionens delrapport för nämnden.[107] Nedan sammanfattas väsentliga iakttagelser från denna rapport.

3.9.1 Granskning av klimatanpassning

Revisionen har granskat om arbetet med klimatanpassning sker så att förutsättningar finns för att säkerställa att regionens anläggningar och fastigheter kan stå emot framtida klimatförändringar. Granskningen ansvarsprövade trafiknämnden, regionstyrelsen, fastighets- och servicenämnden samt Locum AB.

Granskningen visade att ett utvecklingsarbete rörande klimatanpassning har påbörjats inom trafikförvaltningen. Revisionen bedömde dock att trafiknämnden bör besluta om framtagen klimat-, risk- och sårbarhetsanalys samt att nämnden – tillsammans med regionstyrelsen, fastighets- och servicenämnden och Locum AB – bör tydliggöra vilka prioriterade insatser som behöver genomföras inom området.

I yttrandet[108] över rapporten lyfter trafiknämnden behovet av regionövergripande styrning, inklusive klimatanpassningsplan, för att ge riktning åt de enskilda verksamheternas arbete. Nämnden anser vidare att arbetet med klimatanpassning behöver utvecklas. Samverkan mellan nämndens två förvaltningar föreslås fortsätta genom framtagande av klimatanpassningsplaner, tillsammans med ett tydliggörande av ansvar för, och uppföljning av, klimatanpassningsåtgärder inom investeringsobjekt.

---

[107] Regionrevisorerna, Delrapport 2020 Trafiknämnden
[108] TN 2021-0968

3.9.2 Granskning av miljö- och hälsofarliga kemikalier

Revisonen har granskat om trafiknämnden säkerställer att utfasning av miljö-och hälsofarliga kemikalier i trafikverksamheten sker i enlighet med fullmäktiges miljöprogram[109].

Granskningen har visat att trafikförvaltningen kontinuerligt arbetar för att trafikutövarna ska följa kraven kopplande till utfasningslistorna genom avtal och uppföljningar samt utbildningar[110]. Revisionens bedömer att trafiknämnden har en tillräcklig styrning och kontroll över arbetet och arbetar enligt intentionerna i miljöprogrammet. För att ytterligare stärka arbetet kan förvaltningen fortsatt säkerställa att ämnen som redan fasats ut enligt tidigare gällande utfasningslista inte inkluderas i upphandlingar samt att även underhållsavtal för fastigheter inkluderas i rapporteringen av kemiska produkter.

3.10 Granskningar utan väsentliga iakttagelser

Revisionen har granskat *ledningsnära kostnader och representation*, *utbetalningsattester* samt aktivering av *egenutvecklade immateriella anläggningstillgångar* utan väsentliga iakttagelser.

3.11 Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer

I tidigare revisionsrapporter har framförts ett antal rekommendationer avseende den interna styrningen och kontrollen. Med utgångspunkt i genomförda granskningar bedömer revisionen att tre rekommendationer[111], med koppling till utlandsresor och attestrutiner, är åtgärdade. I bilaga 1 och 2 framgår hur rekommendationerna har hanterats.

3.11.1 Trafikbryggor/replipunkter

Med koppling till sjötrafiken har revisionen tidigare rekommenderat[112] trafiknämnden att tillsammans med tillväxt- och regionplanenämnden tydliggöra hur regionens ansvar för replipunkterna ska hanteras. Revisionen har även rekommenderat[113] trafikförvaltningens ledning att säkerställa att riktlinje för trafikbryggor är fastställd och utformad i enlighet med förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer.

Revisionens uppföljande granskning visar att trafiknämnden har fått i uppdrag av regionfullmäktige att under 2021 förtydliga ansvaret för skärgårdens replipunkter samt vilka förväntningar och krav som kan ställas på kommuner och markägare gällande replipunkterna. En inventeringsrapport har tagits fram av länsstyrelsen, i syfte att bland annat tydliggöra ansvarsförhållanden kring de olika replipunkterna. Inventeringsrapporten har färdigställts under 2021, men revisionen noterar att rapporten inte tydliggör

[109] LS 2015–0092
[110] SL-S-648509
[111] Rekommendation 28866, 28867 och 28868
[112] Rekommendation 28876
[113] Rekommendation 58178

ansvarsförhållanden kring replipunkterna. Enligt intervjuer kommer trafikförvaltningen därför själva att behöva tydliggöra ansvarsfördelning kring replipunkterna under 2022. Resultatet av detta arbete kommer i första hand att stämmas av med regionledningskontoret och trafiknämnden innan dialog förs med externa aktörer. Rekommendationen rörande ansvaret för replipunkter bedöms vara delvis åtgärdad.

Under 2020 granskade revisionen om trafiknämnden genomfört upphandlingar inom sjötrafiken med tillräcklig styrning och intern kontroll. Utifrån granskningen noterade revisionen att de dåvarande riktlinjerna för trafikbryggor inte är utformade eller antagna enligt förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer. Under 2021 har trafikförvaltningen färdigställt en remissversion av riktlinje för trafikbryggor (RiBrygga). Remissen har reviderats och planeras att fastställas i trafikförvaltningens ledningsgrupp. Rekommendationen rörande riktlinje för trafikbryggor bedöms därmed vara delvis åtgärdad.

3.11.2 Beslutsordning

Revisionen har tidigare granskat nämndens hantering av beslutsordningen och då rekommenderat att trafikförvaltningens ledning utvecklar beslutsordningen för att säkerställa att det är tydligt hur regleringen av avrop inom ramavtal/avtal ska tillämpas och hur verkställighetsbeslut ska dokumenteras. Revisionen har även rekommenderat att trafikförvaltningens ledning säkerställer en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.[114]

Revisionens uppföljning visar att beslutsordningen har uppdaterats för att tydliggöra reglering av avrop samt hur verkställighetsbeslut ska dokumenteras.

Under 2021 har också ett system utvecklats för uppföljning och återkoppling till verksamheten gällande samtliga delegationsbeslut som fattas. Granskningen visar att arbetssättet syftar till att vara ett första steg i en samlad uppföljning av att beslutsordningen tillämpas. Nästa steg uppges bli att följa upp verkställighetsbesluten. En översyn av hanteringen av underlag som lämnas till förvaltingchefen har även startats inom ramen för detta arbete, i syfte att säkerställa att samtliga beslut som fattats på delegation blir anmälda till nämnden i enlighet med kommunallagen. Detta arbetssätt påbörjades hösten 2021.

Granskningen har även visat att det i förvaltningens nya system för uppföljning ingår att kontrollera att ärenden blivit korrekt registrerade som delegations- eller verkställighetsbeslut i ärendehanteringssystemet Edit.

Enligt uppgift är planen att uppföljningssystemet kommer att implementeras avdelningsvis. Någon tidsplan är inte satt, och i dagsläget har

[114] Rekommendation 28799 och 28800

uppföljningssystemet testats på en avdelning. Av granskningen framgår vidare att det i nuläget inte finns en definierad roll som kommer ansvara för uppföljning när systemet väl är implementerat, av intervju framgår att ansvaret i dagsläget ligger på ledningsstaben.

Revisionen ser positivt på det pågående utvecklingsarbetet kring beslutsordning samt rapportering och uppföljning av densamma. Dock kvarstår ett arbete med att implementera systemet för kontroll av delegations- och verkställighetsbeslut, samt att tydliggöra en ansvarig roll för uppföljningen, i enlighet revisionens tidigare rekommendation. Revisionen bedömer en rekommendation[115] som åtgärdad och en rekommendation som delvis åtgärdad[116].

3.11.3 Energieffektivisering

Revisionen lämnade 2015 en rekommendation[117] till trafiknämnden att öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet genom att bryta ned det övergripande energieffektiviseringsmålet till de olika trafikslagen och där så är tillämpligt till enskilda fastigheter respektive avtal, implementera och följa upp.

Av revisionens uppföljande granskning 2019 framgick att återrapportering av en planeringsstudie, som avsågs ge underlag till lämpliga energieffektiviseringssatsningar, inväntades. I uppföljning 2020 framkom att ingen planeringsstudie tagits fram, utan att ett informationsärende istället skulle presenteras för nämnden under början av 2021. Revisionen konstaterar att ett sådant informationsärende fortfarande inte har förelagts nämnden; ny tidplan är nu våren 2022.

I intervjuer framkommer att trafikförvaltningen har identifierat ett antal åtgärdsförslag för att reducera klimatgasutsläppen från SL:s energianvändning, som är betydande ur ett livscykelperspektiv. Inom ramen för det regionövergripande arbetet med riktlinjer kopplade till fullmäktiges nyligen antagna Hållbarhetspolicy[118] och Hållbarhetsstrategi[119], kommer verksamhetsspecifika mål och indikatorer för kollektivtrafiken att ses över och inlemmas i fullmäktiges budget för 2023. Beroende på hur dessa utformas kan sedan mål och indikatorer definieras per trafikslag, vilket idag saknas. I intervjuer framkommer att det finns planer för att framöver starta uppdrag gällande energieffektivisering i projektliknande form.

Trafiknämnden har i budget 2022 tilldelats uppdraget att *fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken genom att stärka energieffektiviseringsarbetet, ökad elektrifiering av busstrafiken och en inriktning mot emissionsfri sjötrafik*. Revisionen kommer att följa

[115] Rekommendation 28799
[116] Rekommendation 28800
[117] Rekommendation 34342
[118] RS 2019-0857
[119] RS 2020-0779

energieffektiviseringsarbetet inom ramen för den ordinarie återrapporteringen för fullmäktigeuppdrag.

Rekommendationen från 2015 att öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet utgick från fullmäktiges då gällande styrdokument, dvs. Miljöutmaning 2016 och Trafikförsörjningsprogrammet från 2012. Dessa har ersatts av Trafikförsörjningsprogrammet från 2017 och av regionövergripande Hållbarhetspolicy och -strategi. Styrdokumenten pekar fortsatt på vikten av minskad klimatpåverkan genom bland annat arbete med energieffektiviseringar. Revisionen kommer att följa trafiknämndens energieffektiviseringsarbete med utgångspunkt i regionens Hållbarhetspolicy- och strategi samt fullmäktigeuppdraget, och gör bedömningen att rekommendationens intention därmed omhändertas. Rekommendationen bedöms inte längre vara aktuell.

4 Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Trafiknämnden ansvarar, genom förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT), för ett antal investeringsobjekt inom utbyggnaden av tunnelbanan.[120] Dessa är av två typer: dels investeringsobjekt gällande nya tunnelbanedragningar, där merparten finansieras via staten och berörda kommuner enligt Stockholmsförhandlingens avtal[121], dels objekten fordon och depå kopplade till nya tunnelbanan, där region Stockholm står för 100 procent av finansieringen[122]. Utöver dessa objekt hanterar förvaltningen för utbyggd tunnelbana investeringsobjektet Tunnelbana till Älvsjö samt station Södra Hagalund enligt Sverigeförhandlingen[123].

Som framgått av avsnitt 1.1 hanteras utbyggnaden av tunnelbanan i tre enheter: i trafiknämndens förvaltning FUT, i resultatenheten SL/FUT inom AB SL samt i det nybildade dotterbolaget SL Nya Tunnelbanan AB.

I detta avsnitt görs en bedömning av ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat samt intern styrning och kontroll avseende FUT-verksamheten. Som framgått av avsnitt 1.1. redovisas bedömningen av räkenskaperna samlat för hela trafiknämnden samt SL-koncernen i avsnitt 5.

---

[120] Utbyggnaden av tunnelbanan härrör från avtalet för Stockholmsöverenskommelsen vilket innehåller en utbyggnad av kollektivtrafik samt att 78 000 bostäder byggs ut fram till år 2030. Avtalet undertecknades i januari 2014 mellan staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. (Från Trafikverkets hemsida.)
[121] Gäller Tunnelbana till Nacka och Söderort, Tunnelbana till Arenastaden och Tunnelbana till Barkarby. I denna kategori återfinns även Station Södra Hagalund som dock finansieras genom Sverigeförhandlingen.
[122] Gäller Depå och Fordon. Beträffande fordon har 500 mnkr tidigare år flyttats över till trafiknämndens investeringsbudget för trafikförvaltningen, LS 2017-1258.
[123] De s.k. storstadsavtalen har förhandlats fram av Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen. Syftet är att få till stånd bättre kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i Stockholm, Göteborg och Skåne. I storstadsavtalen går staten in som medfinansiär för de olika objekten och kommunerna/regionerna är i de flesta fall är huvudmän. (Från Trafikverkets hemsida.)

4.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

4.1.1 Ekonomiskt resultat

Resultat 2021

Trafiknämndens resultat för FUT uppgår till -3,7 mnkr. I enlighet med avtalet om medfinansiering från parterna i Stockholmsförhandlingen och fullmäktiges beslut om nollresultat för FUT[124], ska förvaltningen finansieras genom bidrag från parterna så att de täcker förvaltningens löpande kostnader. Revisionen konstaterar att ändringar i upplägget för finansiering av FUT:s verksamhet internt i regionen, har inneburit att finansiering sker med lån istället för bidrag. Trafiknämnden/FUT rapporterar att resultatet för förvaltningsdelen (FUT) uppgår till 0 mnkr och att även bolaget SL Nya Tunnelbanan (NTAB) uppvisar ett nollresultat. Resultatenheten SL/FUT redovisar ett resultat på -3,7 mnkr, bestående av mellanskillnaden mellan anslag och ränta samt Region Stockholms andel av verksamhetens kostnader.

Jämförelse med budget 2021

Nämnden/FUT:s **intäkter** överskrider budget med 5 mnkr. *Övriga bidrag*, som utgörs av upplösning av finansieringen från parterna, understiger budget med 9 mnkr. Utfallet för bidragen motsvarar verksamhetens kostnader exklusive Region Stockholms egen andel av kostnaderna. *Övriga intäkter*, hänförligt till sålda tjänster till externa parter från NTAB i samband med byggnationen av den nya tunnelbanan, överskrider budget med 14 mnkr. Motsvarande summa återfinns på kostnadssidan.

Nämnden/FUT:s **kostnader**, exklusive finansnetto, överskrider budget med 17 mnkr. *Personalkostnader*, inklusive inhyrd personal, understiger budget med 9 mnkr, beroende på lägre personalkostnader och en lägre volym av köpta timmar av inhyrd personal. *Lämnade bidrag* till Trafikverket för bytespunkt Barkarby[125] överskrider budget med 13 mnkr medan *övriga kostnader* överskrider budget med 11 mnkr. I denna post ingår bland annat konsultkostnader, kommunikationskostnader samt kostnader hänförliga till försäljning av tjänster från NTAB. Dessa kostnader uppgår till 14 mnkr och finns inte medtaget i det budgeterade beloppet[126]. Exklusive den icke-budgeterade kostnaden för sålda tjänster understiger kostnaderna budget med 3 mnkr, vilket rapporteras bero på en förskjutning av planerade insatser. Kostnaderna för *IT och telefoni* överskrider budget med 1 mnkr.

[124] I budgetunderlaget inför budget 2022 anger trafiknämnden/FUT att, enligt instruktion från regionledningskontoret, det enbart finns ett nollresultatkrav hänförligt till förvaltningsdelen och inte för ett kommande dotterbolag, eller bolagsdelen inom AB SL som ingår i resultatkravet för AB SL.
[125] Trafikverket utför arbetet och äger anläggningen, vilket medför att detta redovisas som en kostnad och inte som en investering inom FUT.
[126] NTAB bildades först i oktober 2021.

Finansnettot uppgår till 12 mnkr mot budgeterade 20 mnkr, och motsvarar de regioninterna räntekostnaderna hänförliga till regionens finansiering av förvaltningens verksamhet.

I den specificerade redovisningen av *kostnader för personal* rapporteras kostnaden för personal till 47,3 mnkr medan kostnaden för inhyrd personal uppgår till 50,2 mnkr. Ambitionen är att ledande befattningar samt funktioner där arbetsuppgiften kommer att behövas under lång tid, ska bemannas genom anställning. Svårigheter att rekrytera specialistkompetenser inom vissa områden har i en del fall lett till inhyrning av resurser, vilket genererat högre kostnader.

Investeringar

Trafiknämnden/FUT redovisar investeringsutgifter för 2021 på 3 840 mnkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad, jämfört med årets budget, på ca 100 procent. Investeringsutgifterna 2021 är 1 753 mnkr högre än föregående år, vilket enligt nämnden beror på att stora delar av utbyggnaden nu har gått in i byggnadsfasen.

Trafiknämnden/FUT beskriver väsentliga händelser samt avvikelser mot budget för respektive objekt. Revisionen noterar att för *Tunnelbana till Nacka och Söderort* överskrids investeringsbudgeten med 94,4 mnkr och för *Tunnelbana till Barkarby* med 428,5 mnkr. Samtidigt underskrids budget för *Tunnelbana till Arenastaden* med 21,2 mnkr och för *Station Södra Hagalund* med 148,9 mnkr. För *Depå Nya Tunnelbanan* underskrids budget med 311 mnkr. För *Tunnelbana till Älvsjö*, som ännu befinner sig i ett planeringsskede, underskrids budget med 14 mnkr.

Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden att efterfråga information om FUT:s investeringsobjekt med bedömning av *totala utgifter*, *sluttid* och *eventuella avvikelser* i utförandet i förhållande till avtal och genomförandebeslut[127]. Vid revisionens uppföljande granskning 2019 noterades att redovisningen av investeringsverksamheten hade förbättrats jämfört med tidigare, men att det fortfarande saknades en tydlighet när det gäller väsentliga risker och avvikelser kopplat till investeringens genomförande som helhet.

I verksamhetsberättelsen för 2021 redovisar trafiknämnden/FUT väsentliga händelser för de olika investeringsobjekten[128]. En redogörelse för objektens *ekonomi* lämnas också, där årets investeringsutgift, upparbetningsgrad, prognos vid delåret och prognosavvikelse i utfallet ingår. För samtliga objekt anges att slutkostnadsprognosen ligger inom beslutad ram. I en bilaga till verksamhetsberättelsen lämnas en mer detaljerad sammanställning.

[127] Rekommendation 28878
[128] Tunnelbana till Nacka och Söderort, Tunnelbana till Arenastaden, Tunnelbana till Barkarby, Depå och fordon samt Tunnelbana till Älvsjö.

Revisionen konstaterar att nämnden/FUT på en övergripande nivå lyfter risker som berör samtliga investeringsobjekt; risker kopplade till de enskilda objekten framgår inte i verksamhetsberättelsen. En sådan redovisning av risker per objekt görs dock i nämnden/FUT:s budgetunderlag inför budget 2022. Redovisade risker är desamma för samtliga pågående tunnelbaneobjekt och ingen specificering av åtgärder för att hantera riskerna lämnas.

För samtliga investeringsobjekt rapporterar nämnden/FUT att slutkostnadsprognosen ligger inom beslutad ram, men lyfter, som en generell risk i komplexa infrastrukturprojekt, svårigheter att förutse eventuella konsekvenser som kan påverka framdriften i arbetet. Nämnden framhåller även en övergripande risk, som berör samtliga investeringsobjekt, kopplad till indexutvecklingen. Den totala investeringsprognosen utgår från prognoser i prisnivå för januari 2016, vilken har räknats upp till dagens prisnivå med konsumentprisindex (KPI). Detta är i linje med vad som överenskommits i avtalen med parterna. Därefter har investeringsprognosen räknats upp med ytterligare två procent årligen, enligt Region Stockholms riktlinjer. Nämnden/FUT lyfter att det finns en risk att KPI-ökningen blir lägre än faktiskt byggindex, vilket, som revisionen också tidigare rapporterat om[129], medför en kostnadsrisk som inte täcks i gällande avtal. I budgetunderlaget inför budget 2022 beskriver FUT principerna för indexuppräkning och anger uppräknade utgifter för utbyggnadsprojekteten. Även risken förknippade med skillnader mellan KPI och byggindex lyfts. Hur stora effekterna riskerar att bli, eller hur de ska hanteras framgår dock inte.

Bedömning av ekonomiskt resultat

Revisionen konstaterar att det konsoliderade resultatet för FUT (förvaltningsdelen), SL/FUT och NTAB – uppgår till -3,7 mnkr, vilket är lägre än det av fullmäktige beslutade resultatkravet på 0 mnkr. Att nå ett nollresultat är dock inte möjligt med regionens modell för finansiering av FUT:s verksamhet genom lån. Detta innebär att intäkterna kommer att understiga kostnaderna motsvarande Region Stockholms andel av finansieringen varje räkenskapsår.

Revisionen bedömer att trafiknämnden/FUT har utvecklat och förtydligat redovisningen av investeringsverksamheten ytterligare och inkluderat risker i rapporteringen. Revisionen bedömer därför att tidigare lämnad rekommendation är åtgärdad[130].

Revisionen konstaterar att hanteringen av prognoser för utbyggnaden av tunnelbanan är komplicerad. Skillnader mellan KPI enligt avtalen med medfinansiärerna och byggindex enligt avtal med entreprenörerna kan uppgå till stora belopp. Revisionen noterar, liksom i tidigare granskningar, betydande risker gällande hur Stockholmsförhandlingen, och även Sverigeförhandlingen, hanterat indexproblematiken. Revisionen menar därför att

[129] Regionrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2020
[130] Rekommendation 28878

trafiknämnden behöver efterfråga fullständig information med en redovisning av indexberäkningar och vilka risker indexförändringar medför samt att återrapportering sker till fullmäktige. Även effekter av tidsförskjutningar behöver löpande kommenteras.

I övrigt har avvikelser i förhållande till budget analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt.

4.1.2 Verksamhetsmässigt resultat

Måluppfyllelse
Regionfullmäktiges övergripande uppdrag för FUT är att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt gällande avtal från Stockholms- respektive Sverigeförhandlingen. För utbyggnaden av tunnelbanan finns inga, av fullmäktige fastställda, indikatorer kopplade till det övergripande målet för kollektivtrafiken, d.v.s. *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem*. Istället har nämnden beslutat om sju lokala indikatorer kopplade till detta mål. För dessa rapporteras att målvärdena för sex stycken ha uppnåtts; för indikatorn *80 procent av berörda målgrupper i närområdet ska anse sig vara informerade av utbyggnaden* rapporteras ett utfall på 71 procent.

När det gäller fullmäktiges regionövergripande inriktningsmål redovisar trafiknämnden/FUT att målvärdena för samtliga av fullmäktige beslutade indikatorer uppnåtts, med undantag av två indikatorer kopplade till målet *Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar* samt en indikator kopplad till *Region Stockholm – attraktiv arbetsgivare*. För en indikator[131] rapporteras att den inte är applicerbar på FUT och för en indikator anges att den utgått enligt besked från regionledningskontoret[132]. För indikatorn *Andel genomförda investeringar där beslutade effektmål har utvärderats* anges målvärdet som uppnått, trots att FUT i nuläget inte har några avslutade investeringsprojekt att utvärdera.

Trafiknämnden/FUT rapporterar i verksamhetsberättelsen för 2021 också utfall för de lokala indikatorer med tillhörande målnivåer, som fastställts i verksamhetsplanen för 2021. Dessa mål och indikatorer är, enligt nämnden, framtagna för att stödja arbetet med förvaltningens övergripande uppdrag och bidra till Region Stockholms övergripande mål. Av nämndens uppföljning av de lokala indikatorerna framgår att för 15 av 29[133] indikatorer uppnås målvärdena. Revisionen noterar att måluppfyllelsen vad gäller lokala mål därmed är lägre än föregående år, då 14 av 24 målnivåer uppnåddes. Särskilt

[131] Andelen vidtagna åtgärder inom identifierade förbättringsområden utifrån folkhälsokonsekvensanalyser i nämnder och bolag
[132] *Grad av digital mognad*; indikatorn mäts genom en enkätundersökning en gång per år och i kommunikation med FUT framkommer att ansvariga för indikatorn har missat att skicka ut enkäten till FUT.
[133] För en indikator, ”Andel medarbetare som anser sig ha fått en fullständig introduktion av närmsta chef enligt checklista introduktion”, rapporteras att uppföljning utgår med anledning av att medarbetarbarometern inte längre används.

noterbart är att utfallet för indikatorn *Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor och arbetsmiljötillbud*, med målvärdet 0, rapporteras till 19 stycken, varav fyra allvarliga olyckor.

Uppdrag från fullmäktige
Trafiknämnden/FUT har tre uppdrag från regionfullmäktige, varav två – *Kostnadssänkande åtgärder beaktat lärdomar av nya arbetssätt under pandemin* och *Återkomma till regionfullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten tunnelbanestation Hagalund, tunnelbana till Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg Syd och Roslagsbanan till City* – rapporteras som pågående enligt plan. Det tredje uppdraget – *Sänka de administrativa kostnaderna med tio procent under 2021* – uppges pågå med avvikelse (se avsnitt 4.2.1).

Bedömning av verksamhetsmässigt resultat
Revisionen bedömer att trafiknämnden/FUT har uppnått fullmäktiges inriktningsmål för 2021. När det gäller nämndens lokala indikatorer kopplade till det nämndspecifika målet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem har majoriteten av målvärdena uppnåtts, varför även detta mål bedöms som uppnått.

Måluppfyllelsen, liksom uppdragen, har i huvudsak analyserats och kommenterats i enlighet med regionledningskontorets anvisningar i trafiknämnden/FUT:s verksamhetsberättelse.

4.2 Intern styrning och kontroll

4.2.1 Ekonomi- och verksamhetsstyrning

Investeringar i tunnelbanans utbyggnad
I ett särskilt projekt[134] har revisionen granskat om trafiknämnden säkerställer en tillräcklig styrning, kontroll och uppföljning av samverkan kring tillkommande investeringar för utbyggnaden av tunnelbanan. I granskningen ansvarsprövas trafiknämnden, och regionstyrelsen berörs utifrån sin uppsiktsplikt.

Genom 2013 års Stockholmsförhandling har Region Stockholm åtagit sig att genomföra, och delvis finansiera, en utbyggnad av tunnelbanesystemet. Investeringens storlek och komplexitet ställer höga krav på styrning och kontroll av investeringsvolymerna. Revisionens samlade bedömning är att trafiknämndens styrning och kontroll av samverkan mellan sina två förvaltningar, det vill säga trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT), behöver stärkas.

[134] Regionrevisorerna, projektrapport 8/2021 Investeringar i tunnelbanans utbyggnad. Samverkan mellan trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Revisionen bedömer att trafiknämnden behöver reglera förutsättningarna och formerna för samverkan mellan förvaltningarna för att säkerställa en tillräcklig styrning. Revisionen anser även att trafiknämnden, i samverkan med regionstyrelsen, behöver tydliggöra hur FUT ska förhålla sig till sina två huvudmän.

Revisionen anser vidare att, givet utbyggnadens omfattning och komplexitet, bör mål- och riskhantering genomföras gemensamt mellan förvaltningarna. Relationen mellan de av fullmäktige beslutade målen och Stockholmsförhandlingens målbild behöver klargöras och ett förvaltningsgemensamt riskhanteringsarbete med fokus på överlämning-mottagning av den färdiga tunnelbaneanläggningen behöver utvecklas.

Nämnden bör även kontinuerligt efterfråga en sammanhållen bild av samtliga investeringar med koppling till utbyggnaden, med fokus på totala utgifter, sluttid samt eventuella risker och avvikelser i utförandet. Denna samlade bild behöver också förmedlas vidare till regionstyrelsen och till fullmäktige.

Revisorerna i revisorsgrupp III överlämnade rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 2022-04-26.

Tunnelbana till Älvsjö

Revisionens fortsatta granskning efter ovanstående projektets avslut, visar att trafiknämnden i december 2021 fattat beslut[135] om lokalisering för investeringsobjektet Tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan (inom Sverigeförhandlingen). I en lokaliseringsutredning, som är det första steget i den formella planläggningsprocessen, analyseras två alternativ; Väst och Öst.

Trafiknämnden beslutade att fortsätta planering av tunnelbana till Älvsjö i enlighet med lokaliseringsutredningens alternativ Väst. Också den partssammansatta styrelsen för Sverigeförhandlingen fattade i december beslut[136], i den första av tre kontrollstationer som projektet ska genomgå[137]. Med utgångspunkt i att undvika tillkommande kostnader i ramavtalet har styrelsen godkänt ett av FUT framtaget nytt arbetssätt, med bland annat kontrollstationer, i syfte att ”minska risken för eventuella framtida kostnadsökningar, säkerställa tidig beredskap och handlingsalternativ samt påverka genomförandeprocessen i Kollektivtrafikobjekten”[138].

[135] TN protokoll nr 11/2021
[136] I kommunikation med representanter för FUT framkommer att beslut fattats, protokoll från mötet finns dock ännu inte publicerat.
[137] Vid kontrollstationerna godkänner styrelsen om projektet kan drivas framåt utifrån förvaltningens analyser av ekonomi, tidplan och funktion. Kontrollstationerna innebär ett nytt arbetssätt i syfte att tydliggöra styrelsens ansvar för uppföljning så att inte kostnadsökningar sker och specificeras i *PM Kontrollstationer för Sverigeförhandlingen* (diarienummer saknas) som godkändes av styrelsen i april 2021.
[138] Protokoll extra styrelsemöte Ramavtal 6 Stockholm den 19 april 2021, TRV 2015/41258

I underlaget till den partssammansatta styrelsens beslut[139] ingår, förutom en sammanfattning av lokaliseringsutredningen, också prognos för tid, funktion och ekonomi för projektet. I underlaget anges att *optimeringar* har gjorts under arbetet med lokaliseringsutredningen, för att säkerställa att målen i Sverigeförhandlingens avtal uppfylls. När det gäller *funktion* anges i underlaget att den anläggning som projektet arbetat fram och presenterar är ”kostnadseffektiv och ändamålsenlig enligt resandeefterfrågan”. Samtidigt specificeras att den framarbetade anläggningsutformningen skiljer sig på några punkter från projekten enligt Stockholmsförhandlingen och att utformningen kommer att behöva detaljeras och förankras.

I verksamhetsberättelsen för 2021 rapporterar trafiknämnden/FUT att förvaltningens bedömning är att tunnelbanan till Älvsjö ryms inom kostnadsramen och tidplanen enligt Sverigeförhandlingen, under förutsättning att ett antal åtgärder vidtas. Dessa åtgärder är sådana som behandlas i underlaget till kontrollstation 1, och som har beslutats av styrelsen. Åtgärderna motiveras, i underlaget, med att de utgår från ett modernare synsätt på tunnelbanesystem. Fyra sådana åtgärder listas:

- Stationerna blir anpassade efter ca 70 meter långa tåg (jämfört med 140 meter för projekten i Stockholmsförhandlingen);
- Tunnelbaneanläggningen byggs med två enkelspårstunnlar utan servicetunnel (med utrymning i den parallella spårtunneln);
- Stationerna byggs med en uppgång, med möjlighet till flera entréer, samt i huvudsak med hissar istället för med rulltrappor;
- Tunnelbana till Älvsjö blir en egen linje, utan trafikerad anslutning till röd linje.

Revisionen noterar att dessa fyra åtgärder inte fanns specificerade i underlaget till trafiknämndens beslut om lokalisering, där enbart jämförelsen mellan alternativ Öst och Väst ingick. Vidare konstaterar revisionen, liksom tidigare[140], att protokollen från den partssammansatta styrelsen inte anmäls till trafiknämnden.

Bedömning

Revisionen konstaterar, liksom tidigare, att FUT och arbetet med att bygga ut tunnelbanan, är föremål för en dubbel styrning: dels via Region Stockholm och trafiknämnden, dels via de partssammansatta styrelserna för Stockholms- respektive Sverigeförhandlingen. Detta dubbla huvudmannaskap har visat sig leda till delvis olika mål för utbyggnaden och krav/förväntningar på förvaltningen[141]. Revisionen menar att för att trafiknämnden ska kunna fullgöra sitt ansvar enligt reglementet behöver nämnden ha tillgång till relevant

[139] Underlag för kontrollstation 1 Tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö (dokument-id: A000-PA1-12-00039, diarienummer saknas)
[140] Regionrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2019
[141] Regionrevisorerna, projektrapport 8/2021 Investeringar i tunnelbanans utbyggnad. Samverkan mellan trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

information, vid rätt tidpunkt, om utbyggnaden av tunnelbanan. Då nämnden saknar representation i den partssammansatta styrelsen ser revisionen en risk för att sådan informationsspridning försvåras. Revisionen anser därför att trafiknämnden behöver säkerställa att protokoll från de partssammansatta styrelserna för Stockholms- respektive Sverigeförhandlingen anmäls, så att nämnden får tillräcklig information.

Minskning av administrativa kostnader

I fullmäktiges budget 2021[142] har trafiknämnden fått i uppdrag att, liksom flera andra nämnder och bolag[143], sänka de administrativa kostnaderna med tio procent under 2021 samt att i verksamhetsplan 2021 beskriva hur detta ska genomföras. Utgångspunkten ska vara att värna kärnverksamheten och effektivisera administration samt lokalanvändning. Revisionen redovisade i delrapporten 2021 nämndens arbete med uppdraget för FUT, vad gällde såväl planering för som uppföljning av, kostnadsminskande åtgärder. Nämnden/FUT prognostiserade då att målvärdet för indikatorn *Administrationens andel av kostnaderna* inte skulle uppnås och rapporterade samtidigt att uppdraget att sänka de administrativa kostnaderna med tio procent pågick med avvikelse.

Liksom i delårsrapporteringen redogör trafiknämnden/FUT i verksamhetsberättelsen för hur förvaltningens bemanning följer de olika faser som byggandet av tunnelbanan genomgår. Bemanningen växer successivt, i takt med att verksamheten går in i mer produktiva skeden, och detta gäller för såväl investeringsobjekt som för administrativa funktioner. I takt med att den nya tunnelbanan färdigställs kommer bemanningen att minska på motsvarande sätt. Nämnden/FUT rapporterar även att förvaltningen sedan starten 2014 har samutnyttjat resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm, exempelvis HR-tjänster, diariehantering, kontorstjänster och ekonomihantering.

För uppdraget att sänka de administrativa kostnaderna med tio procent under 2021 rapporteras att detta inte uppfylls fullt ut. Andelen per december 2020 uppgick till 10,4 procent, medan andelen per december 2021 var 10,0 procent. Indikatorn *Administrationens andel av kostnaderna* uppfylls dock, då målvärdet är mindre än, eller lika med, 2020 års utfall.

Komponentindelning

Revisionen har tidigare uppmärksammat FUT:s och trafikförvaltningens arbete med att utveckla och implementera metoder för komponentindelning av de anläggningar som upparbetas. Under 2020 genomförde revisionen en granskning av modellen för aktivering av utgifter och erhållna bidrag, genom

[142] RS 2020-0469
[143] De nämnder och bolag som tilldelats uppdraget är RS, HSN, TN, TRN, KUN, PAN, SLSO, Karolinska, SÖS, DSAB, STSAB, St Erik, FTV, AISAB, Medicarrier AB, Locum, KSON, och Tio-Hundra.

att granska ett projekt för så kallade förberedande arbeten. Under 2021 har en granskning genomförts av ett projekt inom berg- och anläggning.

SL består av två resultatenheter, SL/TF och SL/FUT (se avsnitt 1.1). I SL/FUT, som FUT ansvarar för, redovisas pågående nybyggnationer. Färdigställda byggnationer, som är klara att börja skrivas av, överförs till enheten SL/TF, som trafikförvaltningen ansvarar för.

Revisionen har granskat rutinen för komponentredovisning i entreprenader och den praktiska tillämpningen i ett pågående projekt. Rutinen utgjordes vid tiden för granskningen av ett utkast från FUT. Eftersom inget berg- och anläggningsprojekt av väsentlig omfattning ännu färdigställts har ett pågående projekt granskats. Såväl överensstämmelse med gällande regelverk[144] som effektiv hantering och uppföljning har granskats. *Rutinbeskrivningens omfattning och avgränsning*, den *löpande bokföringen* samt *bokföringsunderlag* har ingått i granskningen.

Revisionen konstaterar att rutinen för komponentredovisning har uppdaterats utifrån de förändringar som föreslagits i revisionens granskning 2020. FUT:s hantering av projekt inför överlämning till trafikförvaltningen följer rutinen och kostnaderna från fakturan har blivit komponentindelade utifrån kontostrukturen.

Revisionen bedömer att hanteringen uppfyller kraven enligt gällande regelverk. Rutinbeskrivningen, eller annan lämplig rutin/processbeskrivning, behöver dock kompletteras med en beskrivning av hur underlagen från den löpande bokföringen arkiveras under ett projekts gång. Detta då det kan gå lång tid mellan det att projektets utgifter uppstår och att anläggningen färdigställs, vilket medför en risk för att information förloras om det inte finns en tydlig rutin för hur underlagen ska förvaras.

Fastighetsägar- och byggherreansvaret för kollektivtrafikens fastigheter
I ett särskilt projekt[145] har revisionen granskat om det finns en tydlig ansvarsfördelning som säkerställer att fastighetsägar- och byggherreansvaret för kollektivtrafikens fastigheter hanteras i enlighet med gällande lagstiftning och regionens styrande dokument.

Se avsnitt 3.4 för en sammanfattning av granskningens slutsatser, som även berör FUT. Revisorerna i revisorsgrupp III har överlämnat rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 2022-06-20.

[144] Byggnadsprojekten ska aktiveras som tillgångar i balansräkningen utifrån kraven i årsredovisningslagen (ÅRL) och Bokföringsnämndens allmänna råd om årsredovisning och koncernredovisning BFNAR 2012:1 (K3).
[145] Regionrevisorerna, projektrapport 10/2021 Fastighetsägar- och byggherreansvaret för kollektivtrafikens fastigheter

4.2.2 Intern kontroll i ekonomiprocesserna

Revisionen har genomfört granskning av *ledningsnära kostnader och representation*. Utifrån FUT:s riktlinjer för resor och representation, vilka har omarbetats under året, har inga väsentliga avvikelser noterats. Revisionen har dock i stickprov av attester konstaterat ett avsteg från riktlinjerna när det gäller attest av faktura för eget deltagande, som enligt riktlinjen ska eskaleras vidare till närmaste chef.

Revisionen har även granskat trafiknämndens omarbetade *VD-instruktion*, som har uppdaterats för att tydliggöra ansvarsfördelningen mellan NTAB och AB SL:s VD. Granskningen visar att ansvarsfördelningen nu är tydliggjord.

Revisionen har också granskat inrättandet av NTAB. I de specifika ägardirektiven för bolaget anges att bolaget ”ska tillhandahålla byggtjänster avseende tunnelbaneutbyggnaden åt AB Storstockholms lokaltrafik”. I granskningen har det dock framkommit att det även är aktuellt för bolaget att utföra arbeten åt annan part, exempelvis kommuner eller andra mark- och ledningsägare. Framöver kommer det alltså inte enbart att ske fakturering koncerninternt till SL, utan även *fakturering till extern part*.

Bedömning

Revisionen bedömer att, för att säkerställa att NTAB:s externa fakturering görs marknadsmässigt, bör en riktlinje/rutin för att fakturering till extern part upprättas.

Rekommendation

- Ledningen för FUT bör fastställa en riktlinje/rutin för fakturering till extern part, för att säkerställa att extern fakturering görs marknadsmässigt.

5 Räkenskaper

I detta avsnitt görs en bedömning av om trafiknämndens och AB SL:s[146] räkenskaper i sin helhet är upprättade i enlighet med lagstiftning och god redovisningssed så att de ger en rättvisande bild av resultat och ställning. Bedömningsmålen och bedömningskriterierna framgår av bilaga 3.

5.1 Årsbokslut inklusive verksamhetsberättelse (förvaltningsberättelse)

Revisionen har granskat verksamhetsberättelsen samt resultat- och balansräkning för trafiknämnden gällande trafikförvaltningens respektive FUT:s verksamhet. Den auktoriserade revisorn har granskat SL-koncernens årsbokslut. I granskningen har inte noterats några väsentliga avvikelser.

[146] Här bedöms även de delar av räkenskaperna som hör till FUT:s verksamhetsområde, dvs. FUT, SL/FUT och NTAB

Under året har SL Älvsjö AB fusionerats in i AB SL. Auktoriserad revisor har granskat fusionsplan samt fusionsbokning utan väsentliga noteringar.

I bokslutet för 2021 har AB SL:s ersättning till Hitachi Rail STS Sweden AB (se avsnitt 3.2.1) bokförts. Även belopp för tvist mellan AB SL och Bombardier Transportation Sweden AB har reserverats i 2021 års bokslut, då processen är hänförlig till tidigare räkenskapsår. I bokslutet föreligger också en överprövning initierad av Bombardier Transportation Sweden AB. Denna överprövning har dock återkallats i mars 2022.

Den auktoriserade revisorn konstaterar att det i årsbokslutet, liksom för 2020, finns ett ouppklarat belopp uppbokat inom SL gällande förehavanden mellan trafikförvaltningens och FUT:s verksamheter. Beloppet är dock lägre än för 2020 (2021 uppgår det till 9 mnkr, 2020 uppgick det till 28 mnkr) och det har minskat under året (från 18 mnkr vid delårsrapporteringen). Beloppet gäller interna beställningar mellan förvaltningarna, vilket understryker behovet av att fortsätta utveckla rutiner och processer mellan FUT och SL.

5.2 Samlad bedömning av räkenskaper

Trafiknämndens årsbokslut är i allt väsentligt upprättad enligt lagen om kommunal bokföring och redovisning, god redovisningssed samt regionens anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning. Räkenskaperna för trafiknämnden bedöms vara rättvisande.

Årsbokslut för SL-koncernen är i allt väsentligt upprättat enligt god redovisningssed och regionens anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning. Räkenskaperna för SL-koncernen bedöms av den auktoriserade revisorn vara rättvisande.

6 Nämndens yttrande över delrapport 2021

Nämnden har 2022-01-25 lämnat yttrande över delrapporten för 2021. Nämnden har i yttrandet kommenterat revisionens synpunkter i huvudsak utan avvikande mening, med undantag gällande förvaltningen för utbyggd tunnelbanas hantering av uppdraget att sänka de administrativa kostnaderna med tio procent. Nämnden menar att förvaltningen för utbyggd tunnelbana har preciserat konkreta åtgärder för måluppfyllelse, i motsats till revisionens slutsats.

Vad gör regionrevisorerna?

Regionrevisorerna granskar den verksamhet som bedrivs av regionens nämnder och bolagsstyrelser. Revisionsuppdraget är det största inom kommunal verksamhet.

Att vara revisor är ett förtroendeuppdrag vars syfte är att med oberoende, saklighet och integritet främja, granska och bedöma verksamheten. Den övergripande uppgiften för revisorerna är att granska hur nämnder och styrelser tar sitt ansvar. De förtroendevalda revisorerna är fullmäktiges och ytterst medborgarnas instrument för den demokratiska kontrollen. De har därmed en viktig funktion i den lokala självstyrelsen.

Ledamöter i nämnder och styrelser ansvarar inför fullmäktige för hur de själva, anställda och uppdragstagare genomför verksamheten. I ansvaret ingår att genomföra en ändamålsenlig verksamhet utifrån fullmäktiges mål, beslut och riktlinjer samt de föreskrifter som gäller för verksamheten, på ett ekonomiskt tillfredsställande sätt och med en tillräcklig intern kontroll samt att upprätta rättvisande räkenskaper.

I årsrapporter för nämnder och styrelser sammanfattar revisionskontoret den granskning som genomförts under det gångna året. Verksamhetsrevisionen redovisas löpande i projektrapporter. Publikationerna finns på www.sll.se. Det går även att prenumerera på regionrevisorernas nyhetsbrev genom att anmäla intresse via e-postmeddelande till regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se.

Region Stockholm

Postadress: Box 22230, 104 22 Stockholm
Besöksadress: Hantverkargatan 25 b (T-bana Rådhuset)
Telefon: 08-737 25 00
E-post: regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se
Hemsida: www.regionstockholm.se
Org.nr: 232100-0016

Region Stockholm

Bilaga 1

Regionrevisorerna

Rekommendationer till nämnd/styrelse – ÅR 2021

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Avtalsstyrning och uppföljning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28832 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 970	Trafiknämnden bör, i enlighet med fullmäktiges program för privata utförare och nämndens reglemente, säkerställa uppföljningen av privata utförare och fastställa hur nämnden samt dess utskott och beredningar ska få information om avtalsuppföljningen.	🔴	**ÅR 2019** Revisionen konstaterar att det tagits fram nya rutiner för redovisning av uppföljning av avtal internt inom förvaltningen men att det ännu inte klart hur redovisning ska ske till nämnd. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28881 **Från rapport** 2018/6 Projektrapport **Tidigare ID** 1341	Trafiknämnden bör stärka kontroll och uppföljning för att säkerställa att planerad ersättningstrafik utförs i enlighet med beställning.	🟡	**ÅR 2021** Revisionen bedömer att trafiknämnden inte har stärkt formerna för kontroll och uppföljning av planerad ersättningstrafik. Trafikförvaltningen har dock påbörjat ett arbete internt, som enligt förvaltningen kommer att möjliggöra en stärkt kontroll och uppföljning av beställd ersättningstrafik i framtiden. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
34241 **Från rapport** 2019/13 Projektrapport	Trafiknämnden bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar framöver utvärdera och analysera om underhållsavtalet får avsedd effekt.	➖	

Ekonomistyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28821 **Från rapport** 2015 Årsrapport **Tidigare ID** 774	Trafiknämnden bör säkerställa att effektiviseringar ingår som en del i nämndens trafikplanering på kort och lång sikt.	🔴	**ÅR 2019** Revisionen konstaterar liksom tidigare att vare sig årsrapporten eller specifika ärenden under året innehåller någon analys eller redovisning av genomförd effektivisering och effekter av trafikförändringar. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28826 **Från rapport** 2016 Delrapport **Tidigare ID** 868	Trafiknämnden bör stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om utvecklingen.	🔴	**ÅR 2020** Liksom 2019 konstateras att det pågår arbete internt inom förvaltningen men att det inte finns någon samlad rapportering till nämnden av den långsiktiga kostnadsutvecklingen. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.

Fastighetsförvaltning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28802 **Från rapport** 2012 Årsrapport **Tidigare ID** 25	Trafiknämnden bör fullfölja och slutföra det pågående arbetet med genomgång av fastighetsbeståndet i Fastnet mot befintliga avtal och säkerställa att avtalen finns tillgängliga i avtalsdatabasen. Vidare rekommenderar vi att en fullständig inventering och uppmätning av lokalbeståndet genomförs. Dessa åtgärder är avgörande för att säkerställa den information som ligger till grund för hyresfaktureringen.	🟡	**ÅR 2021** Granskningen visar att en inventering av fastighetsbeståndet har genomförts och att en åtgärdsplan har tagits fram. Arbetet med åtgärder har blivit förskjutet och har ännu inte genomförts. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
75953 **Från rapport** 2021/10 Projektrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att det i samarbetsavtal med AB SL och NTAB samt i delegationsordningen på ett entydigt sätt framgår vilken organisatorisk enhet som har fastighetsägar- och byggherreansvar för kollektivtrafikens fastigheter.	–	

Hållbarhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
34342 **Från rapport** 2015 Delrapport **Tidigare ID** 618	Trafiknämnden bör öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet genom att bryta ned det övergripande energieffektiviseringsmålet till de olika trafikslagen, och där så är tillämpligt till enskilda fastigheter respektive avtal, implementera och följa upp.	✖	**ÅR 2021** Rekommendationen från 2015 är kopplad till fullmäktiges då gällande styrdokument, d v s Miljöutmaning 2016 och Trafikförsörjningsprogrammet från 2012. Revisionen bedömer att det pågående arbetet med Hållbarhetspolicy och Hållbarhetsstrategi samt fullmäktigeuppdraget till nämnden att fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken genom att bl.a. stärka energieffektiviseringsarbetet täcker in det område som rekommendationen behandlar. Rekommendationen bedöms inte längre vara aktuell.
66462 **Från rapport** 2021/02 Projektrapport	Trafiknämnden bör, tillsammans med regionstyrelsen, fastighets- och servicenämnden och Locum AB, tydliggöra vilka prioriterade insatser som behöver genomföras för att säkerställa att regionens samhällsviktiga verksamheter kan motstå och hantera framtida klimatförändringar.	–	
66463 **Från rapport** 2021/02 Projektrapport	Trafiknämnden bör besluta om klimat-, risk- och sårbarhetsanalysen i enlighet med fullmäktiges budget.	–	

Inköp och upphandling

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28803 **Från rapport** 2013 Delrapport **Tidigare ID** 31	Trafiknämnden bör införa en rutin med systemstöd, som möjliggör och tydliggör ansvar för kontroll av totala volymer inköp per leverantör och vara/tjänst för att säkerställa efterlevnad av gällande upphandlingsregler.	●	**ÅR 2021** Trafiknämnden har fortfarande inte något systemstöd för kontroll och uppföljning av upphandlingar. Behovet av ett sådant system och förberedelser inför en anskaffning av ett gemensamt system för hela regionen har pågått sedan

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			länge och i väntan på detta har trafiknämnden avstått från att ta egna initiativ. Arbetet som har letts av funktionen strategiska inköp vid regionledningskontoret har på senare tid inriktats på förberedelser för att inrätta dels ett *gemensam e-handels- och beställningstjänst, dels gemensam upphandlings- och avtalstjänst.* Beslut i det pågående arbetet med centralt samordnade upphandlingar för koncerngemensam inköpsdigitalisering planeras tas i regionfullmäktige den 22 mars 2022. Det övergripande syftet med dessa upphandlingar uppges bl.a. vara att bidrar till en effektivare administration.
28816 **Från rapport** 2015/2 Projektrapport **Tidigare ID** 622	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga förutsättningar som påverkar en upphandling i god tid är identifierade och utredda samt beslutade exempelvis genom långsiktig förstudieplanering med tydlig koppling till kommande upphandlingar.		**ÅR 2019** Det framgår av uppföljningen att förvaltningen har konstaterat behovet av att förbättra förutsättningarna inför kommande trafikupphandlingar med en tydligare och effektivare långsiktig planering. Det handlar då om vilka studier och utredningar som behöver färdigställas innan det egentliga arbetet med behovsanalys och själva upphandlingen kan påbörjas och hur beroendena mellan olika aktiviteter ser ut i processen. Ett nytt mer långsiktigt planeringssätt ska enligt förvaltningen testas med utgångspunkt i kommande upphandlingsprocess gällande tunnelbaneverksamheten. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28818 **Från rapport** 2015/3 Projektrapport **Tidigare ID** 727	Trafiknämnden bör tydliggöra ansvar för exempelvis överlämningar mellan avdelningar för att säkerställa att det finns ett övergripande helhetsperspektiv i affärsprocessen som inkluderar även det förberedande arbetet inför upphandlingen.		**ÅR 2019** Revisionens uppföljande granskning visar att det pågått ett utvecklingsarbete och att nya rutiner har tagits fram under 2019. Bland annat har det i arbetet med förvaltningens huvudprocesskarta tagits fram processägare och processledare inom olika områden. Processkartläggningen som är gjord inom förvaltningen beskriver nuläget och ska ligga till

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			grund för fortsatt förändringsarbete. Revisionen ser positivt på nämndens åtgärder och kommer att följa utvecklingsarbete och implementeringen av nya arbetssätt. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28819 **Från rapport** 2015/3 Projektrapport **Tidigare ID** 728	Trafiknämnden bör för att undvika förseningar, exempelvis genom en upphandlingsplan, säkerställa en överblick över vilka upphandlingar som ska genomföras och när förstudier ska påbörjas respektive avslutas.		**ÅR 2021** Granskningen visar att det pågår ett strukturerat arbete med framtagande av en upphandlingsplan, där varje avdelning får redogöra för sin upphandlingsplanering och -behov framåt. Dock framgår det av granskningen att det finns en problematik för vissa avdelningar att sammanställa sitt upphandlingsbehov. Vidare framgår att denna problematik behöver lösas för att en samlad bild av hela verksamhetens upphandlingsbehov ska kunna tydliggöras. Revisionen ser positivt på trafiknämndens pågående arbete.
28831 **Från rapport** 2016/2 Projektrapport **Tidigare ID** 912	Trafiknämnden bör stärka systemet för bevakning av när avtal löper ut i syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar.		**ÅR 2021** Granskningen visar att en så kallad funktionsbrevlåda i systemet Mercell TendSign har införts för nämndens alla avtal från och med 2020 med den funktionen att systemet signalerar att arbete ska påbörjas av den som förvaltar avtalet. Någon motsvarande funktion för äldre avtal finns inte vare sig manuell eller via något systemstöd. Revisionen bedömer att vidtagen åtgärd medför en förbättring för de avtal som tecknats efter funktionsbrevlådans införande, men bedömer att rekommendationen fortfarande är lika aktuellt för äldre avtal. Bedömningen görs därmed att rekommendationen är delvis åtgärdad. Planerna på ett för regionen gemensam upphandlings- och avtalstjänst medför sannolikt förbättringar även för funktionen att bevaka när avtal löper ut.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28882 **Från rapport** 2018/6 Projektrapport **Tidigare ID** 1342	Trafiknämnden bör stärka förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik beställs till marknadsmässiga priser.	🟡	**ÅR 2021** Granskningen visar att trafiknämnden inte förändrat förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik ska kunna beställas till marknadsmässiga priser, eftersom samma spårtrafikavtal fortfarande gäller. Inom ramen för det interna arbetet med att utveckla ersättningstrafik i framtida spårtrafikavtal avses denna aspekt omhändertas. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
77066 **Från rapport** 2021 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att uppföljningar görs av genomförda upphandlingar så att samtliga direktupphandlingar över 100 000 kr beslutas i enlighet med det interna regelverket.	–	

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
73831[1] **Från rapport** 2021/08 Projektrapport	Trafiknämnden bör tydliggöra förutsättningarna och formerna för samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT för att undvika målkonflikter i förvaltningarnas olika uppdrag.	–	
28884 **Från rapport** 2018/12 Projektrapport **Tidigare ID** 1402	Trafiknämnden bör när det gäller tillkommande investeringsbehov: * säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering,bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov. * ge fullmäktige en heltäckande bild av alla kända tillkommande behov av investeringar på kort och lång sikt även där utgiften inte är preciserad.	🟡	**ÅR 2020** Revisionen noterar som tidigare att det pågår utredningar inom flera områden, inte minst tunnelbanan , för att identifiera tillkommande behov. Det återstår dock fortfarande arbetet med de s.k. utvecklingsplanerna. Även övrigt utvecklingsarbete kopplat till det strategiska ramverket bedöms få positiva effekter men fortfarande återstår oklarheter kring

[1] Denna rekommendation berör även FUT.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			hur prioriteringen ska hanteras. Här bedöms pågående utvecklingsarbete gällande den nya ÅIP-processen samt "tillgångsförvaltning" kunna bidra. Revisionen noterar dock som tidigare att det ännu inte är tydliggjort hur den övergripande informationen om investeringsbehovet ska kanaliseras. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
54035 **Från rapport** 2020/4 Projektrapport	Trafiknämnden bör verka för att både målstyrning och riskhantering stärks för att skapa bättre förutsättningar för en tillräcklig intern styrning och kontroll av gemensamma arbeten i anslutning till Slussen.	–	
54036 **Från rapport** 2020/4 Projektrapport	Trafiknämnden bör efterfråga en sammanhållen bild av alla ingående investeringsobjekt i anslutning till Slussen vad gäller utvecklingen av totala utgifter, sluttid samt eventuella risker och avvikelser i utförandet.	–	
54037 **Från rapport** 2020/4 Projektrapport	Trafiknämnden bör stärka styrningen genom att efterfråga en konsekvent hantering av investeringskalkyler och ekonomisk analys i beslutsunderlag med en spårbarhet i de ekonomiska förändringar som sker mellan olika faser av investeringsbeslut.	–	
58176 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör tydliggöra hur de långsiktiga investeringsbehoven som framkommer i nämndens strategiska ramverk ska prioriteras på ett systematiskt och transparent sätt.	–	
58177 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att utvärdering och erfarenhetsåterföring i avtalshanteringen inom investeringsverksamheten genomförs och omhändertas i syfte att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete.	–	
58179 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör se till att investeringarna inom program Nästa Biljettsystem tillställs fullmäktige för genomförandebeslut som ett samlat investeringsobjekt.	–	

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
73833[2] **Från rapport** 2021/08 Projektrapport	Trafiknämnden bör utveckla ett gemensamt övergripande riskhanteringsarbete för trafikförvaltningen och FUT, där området överlämning-mottagning prioriteras.	–	
73834 **Från rapport** 2021/08 Projektrapport	Trafiknämnden bör löpande efterfråga, och till regionstyrelsen rapportera, en sammanhållen bild av samtliga investeringar med koppling till utbyggnaden av tunnelbanan.	–	

Strategisk styrning och organisation

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
37780 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafiknämnden bör fastställa en beskrivning av nämndens strategiska ramverk samt en övergripande prioritering och tidsplaneringen för hur det ska utvecklas och ajourhållas.		**ÅR 2020** Revisionen noterar ett utvecklingsarbete gällande att redovisa och fastställa formerna för det strategiska ramverket och hur de ingående dokumenten ska förhålla sig till varandra. Enligt förvaltningens planering kommer det ta ca 3 år att komplettera respektive generera ingående dokument. Ramverket och tidplan är inte fastställt av nämnden. Framtaget material innehåller ingen analys av hur ingående dokument i praktiken ska kunna ajourhållas. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Säkerhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28820 **Från rapport**	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga informationstillgångar hanteras enligt landstingets riktlinjer när det gäller		**ÅR 2019**

[2] Denna rekommendation berör även FUT.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
2015/11 Projektrapport **Tidigare ID** 739	krav på förteckning, riskanalyser, informationssäkerhets-klassning och avbrottsplaner.		En handlingsplan för informationssäkerhet beslutades av förvaltningschefen i maj 2019. Handlingsplanen beskriver aktiviteter som behöver genomföras för att nå de mål som har beslutats i de regionövergripande riktlinjerna och handlingsprogram för informationssäkerhet. En första uppföljning av handlingsprogrammet har genomförts av säkerhetssektionen. Av den framgår det att majoriteten av aktiviteterna ännu inte är avslutade men pågår enligt plan. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28845 **Från rapport** 2017/3 Projektrapport **Tidigare ID** 1024	Trafiknämnden bör fastställa trafiksäkerhetsmål för den vägbundna kollektivtrafiken med utgångspunkt i fullmäktiges nollvision och löpande följa upp målen för att säkerställa en tillräcklig intern styrning och kontroll.	🔴	**ÅR 2020** Inga trafiksäkerhetsmål är antagna av nämnden för 2020. Förvaltningsinterna indikatorer har tagits fram för att följa upp antal skadade och omkomna i trafiken och vid stationer. Buss- och sjötrafiken är inte inkluderade i dessa indikatorer eftersom förvaltningen har problem att erhålla kvalitetssäkrad information. Förhoppning är att indikatorer ska finnas för trafikslagen 2022. Uppföljningen av indikatorerna har inte lyfts upp på nämndnivå med anledning av problem med att erhålla kvalitetssäkrad information. Viss uppföljning genomförs i trafikförvaltningens trafiksäkerhetsrapport, den redovisas inte till nämnden.
28856 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1196	Trafiknämnden bör skyndsamt utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd för att tydliggöra ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikutövarna, dels internt inom trafikförvaltningen.	🟡	**ÅR 2021** Revisionen noterar att en säkerhetsbestämmelse för fysisk säkerhet (vilket inkluderar skal- och tillträdesskydd) som rör säkerhetskänslig verksamhet är antagen. Säkerhetsbestämmelsen för fysisk säkerhet som inte rör säkerhetskänslig verksamhet planeras att antas under 2022. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28859 **Från rapport**	Trafiknämnden bör säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll på säkerhetsområdet genom att, i enlighet med	🟢	**ÅR 2021**

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1199	regionstyrelsens riktlinjer för säkerhet, årligen planlägga och löpande följa upp samtliga säkerhetsområden.		Revisionen konstaterar att trafiknämnden nu får en årlig uppföljning av säkerhetsarbetet i verksamhetsberättelsen och att informationssäkerhet lyfts som ett fokus i verksamhetsplanen för 2022. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
28861 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1201	Trafiknämnden bör säkerställa att informationssäkerhetskrav i befintliga och nya avtal med externa leverantörer motsvarar den skyddsnivå på information och system som dessa ska ha tillgång till.		**ÅR 2021** Status kvarstår då det finns avtal som inte prioriteras.
28875 **Från rapport** 2018 Delrapport **Tidigare ID** 1306	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning.		**ÅR 2021** Granskningen visar att genom en successiv hantering av Stockholms brandförsvars föreläggande tar trafiknämnden steg mot att skapa förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd. Då arbetet med "det stora brandprojektet" inte redovisas för nämnden bedömer revisionen dock att det inte finns en samlad planering och löpande uppföljning avseende brandskyddsarbetet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
37782 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafiknämnden bör tydliggöra prioriterade åtgärder för att uppnå och upprätthålla en tillräcklig intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet.		**ÅR 2021** Revisionen konstaterar att trafikförvaltningens interna riskarbete nu har ett tydligare fokus mot säkerhet, vilket medför att nämnden erhåller ett mer genomarbetat underlag för att prioritera åtgärder inom säkerhetsområdet. Revisionen bedömer dock att det fortfarande finns behov av att tydliggöra den långsiktiga strategiska säkerhetsinriktningen utifrån ett mer samlat perspektiv, där exempelvis kontinuitetsplanering ingår. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
37783 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafiknämnden bör skyndsamt analysera och koordinera de olika skyddsåtgärderna inom skal- och tillträdesskyddet och ta ställning till vilka insatser som bör genomföras för att säkerställa ett tillräckligt skydd.	✖	**ÅR 2021** Revisionen konstaterar att prioriterade åtgärder inom skal- och tillträdesskyddet framöver framförallt kommer att beröra åtgärder som har koppling till säkerhetsskyddsanalysen och den tillhörande säkerhetsskyddsplanen. Revisionen har svårt att bedöma åtgärder som genomförs och effekterna av dessa, då de är säkerhetsklassade. Rekommendationen bedöms inte längre vara aktuell.

Verksamhetsstyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28842 **Från rapport** 2016/3 Projektrapport **Tidigare ID** 1015	Trafiknämnden bör säkerställa att styrningen av trafikplaneringen som helhet omfattar olika tidsperspektiv, principiella ställningstaganden och prioriteringar vilket även innefattar att ta ställning till hur ekonomiska förutsättningar och eventuella målkonflikter ska hanteras.	🟡	**ÅR 2019** Revisionen har tidigare konstaterat att arbete pågår med kollektivtrafikplan 2050. Enligt uppgift har också ett arbete påbörjats med att ta fram s.k. trafikutvecklingsplaner för respektive trafikavtal. Syftet är att komplettera dagens ettåriga trafiköversynsprocess med ett längre tidsperspektiv. Revisionen kommer att följa detta arbete och kopplingen till arbetet med Kollektivtrafikplan 2050 samt pågående arbete med nya bussavtal. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28852 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1192	Trafiknämnden bör utifrån sitt ansvar för verksamhetens inriktning, omfattning och en budget i balans på lång sikt ta aktiv del i det långsiktiga arbetet med prioriteringar.	🔴	**ÅR 2019** Som revisionen tidigare konstaterat framgår det i olika sammanhang att den s.k. Genomförandeplanen ska innehålla prioritering för verksamheten och uppdateras årligen. Senaste genomförandeplanen är dock från 2014. Nämndens förslag till investeringsplan innehåller en kolumn med prioritering. Det framkommer inte av

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			dokumentet vad prioriteringen innebär och den kommenteras inte. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28876 **Från rapport** 2018 Delrapport **Tidigare ID** 1307	Trafiknämnden bör tillsammans med tillväxt- och regionplanenämnden tydliggöra hur landstingets ansvar för replipunkterna ska hanteras.	🟡	**ÅR 2021** Trafiknämnden har fått i uppdrag av regionfullmäktige att under 2021 förtydliga ansvaret för skärgårdens replipunkter och vilka förväntningar samt krav som kan ställas på kommuner och markägare gällande dessa. En inventeringsrapport har tagits fram av länsstyrelsen, vars syfte var att bland annat tydliggöra ansvarsförhållanden kring de olika replipunkterna. Revisionen noterar att inventeringsrapporten har färdigställts under 2021 men att resultatet av rapporten inte tydliggör ansvarsförhållanden kring replipunkterna. Enligt intervjuer kommer trafikförvaltningen själva behöva tydliggöra ansvarsfördelning kring replipunkterna. Resultatet av detta arbete kommer i första hand stämmas av med regionledningskontoret och trafiknämnden innan dialog förs med externa aktörer. Arbetet planeras att slutföras inom trafikförvaltningen under 2022. Rekommendationen bedöms delvis vara åtgärdad.
28880 **Från rapport** 2018/6 Projektrapport **Tidigare ID** 1340	Trafiknämnden bör stärka den sammanhållande styrningen av planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik inom spårtrafiken så att planering, genomförande och utveckling görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv.	🟢	**ÅR 2021** Revisionen bedömer att trafiknämnden, genom tydligt dokumenterade processer och rutiner, har stärkt den sammanhållande styrningen av planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik så att planering, genomförande och utveckling görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
28885 **Från rapport** 2018/12 Projektrapport	Trafiknämnden bör redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.	🟡	**ÅR 2020** Revisionen konstaterar att arbete pågår inom uppdrag tillgångsförvaltning. Utvecklingsbehoven är dock stora och

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 1403			arbetet därmed långsiktigt. Revisionen understryker vikten av att nämndens redovisning av befintliga och framtida behov utvecklas parallellt med att det interna arbetet inom förvaltningen förbättras. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
34239 **Från rapport** 2019/13 Projektrapport	Trafiknämnden bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar säkerställa att de långsiktiga underhålls- och reinvesteringsbehoven tydliggörs och omhändertas i nämndens långsiktiga planering.	–	
34240 **Från rapport** 2019/13 Projektrapport	Trafiknämnden bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar ta fram mål för underhållsarbetet så att verksamheten kan styras enligt fullmäktiges intentioner.	–	
46561 **Från rapport** 2020 Delrapport	SL:s styrelse bör säkerställa att VD-instruktionen för AB SL tydliggör ansvarsfördelningen mellan FUT och VD, liksom gränsdragningen mellan VD och den externa firmatecknaren, tillika förvaltningschef i FUT.	●	**ÅR 2021** I samband med bildandet av dotterbolaget SL Nya Tunnelbanan AB har VD-instruktionen för AB SL uppdaterats. Granskning visar att ansvarsfördelningen kan anses vara ändamålsenlig samt att det föreligger en tydlig fördelning i VD:s arbete i AB SL respektive i FUT/NTAB. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad. .

Övrigt

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
58181 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör tydligt definiera begreppet sjötrafik i styrande dokument för att säkerställa att dessa blir konsistenta i begreppsanvändningen.	–	
58182 **Från rapport**	Trafiknämnden bör säkerställa att den beslutanderätt som delegeras till sjötrafikutskottet överensstämmer med	–	

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
2020 Årsrapport	delegeringsreglerna i kommunallagen och är tillräckligt specificerad.		
58183 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att delegationen till sjötrafikutskottet respektive förvaltningschef för trafikförvaltningen rörande sjötrafik inte överlappar varandra.	–	
58184 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör revidera både sin instruktion och delegationsordning så att utskottets tjänstgörande ordförande inte kan fatta beslut i ärenden som är så brådskande att utskottets avgörande inte kan avvaktas.	–	
58185 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör revidera sin instruktion när det gäller undertecknande av handlingar så att det är förenligt med kommunallagen och reglementet.	–	
58186 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att underorganen följer nämndens instruktion när det gäller återrapportering av utskottets beslut och anmälan av protokoll.	–	
58187 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör se över ärendeberedningsprocessen, som inkluderar sjötrafikberedningen och beredningen för tillgänglighet och framkomlighet, så att beredningarnas förslag är en del av beslutsunderlaget till nämnden och att det framgår om nämnden utgått från beredningarnas förslag.	–	

Region Stockholm

Bilaga 1

Regionrevisorerna

Rekommendationer till nämnd/styrelse – ÅR 2021

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana[1]

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28878 **Från rapport** 2018 Delrapport **Tidigare ID** 1310	Trafiknämnden bör efterfråga information om FUT:s investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet i förhållande till avtal och genomförandebeslut.	●	**ÅR 2021** Granskning visar att i verksamhetsberättelsen för 2021 redovisar FUT väsentliga händelser för samtliga investeringsprojekt. Årets investeringsutgift, upparbetningsgrad, prognos och prognosavvikelse rapporteras, och i en bilaga lämnas en mer detaljerad sammanställning. Risker på övergripande nivå redogörs för i verksamhetsberättelsen; risker per projekt redovisas i budgetunderlag inför budget 2022. Revisionen bedömer att rekommendationen är åtgärdad.
73832 **Från rapport** 2021/08 Projektrapport	Trafiknämnden bör klargöra hur Stockholmsförhandlingens målbild förhåller sig till fullmäktiges verksamhets- och nämndspecifika mål.	–	

[1] Observera att det även i rekommendationsbilagan för trafiknämnden/trafikförvaltningen (bilaga 1a) finns rekommendationer som berör FUT. Detta gäller rekommendationerna 73831 och 73833.

Region Stockholm

Bilaga 2

Regionrevisorerna

Rekommendationer till ledning – ÅR 2021

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Avtalsstyrning och uppföljning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28798 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1545	Trafikförvaltningens ledning bör stärka förutsättningarna för den interna kontrollen av avtal som tecknas genom att säkerställa att avtal finns tillgängliga på ett samlat sätt.	🔴	**ÅR 2020** Revisionen konstaterar att inga åtgärder vidtagits. Förvaltningen avvaktar det regiongemensamma arbetet. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
34242 **Från rapport** 2019/13 Projektrapport	Trafikförvaltningen bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar stärka den egna förmågan att bedöma och kontrollera underhållsleverantörernas underlag och utförda arbeten.	–	

Fastighetsförvaltning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
75954 **Från rapport** 2021/10 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att ansvaret för att följa gällande lagstiftning rörande fastighetsägar- och byggherreansvaret tydligt framgår i interna styrdokument.	–	
75955 **Från rapport** 2021/10 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att vidaredelegation av byggherreansvaret sker direkt från förvaltningschef till ansvarig medarbetare.	–	

Hållbarhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
32324 **Från rapport** 2019/7 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör i enlighet med tillämpningsanvisningar för miljöprogrammet anta mål och tydliggöra hur de ska öka materialåtervinningen och förebygga avfall vid investeringsprojekt.	🟡	**Delår 2021** I juni 2021 presenterades TF:s interna miljörevision med temat "Avfall/materialflöden inom bygg och anläggning". Iakttagelserna från revisionen lyfte likartade iakttagelser och bedömningar som revisionen lyfte fram i projektrapporten Hållbart byggande 7/2019. I den interna miljörevisionen föreslås det att iakttagelserna ska vara åtgärdad i december 2022. Revisionen kommer följa upp 2022 hur arbetet med att åtgärda iakttagelserna har hanterats av förvaltningen .
32325 **Från rapport** 2019/7 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa investeringsprojektens efterlevnad till RiMiljö för att möjliggöra en mer systematisk uppföljning av miljömål i de pågående investeringsprojekten.	🟡	**Delår 2021** Projekt pågår inom trafikförvaltningen av att överföra krav från riktlinjer, bl.a. RiMiljö, in i kravhanteringsverktyget Polarion. Revisionen bedömer att överföring av kraven in i Polarion möjliggör att efterlevnaden till RiMiljö för investeringsprojekten ökar och därmed möjliggör en mer systematisk uppföljning. Revisionen bedömer rekommendationen delvis åtgärdad fram tills RiMIljö är överförd till Polarion.

Inköp och upphandling

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
77067 **Från rapport** 2021 Årsrapport	Trafikförvaltningen bör säkerställa att upphandlingar efterannonseras i enlighet med krav i lagstiftningen.	–	

Intern kontroll

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28799 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1546	Trafikförvaltningens ledning bör utveckla beslutsordningen för att säkerställa att det är tydligt hur regleringen av avrop inom ramavtal/avtal ska tillämpas och hur verkställighets-beslut ska dokumenteras.	🟢	**ÅR 2021** Revisionens uppföljning visar att beslutsordningen har upp-daterats för att tydliggöra reglering av avrop samt hur verk-ställighetsbeslut ska dokumenteras. Rekommendationen bedöms därmed som åtgärdad.
28800 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1547	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.	🟡	**ÅR 2021** Revisionen ser positivt på det pågående utvecklingsarbetet kring beslutsordning samt rapportering och uppföljning av densamma. Dock kvarstår ett arbete med att implementera systemet för kontroll av delegations- och verkställighetsbe-slut, samt att tydliggöra en ansvarig roll för uppföljningen, i enlighet revisionens tidigare rekommendation. Revisionen bedömer en rekommendationen som delvis åtgärdad.
28836 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 979	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur beslut, dokumentation och kontroll gällande ändringshantering i investeringsverksamheten ska hanteras.	🟢	**ÅR 2021** Granskningen visar att förvaltningens ändringshanterings-rutin, tillsammans med prioriteringsarbetet för successiv implementering i samtliga investeringsprojekt, ger förut-sättningar för en ökad tydlighet i hanteringen av beslut, dokumentation och kontroll. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
28853 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1193	Trafikförvaltningens ledning bör vidareutveckla styrdoku-menten för konsulthantering, inklusive dokumentations-krav, framförallt för behovsanalys och utvärderingar av an-bud, i syfte att underlätta följsamheten till och uppföljning av avropsprocessen för konsulter.	🟡	**ÅR 2020** Revisionen noterar att ett åtgärdsarbete initierats i linje med de brister som påtalats av internrevisionen. vissa av de påtalade bristerna återfinns inom områden som revisionen tidigare belyst, varför rekommendationen bedöms vara

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			delvis åtgärdad.
28866 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1205	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga rutinerna gällande utlandsresor enligt gällande regelverk.	🟢	**ÅR 2021** Granskning visar att rutinerna gällande utlandsresor har förtydligats enligt gällande regelverk. Revisionen bedömer att rekommendationen är åtgärdad.
28867 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1206	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att de interna kontrollmoment och krav som finns för utlandsresor även omfattar pågående investeringsprojekt och program.	🟢	**ÅR 2021** Granskning visar att i gällande riktlinje finns det bestämmelser kring hantering av utlandsresor i pågående investeringsprojekt. Inga avsteg från riktlinjen har noterats under året. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28837 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 980	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att interna underlag till ändringar i investeringsverksamheten visar analys av påverkan på framtida driftskostnader samt att detta har stämts av mot genomförandebeslut och förankrats internt.	🟢	**ÅR 2021** Förvaltningen har antagit en ändringshanteringsrutin som successivt implementeras i samtliga investeringsprojekt. Givet den arbetsprocess som definieras i rutinen, inklusive analys och utvärdering av effekter av begärda ändringar samt finansiering av desamma, bedömer revisionen att rekommendationen är åtgärdad.
37779 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra och säkerställa en långsiktig planering med tydliga mål, aktiviteter och prioriteringsordning för utvecklingen av förvaltningens kravhantering.	🟡	**ÅR 2021** Revisionen konstaterar att arbete pågår när det gäller krav- och ändringshanteringen. För kravhanteringen bedömer revisionen att arbete återstår med bl.a. ansvar/ägarskap samt framtagande och uppdatering av riktlinjer, samtidigt som strukturen för riktlinjerna är under utredning. För

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			ändringshanteringen bedömer revisionen att arbetet kommit längre, genom att en rutin för ändringshantering tagits fram och är under implementering. Rekommendationen formuleras därför om till att enbart beröra kravhantering, och bedöms vara delvis åtgärdad.
54038 **Från rapport** 2020/4 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att effektmål i nämndens investeringsbeslut på ett tydligt sätt kopplas till interna styrdokument.	–	
58180 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör under 2021 ta upp program Nästa Biljettsystem samlat som ett specificerat investeringsobjekt i planerings- och uppföljningsdokument.	–	

Räkenskaper

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28868 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1207	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att attestrutiner vid attest av kostnader för utlandsresor samt ledningsnära kostnader och representation alltid tillämpas.	●	**ÅR 2021** Styrande dokument har uppdaterats. Revisionen har inte noterat några avsteg under året. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

Strategisk styrning och organisation

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28844 **Från rapport** 2016/3 Projektrapport **Tidigare ID** 1017	Trafikförvaltningens ledning bör utveckla och tydliggöra trafikplaneringens processer för att säkerställa dels en tydlig samverkan mellan trafikslagen, dels en tydlig koppling mellan det långsiktiga strategiarbetet och det kortsiktiga trafikförändringsarbetet.	●	**ÅR 2019** Enligt uppgift har ett arbete påbörjats med att ta fram s.k. trafikutvecklingsplaner för respektive trafikavtal. Syftet är att komplettera dagens ettåriga trafiköversynsprocess med

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			ett längre tidsperspektiv. Revisionen kommer att följa detta arbete och kopplingen till arbetet med Kollektivtrafikplan 2050 samt pågående arbete med nya bussavtal. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Säkerhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28846 **Från rapport** 2017/3 Projektrapport **Tidigare ID** 1025	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att trafiksäkerhetshändelser från alla kollektivtrafikslag löpande sammanställs, återrapporteras och analyseras på ett sådant sätt så att kunskaperna från händelserna kan användas som underlag i förbättringsarbetet.		**ÅR 2020** Trafikförvaltningen har sedan 2018 planerat att upphandla ett nytt ärendehanteringssystem som möjliggör en systematisk rapportering kring trafiksäkerhetshändelser. Att upphandla systemet ska enligt trafikförvaltningen tas upp för prioritering i IT-rådet under T1 2021. Uppföljningen visar dock att förvaltningen arbetat aktivt för att entreprenörerna ska rapportera in mer frekvent och därmed har informationen in till förvaltningen förbättrats. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28860 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1200	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att ansvarsfördelningen inom samtliga säkerhetsområden tydliggörs i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer och fullmäktiges policy.		**ÅR 2021** Revisionen bedömer att i och med omorganisationen inom trafikförvaltningens trafikavdelning har säkerhetsarbetet tydliggjorts. Att säkerhet ingår som en specificerad kategori i förvaltningens riskregister och att arbete pågår med att inkorporera ett säkerhetsperspektiv i stödjande dokument för att ta fram studier, utredningar m.m. är också en positiv utveckling. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
37784 **Från rapport**	Trafikförvaltningens ledning bör när det gäller brandskyddsarbetet säkerställa att det finns en löpande styrning		**ÅR 2021** Rekommendationen är tvådelad; när det gäller löpande

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
2019 Årsrapport	och planering av det pågående stora brand-projektet för att åtgärda bristerna inom tunnelbanan.		styrning och planering av det stora brandprojektet konstaterar revisionen att totalanalysen ännu inte är fastställd, varför denna del bedöms vara delvis åtgärdad. Rörande en samlad planering och prioritering för hur samtliga pågående brandprojekt ska genomföras konstaterar revisionen att föreläggandet från Storstockholms brandförsvar och det stora brandprojektet löper som parallella projekt/underhållsarbeten. Det finns styrgrupper för båda projekten, i enlighet med förvaltningens projekt- och programhandbok. I styrgrupperna för projekten ingår delvis samma personer, vilket borgar för utbyte och insyn projekten emellan. Denna del av rekommendationen bedöms vara åtgärdad, och rekommendationen formuleras om till att enbart beröra löpande styrning och planering av det stora brandprojektet.

Verksamhetsstyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28830 **Från rapport** 2016 Delrapport **Tidigare ID** 874	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga och dokumentera ansvar och roller i syfte att säkerställa såväl den löpande utvecklingen som en samordnad kontroll och uppföljning av trafik- och störningsinformation.		**ÅR 2020** Revisionen bedömer att förutsättningar har skapats för en tydligare roll- och ansvarsfördelningen för trafik- och störningsinformation genom införandet av de nya uppföljningsplanerna samt Riktlinje trafikinformation. Vidare bedömer revisonen att ett arbete pågår med att förtydliga roll och ansvarsfördelningen inom förvaltningen genom arbetet med huvudprocesskartläggningen samt framtagning av en plan för 2021. Eftersom arbetet fortfarande pågår, bedömer revisionen rekommendationen som delvis åtgärdad.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28840 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 985	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en likartad bedömning och prioritering av nämndens reinvesteringsbehov.		**ÅR 2020** Ett utvecklingsarbete pågår inom förvaltningen. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
37781 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningen bör ta fram och löpande följa upp en tydlig planering för det strategiska ramverket inklusive prioritering och samband mellan olika aktiviteter.		**ÅR 2020** Planering, inklusive resursplanering, för arbetet pågår men är ännu inte fastställd. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
58178 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att riktlinje för trafikbryggor är fastställd och utformad i enlighet med förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer.		**ÅR 2021** Under 2020 granskade revisionen huruvida trafiknämnden genomfört upphandlingar inom sjötrafiken med tillräcklig styrning och intern kontroll. Utifrån granskningen noterade revisionen att de dåvarande riktlinjerna för trafikbryggor inte är utformade eller antagna enligt förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer. Under 2021 har trafikförvaltningen framställt en remissversion av riktlinjer för trafikbryggor (RiBrygga). Remissen har reviderats och ska fastställas i trafikförvaltningens ledningsgrupp innan årsskiftet. Rekommendationen bedöms delvis åtgärdad.

Regionrevisorerna

Rekommendationer till ledning – ÅR 2021

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Ekonomistyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
77065 **Från rapport** 2021 Årsrapport	Ledningen för FUT bör fastställa en riktlinje/rutin för fakturering till extern part, för att säkerställa att extern fakturering görs marknadsmässigt.	–	

Intern kontroll

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
75956 **Från rapport** 2021/10 Projektrapport	Ledningen för FUT bör säkerställa att ansvaret för att följa gällande lagstiftning rörande fastighetsägar- och byggherreansvaret tydligt framgår i interna styrdokument.	–	
75957 **Från rapport** 2021/10 Projektrapport	Ledningen för FUT bör säkerställa att vidaredelegation av byggherreansvaret sker direkt från förvaltningschef till ansvarig medarbetare.	–	

Regionrevisorerna

BEDÖMNINGSMÅL OCH BEDÖMNINGS-KRITERIER 2021

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Nämnden/styrelsen har uppnått fullmäktiges mål samt följt de beslut, riktlinjer och föreskrifter som gäller för verksamheten. Verksamhetens resultat och resurser står i ett rimligt förhållande till varandra.

Bedömningsmål:

1. Nämnden/styrelsen har uppnått fullmäktiges finansiella mål (resultatkrav) och följt fullmäktiges ekonomiska riktlinjer.

2. Nämnden/styrelsen har uppnått fullmäktiges mål för verksamheten och genomfört tilldelade uppdrag.

3. Nämnden/styrelsen har i övrigt bedrivit verksamheten med god ekonomisk hushållning utifrån fullmäktiges beslut.

4. Nämndens/styrelsens verksamhet har bedrivits i enlighet med för verksamheten gällande lagar, föreskrifter, riktlinjer m.m.

Bedömningskriterier:

Tillfredsställande
Bedömningsmålen bedöms i allt väsentligt vara uppfyllda. Avvikelser kan förekomma.

Inte helt tillfredsställande
Bedömningsmålen bedöms delvis vara uppfyllda. Det finns större och/eller flera avvikelser.

Otillfredsställande
Bedömningsmålen bedöms inte vara uppfyllda. Det finns väsentliga avvikelser eller allvarliga brister som måste åtgärdas snarast.
Kommentar: Bristerna eller avvikelserna är så stora att frågan om anmärkning eller avstyrkt ansvarsfrihet bör prövas.

Intern styrning och kontroll

Nämnden/styrelsen ansvarar för att det finns en intern styrning och kontroll som med rimlig grad av säkerhet leder till måluppfyllelse, effektiv verksamhet och

regelefterlevnad. Nämnden/styrelsen har säkerställt systematiskt ordnade kontroller i organisation, system, processer och rutiner.

Bedömningsmål:

1. Nämnden/styrelsen har fastställt en organisation med tydlig fördelning av ansvar och befogenheter.

2. Nämnden/styrelsen har i budget/verksamhetsplan fastställt ekonomiska och verksamhetsmässiga mål i linje med fullmäktiges mål och övriga uppdrag. Målen är mätbara/uppföljningsbara.

3. Nämnden/styrelsen har riktlinjer och rutiner för väsentliga områden för att säkerställa att verksamhetens uppdrag och mål uppnås samt att lagar, föreskrifter m.m. följs.

4. Nämnden/styrelsen har genomfört en riskanalys som identifierar, värderar och prioriterar väsentliga risker. Nämnden/ styrelsen har i en plan för intern kontroll, i enlighet med regionens fastställda regelverk, fastställt vilka åtgärder/ kontroller som ska hantera prioriterade risker.

5. Nämnden/styrelsen följer kontinuerligt och systematiskt upp ekonomi och verksamhet, såväl för verksamhet i egen regi som för sådan som uppdragits åt annan att utföra, analyserar väsentliga avvikelser samt vidtar åtgärder vid behov.

6. Nämnden/styrelsen har ett informations- och kommunikationssystem som stödjer styrning, kontroll och uppföljning av verksamheten.

7. Nämndens/styrelsens rapportering ger en rättvisande och tillförlitlig information om ekonomi och verksamhet.

8. Nämnden/styrelsen har säkerställt en tillräcklig beredning av ärenden.

9. Nämnd/styrelse har fattat beslut med stöd i reglemente, delegation eller i uppdrag från fullmäktige.

Bedömningskriterier

Tillräcklig
Bedömningsmålen bedöms i allt väsentligt vara uppfyllda. Avvikelser kan förekomma.

Inte helt tillräcklig
Bedömningsmålen bedöms delvis vara uppfyllda. Det finns större och/eller flera avvikelser.

Otillräcklig
Bedömningsmålen bedöms inte vara uppfyllda. Det finns väsentliga avvikelser eller allvarliga brister som måste åtgärdas snarast.
Kommentar: Bristerna är uppenbara och försvårar styrning, ledning, uppföljning och kontroll. Avvikelserna är så stora att frågan om anmärkning eller avstyrkt ansvarsfrihet bör prövas.

Räkenskaper

Nämndens/styrelsens redovisning är upprättad i enlighet med lagstiftning och god redovisningssed så att räkenskaperna ger en rättvisande bild av resultat och ställning och kan ligga till grund för styrning, ledning, uppföljning och kontroll av den verksamhet som bedrivs.

Bedömningsmål:

1. Nämndens/styrelsens räkenskaper är upprättade i enlighet med den kommunala redovisningslagen, god redovisningssed samt landstingets regler och anvisningar.

2. Nämndens/styrelsens delårsrapport och årsbokslut/årsredovisning ger en rättvisande bild av resultat och ställning.

Bedömningskriterier:

Rättvisande
Räkenskaperna uppfyller i allt väsentligt bedömningsmålen. Avvikelser kan förekomma. Eventuella värderings-, klassificerings- och/eller upplysningsfel är inte av sådan karaktär att de väsentligen påverkar bilden av nämndens/styrelsens resultat och ställning.

Inte rättvisande
Räkenskaperna innehåller väsentliga avvikelser eller allvarliga brister i förhållande till bedömningsmålen och ger inte en rättvisande bild av resultat och ställning.
Kommentar: Avvikelserna är så stora att frågan om anmärkning eller avstyrkt ansvarsfrihet bör prövas.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-01-03

Ärende
TN 2021-1068
FUT 2021-1278
Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Trafiknämnden
2022-01-25, punkt 7

Yttrande över regionrevisorernas Delrapport 2021 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Ärendebeskrivning

Ärendet innehåller yttrande över regionrevisorernas Delrapport 2021 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande den 3 januari 2022.
Regionrevisorernas Delrapport 2021, RK 2021-0033
Förslag till yttrande, bilaga 1

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden, för egen del samt inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik, beslutar följande.

1. Nämnden avger yttrande i enlighet med bilagt förslag, bilaga 1.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Förvaltningarnas förslag och motivering

Sammanfattning
I revisionens delrapport ges en lägesrapport utifrån de granskningar som genomförts hittills under året inklusive en översiktlig granskning av delårsrapporten för trafiknämnden och styrelsen för AB Storstockholms lokaltrafik (SL). Revisionens rapport är en delrapportering inför den slutliga avrapporteringen av årets granskning i mars/april 2022. Trafiknämnden har två förvaltningar, trafikförvaltningen (TF) och

förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar och ansvar för styrelsen för SL.

Revisionen konstaterar att pandemin har påverkat både verksamhet och ekonomi hittills under året och innebär även en osäkerhet för resterande del av 2021.

Revisionen konstaterar att pandemin haft stor inverkan på nämndens möjligheter att uppnå fullmäktiges beslutade mål och indikatorer. Men att det i nämndens delårsrapport inte framkommer något som innebär risk för att verksamheten i övrigt inte kommer att kunna genomföras enligt fullmäktiges uppdrag och mål under året. Måluppfyllelse och status för av fullmäktige beslutade uppdrag har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt.

Revisionen bedömer att nämndens prognos för det ekonomiska och de delar av det verksamhetsmässiga resultatet som ska prognostiseras i allt väsentlig som rimlig.

Revisionen konstaterar att nämndens arbete under året i stor utsträckning har påverkats av den pågående pandemin. Nämnden har vidtagit åtgärder för att få en ekonomi i balans och öka måluppfyllelsen. Revisionen noterar att trafiknämnden befinner sig i ett svårt planerings- och styrningsläge, givet det stora intäktstapp som pandemin genererar tillsammans med osäkerheten gällande framtida resandeutveckling. Arbete pågår med att utveckla kollektivtrafikens produktutbud och locka tillbaka resenärer så snart detta är möjligt. Revisionen konstaterar att det är osäkert om och i så fall när resandenivåerna kommer tillbaka till 2019 års nivå för resande volymer. Revisionen menar att effekten av vidtagna åtgärder är svårbedömd.

Revisionen ser positivt på nämndens pågående utvecklingsarbete kopplat till en tydligare prioritering av investeringsverksamheten, till stor del grundad i nämndens strategiska ramverk, som också är under utveckling. En tydlig och transparent prioritering av investeringar är än viktigare givet de nya och mer strama ekonomiska förutsättningar som pandemin genererat. Revisionen kommer att fortsätta följa utvecklingen av nämndens strategiska ramverk och investeringsstyrningen.

När det gäller FUT:s verksamhet så har parterna under 2021 kommit överens om ett tilläggsavtal för finansiering av tunnelbanan. Även utvecklat arbetssätt för planering och riskhantering samt utvecklad redovisning avseende tid, ekonomi och risker till parterna är under implementering.

Revisionen menar att detta utvecklingsarbete bör skapa förutsättningar för att kontrollera och hantera eventuella framtida förseningar eller ytterligare fördyringar.

I granskningen har det enligt revisorn inte kommit fram några omständigheter som ger anledning till att anse att trafiknämndens delårsrapport inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed samt regionens interna anvisningar.

Bakgrund
Revisionens sammanfattning avser nämndens hela ansvar och styrelsen för SL. I övrigt redovisas revisorernas granskning i separata avsnitt för respektive förvaltning.

Överväganden
Förvaltningarna har var för sig tagit del av revisionens granskning. Revisionens rekommendationer kommenteras i separata avsnitt för respektive förvaltning nedan och i separata avsnitt i bilagda yttrande.

Trafikförvaltningen
Trafikförvaltningen bedriver ett kontinuerligt arbete med att åtgärda utestående rekommendationer med mål att utveckla och förbättra verksamheten. Status i arbetet följs upp vid förvaltningens tertialvisa ledningsrapportering och vid avstämningsmöten med revisorerna.

Revisionen av delåret har inte renderat i några nya rekommendationer och revisionen bedömer att fyra rekommendationer är åtgärdade, åtta delvis åtgärdade samt att en rekommendation utgår och flyttas till regionstyrelsen.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Revisionen av delåret har inte renderat i några nya rekommendationer och revisionen bedömer att av de två tidigare rekommendationerna utgår och flyttas en rekommendation till regionstyrelsen och en bedöms som delvis åtgärdad.

Förvaltningen arbetar kontinuerligt och så transparent som möjligt med de risker som finns i verksamheten för att så få som möjligt ska falla ut. Arbetet med att utveckla och förtydliga redovisningen fortsätter under 2022 i dialog med regionledningskontoret och finansierande parter.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutsärendet har inga ekonomiska konsekvenser.

David Lagneholm
Förvaltningschef för
trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef för
förvaltning för utbyggd
tunnelbana

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-01-28

Ärende
TN 2021-10862021-1278
TN 2021-1068

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Regionledningskontoret
Registraturen
Box 22550
104 22 Stockholm

Yttrande över regionrevisorernas Delrapport 2021 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Regionrevisorerna har överlämnat Delrapport 2021, RK 2021-0033, till trafiknämnden och till styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik för yttrande.

Trafiknämnden har från och med 1 juli 2017 tagit över ansvaret för verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana. Verksamheten har efter övertagandet fortsatt att bedrivas inom en särskild, egen förvaltning vilket innebär att trafiknämnden har två självständiga förvaltningar. De pågående investeringarna kopplade till utbyggd tunnelbana redovisas från och med 1 januari 2020 inom AB SL och från och med den 1 oktober 2021 bildades ett nytt bolag, SL Nya Tunnelbanan, vars syfte är att utföra byggverksamhet inom ramen för utbyggnaden av tunnelbanan inom Region Stockholm.

Nedan följer trafiknämndens yttrande över revisionens rekommendationer uppdelat i separata avsnitt för respektive förvaltning.

Trafikförvaltningen

Delrapport 2021 omfattar en lägesrapport utifrån de granskningar som genomförts hittills under året inklusive en översiktlig granskning av delårsrapporten för trafiknämnden och AB Storstockholms lokaltrafik (SL). Rapporten är en delrapportering inför den slutliga avrapporteringen och bedömningen i årsrapporten för 2021.

Allmänt från regionens revisorer

Revisionen konstaterar att pandemin har påverkat både verksamhet och ekonomi hittills under året och innebär även en osäkerhet för resterande del av 2021.

Revisionen konstaterar att pandemin haft stor inverkan på nämndens möjligheter att uppnå fullmäktiges beslutade mål och indikatorer. Men att det i nämndens delårsrapport inte framkommer något som innebär risk för att verksamheten i övrigt inte kommer att kunna genomföras enligt fullmäktiges uppdrag och mål under året. Måluppfyllelse och status för av fullmäktige beslutade uppdrag har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt.

Revisionen bedömer att nämndens prognos för det ekonomiska och de delar av det verksamhetsmässiga resultatet som ska prognostiseras i allt väsentlig som rimlig.

Delårsrapport i enlighet med lag och god sed
I granskningen har det enligt revisorn inte kommit fram några omständigheter som ger anledning till att anse att trafiknämndens delårsrapport inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed samt regionens interna anvisningar.

Granskningar utan väsentliga iakttagelser
Revisionen har granskat ett antal områden utan väsentliga iakttagelser. Detta gäller bokslutsprocessen, leverantörsfakturering, upphandlingsprocessen trafikavtal (tilläggsavtal mellan AB SL och MTR för pendeltågstrafiken), fullmakter och betalningsbehörigheter samt finansiering och leasing.

Ekonomiskt resultat
Revisionens bedömning är att avvikelser i förhållande till budget i huvudsak har analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i trafiknämndens delårsrapport. Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska resultatet i allt väsentligt som rimlig.

Revisionen bedömer att nämndens analys av avvikelser i investeringsredovisningen har förbättrats sedan föregående år. Revisionen noterar att relevant information om objektensutveckling, bedömningar av totala utgifter samt väsentliga risker och avvikelser i utförandet nu återfinns i

rapporteringen. Revisionen bedömer därmed att tidigare lämnad rekommendation[1] gällande löpande information som åtgärdad.

Intern styrning och kontroll

Revisionen konstaterar att nämndens arbete under året i stor utsträckning har påverkats av den pågående pandemin. Nämnden har vidtagit åtgärder för att få en ekonomi i balans och öka måluppfyllelsen. Revisionen noterar att trafiknämnden befinner sig i ett svårt planerings- och styrningsläge, givet det stora intäktstapp som pandemin genererar tillsammans med osäkerheten gällande framtida resandeutveckling. Arbete pågår med att utveckla kollektivtrafikens produktutbud och locka tillbaka resenärer så snart detta är möjligt. Revisionen konstaterar att det är osäkert om och i så fall när resandenivåerna kommer tillbaka till 2019 års nivå för resande volymer. Revisionen menar att effekten av vidtagna åtgärder är svårbedömd.

Trafikförvaltningens respons

Trafikförvaltningen delar revisionens syn att förvaltningen befinner sig i ett svårt planerings- och styrningsläge. Osäkerhet råder kring hur pandemin kommer att utvecklas, vilka krav som kommer att ställas på kollektivtrafiken avseende utbud under restriktioner och vilken statlig ersättning som kommer att ges. Osäkerhet råder också kring hur arbetspendlingen kommer att se ut i framtiden. Trafikförvaltningen fortsätter arbetet med att utveckla produktutbud och göra kollektivtrafiken så attraktiv som möjligt för att både locka tillbaka resenärer men även för att fler ska välja kollektivtrafiken framför bilen. Trafikförvaltningen kommer kontinuerligt att se över utbudet och anpassa det efter efterfrågan och samtidigt arbeta med att effektivisera verksamheten.

Investeringsstyrning

Revisionen ser positivt på nämndens pågående utvecklingsarbete kopplat till en tydligare prioritering av investeringsverksamheten, till stor del grundad i nämndens strategiska ramverk, som också är under utveckling. En tydlig och transparent prioritering av investeringar är än viktigare givet de nya och mer strama ekonomiska förutsättningar som pandemin genererat. Revisionen kommer att fortsätta följa utvecklingen av nämndens strategiska ramverk och investeringsstyrningen.

---

[1] Landstingsrevisorerna, Delrapport 2016 Trafiknämnden, rekommendation 28827 (tidigare ID 869)

När det gäller modellen för beslutsväg för ersättningsinvesteringar, så menar revisionen att kontrollpunkten för att avgöra vilken beslutsväg en ersättningsinvestering ska gå bör stärkas och formaliseras, så att det blir tydligt och transparent vilka investeringskategorier som lämpar sig för respektive beslutsvariant.

Revisionen konstaterar avslutningsvis att de roller och det ansvar som trafikförvaltningens investeringsråd innehar har förtydligats i nu gällande arbetsordning. Bland annat har rådets funktion, som beredande inför beslut i trafiknämnden och som löpande kontrollant av utvecklingen inom investeringsverksamheten, förtydligats. Sammantaget innebär detta bättre förutsättningar inför nämndens formella beslutsfattande, och för nämndens ansvar för investeringsverksamheten. Rekommendationen kopplad till investeringsrådets roller och ansvar[2] bedöms därmed vara åtgärdad.

Trafikförvaltningens respons
Att utveckla och förbättra investeringsstyrning är en omfattande och tidskrävande förändringsresa. Flera aktiviteter pågår för att ytterligare förstärka investeringsstyrningen bland annat att etablera ett trafikförvaltningsgemensamt riskregister, utveckling av det strategiska ramverket som stöd för prioriteringar av investeringsbehov avseende såväl ersättningsinvesteringar som nyinvesteringar, införande av projektverktyg för styrning av projekt, fortsatt utveckling av kalkyler.

Minskning av administrativa kostnader
Revisionen konstaterar att trafiknämnden rapporterar att regionfullmäktige uppdraget att sänka de administrativa kostnaderna med 10 procent kommer att uppnås för året. Revisionen ser en risk för att eventuella ytterligare besparingsåtgärder inom administrationen kan bli utmanande för nämnden att nå.

Trafikförvaltningens respons
Trafikförvaltningen delar revisionens syn att det kan bli utmanande för förvaltningen att klara ytterligare besparingar inom administrationen utan att

[2] Regionrevisorerna, Årsrapport 2019 Trafiknämnden, rekommendation nr 37778

det påverkar den verksamhet som förvaltningen ska bedriva. Utgångspunkten från regionfullmäktige var att värna om kärnverksamheten och effektivisera administration, lokalanvändning och inköp, men då trafikförvaltningen inte bedriver någon verksamhet i egen regi utan är en beställarorganisation slår måttet fel. Trafikförvaltningen har vid ett flertal tillfällen lyft detta till region-ledningskontoret och föreslagit att ett bättre mått skulle vara att beställarorganisationen ska vara effektiv och anpassad efter de behov och krav som ställs för att kunna bedriva kollektivtrafik i Stockholmsregionen. Trafikförvaltningens förmåga att leverera på uppdraget möjliggörs av en balanserad kompetensmix av resurser (anställda och konsulter) inom förvaltningen samt förmåga att leda och styra den. Beställarorganisationen utgörs av samtliga personalkostnader, samtliga kostnader för specialist konsulter, debiterad tid på investeringsprojekt och lokalhyra till serviceförvaltningen. De administrativa kostnaderna utgör en delmängd av kostnaderna för beställarorganisationen.

Miljö- och hälsofarliga kemikalier inom trafikverksamheten

Fullmäktige har beslutat att verksamheterna inom regionen ska minska sin användning av miljö-och hälsofarliga kemikalier. Mål 10 i fullmäktiges miljöprogram[3] innebär att mängden miljö-och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll i kollektivtrafiken ska ha minskat med 30 procent under perioden 2017–2021. Revisionen har därför granskat om trafiknämnden säkerställer att utfasning av miljö-och hälsofarliga kemikalier i trafikverksamheten sker i enlighet med fullmäktiges miljöprogram.

Revisionen noterar att trafiknämnden inte har uppnått målet i miljöprogrammet om att minska mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier för underhåll i enlighet med fullmäktiges miljöprogram. Revisionen bedömer dock att trafiknämnden har en tillräcklig styrning och kontroll över arbetet och arbetar enligt intentionerna i miljöprogrammet. Revisionen renderade därmed inte i några nya rekommendationer.

[3] LS 2015–0092

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-01-28

Ärende
FUT 2021-1278
TN 2021-1068

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Uppföljning av tidigare rekommendationer

Internkontroll i ekonomiprocesserna

Revisionen ser positivt på inventeringen av fastighetsbeståndet i Fastnet har kommit igång, och att det finns en plan för avvikelse. Arbetet med att åtgärda avvikelsen pågår, varför rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

När det gäller IT- och informationssäkerhet bedömer revisionen att det är fortsatt viktigt att kvalitetssäkra och följa upp rutiner och kontroller för ett antal områden i och med bytet av driftsleverantör.

Rörande införandet av det nya biljettsystemet TAP bedömer revisionen att trafikförvaltningen i huvudsak har utvecklat en tillräcklig kontroll för att identifiera avvikelser i relation till tjänsten Res med betalkort. Revisionen menar att förvaltningen bör använda sig av ett liknande förfaringssätt, med likande systematik, för kommande implementeringar av ytterligare funktioner inom ramen för TAP.

Revisionen kommer fortsatt att följa utvecklingen inom samtliga ovanstående områden.

Övriga rekommendationer

Revisionen har följt upp tre tidigare rekommendationer, hantering av kundsynpunkter som underlag för uppföljning och åtgärder inom trafikavtal, intern styrning och kontroll inom ekonomiprocesserna rörande utlandsresor och representation samt systemstöd för upphandling.

Revisionen bedömer att det sker ett systematiskt omhändertagande av kundsynpunkter samt att kravbilden och ansvarsfördelningen är tydlig. Revisionen bedömer därför att rekommendationen är åtgärdad.

För rekommendationen avseende utlandsresor och representation konstaterar revisionen att förvaltningen har förtydligat och uppdaterat sina styrdokument. Revisionen bedömer att förtydligande och uppdateringar är tillräckliga, stickkontroller kommer att genomföras i slutet av året för att då bedöma om rekommendationen kan anses åtgärdad.

Rörande rekommendationen om systemstöd för upphandlingar konstaterar revisionen att planer för en ny rutin med systemstöd finns, men ännu inte har implementerats. Rekommendationen kvarstår därför.

Trafikförvaltningens respons
Trafikförvaltningen ser positivt på att granskningen av delåret inte har renderat i några nya rekommendation och att revisionen bedömer att fyra rekommendationer är åtgärdade, åtta delvis åtgärdade samt att en rekommendation utgår och flyttas till regionstyrelsen.

Trafiknämndens svar på den inledande frågan från revisionen

Nämndens synpunkter önskas särskilt vad gäller effekter av förändrade resandeprognoser på nämndens verksamhet och ekonomi

Trafikförvaltningen befinner sig i ett svårt planerings- och styrningsläge. Osäkerhet råder kring hur pandemin kommer att utvecklas, vilka krav som kommer att ställas på kollektivtrafiken.

För 2022 är trafikförvaltningens budgetantagande att i storleksordningen minst fyra av fem resenärer kommer att välja kollektivtrafiken dvs en resandeprognos 80 procent jämfört med 2019, vilket skulle innebära ca 2,3 miljarder kronor i uteblivna biljettintäkter jämfört med det tidigare beslutade budgetunderlaget för året 2022 och baseras på de förutsättningar som rådde före pandemins utbrott. Scenario visade på att resandet skulle kunna komma upp på 85 procent 2022 om inte en ytterligare våg av pandemin kommer att rulla in. I denna stund är osäkerheten om resandet stor nästa år till följd av ökad risk för smittspridning.

Den lägre nivån i budget 2022 baseras på antagande om bland annat ett ökat distansarbete (färre arbetsresor) och ändrade resvanor men också vaccinationsgraden hos stockholmarna.

Covid-19 pandemin har skapat ett förändrat resandebeteende och det kommer att ta tid innan kollektivtrafiken är tillbaka på ca 3 miljoner påstigande en vanlig vintervardag 2019. Det nya normalläget under 2023 når omkring 85 – 90 procent av de historiska resenärsvolymerna (år 2019), med ett osäkerhetsintervall som i arbetet inför budgetunderlaget var +- 10

procentenheter utifrån olika antaganden i tre scenarios. Från det nya normalläget förväntas resandet därefter öka mer i linje med den historiska årliga tillväxten kring 1,6 procent per år, men stor osäkerhet råder.

Budget 2022 omfattar en trafik i full omfattning i nivå med 2021, exklusive insatt förstärkningstrafik hänförd till covid-19. Under 2022 planeras också den nya sträckningen för tvärbanan till Bromma flygplats att trafikeras under hela året. Budget 2022 förutsätter att intäktsbortfall till följd av covid-19 ersätts från staten (450 mkr finns utlovade vilket är ca 1/3 jämfört med vad som ersattes år 2020 och 2021) och/eller att medel omfördelas inom Region Stockholm exempelvis genom dess resultatutjämningsreserv. Parallellt pågår ett arbete att avveckla interimsavtalen som gällt under pandemin, och ersätta dem med omförhandlade befintliga avtal där resandeprognoser diskuteras med trafikoperatörerna. På grund av de nya rekommendationerna i början av december har interimsavtalen förlängts till januari 2022. På sikt kommer eventuella förändrade resmönstren naturligt leda till att trafikutbudet anpassas och effektiviseras i olika delar av Stockholm. Stora individuella skillnader finns på resandet mellan olika delar av Stockholm.

Trafikförvaltningen har en ekonomi i balans exklusive konsekvenser av covid-19. Viktiga bidrag är låga kostnader samt fortsatt fokus på en effektiv beställarorganisation. Verksamhetens kostnader prognosticeras för helåret 2021 uppgå i nivå med budget för 2021. Från år 2022 till 2024 beräknas kostnadsutvecklingen uppgå till 1,1 procents ökning per år inklusive anpassningar för resandeutvecklingen. Exklusive anpassningar för resandeutvecklingen är ökningen 0,5 procent. Hur planåren faktiskt kommer att utvecklas beror på de finansiella förutsättningar som ges till trafikförvaltningen för att fortsätta bedriva trafik i full omfattning. Om inte kompensation för uteblivna biljettintäkter sker i tillräcklig utsträckning beroende av pandemin kan anpassningar och effektiviseringar av utbudet behöva ske.

Kollektivtrafiken och trafikförvaltningen står även inför stora ekonomiska utmaningar på lite längre sikt till följd av pandemin och de förändrade resvanorna. Även i planåren 2023 och 2024 har biljettintäkter budgeterats enligt de förutsättningar som rådde före pandemins utbrott. Enligt resandescenariot ovan (85 procent 2023, 86,6 procent 2024) ligger den budgeterade nivån för biljettintäkter cirka 2 miljarder högre respektive år 2023-2024. Osäkerhet råder dock kring resandeutvecklingen. Det kan påverkas av

takten i länets befolkningsökning (ligger inte längre på den höga nivå som den har legat på under senare år), i vilken omfattning resenärerna kommer att återvända till kollektivtrafiken, nya resmönster, och eventuella ytterligare vågor av pandemin.

Köpt trafik står för cirka 75 procent av kollektivtrafikens kostnader exklusive kapitalkostnader. En stor mängd nya trafikavtal, som motsvarar över 80 procent av totalt köpt trafik, kommer att upphandlas de kommande åren och kan ge möjligheter till mer kostnads-effektiv trafik och därmed ett bidrag till en ekonomi i balans. Som exempel kan nämnas den nyligen tilldelade trafikavtalen för E36C Nacka/Värmdö och E37C Huddinge/Botkyrka/Söderort som kommer att ge betydligt lägre kostnader per år fr o m 2023.

Upphandling av tunnelbanans drift och kringliggande verksamhet pågår också, vars kontraktsvärde bedöms göra den till en av världens största offentliga, ickemilitära, upphandlingar. Nytt underhållsavtal 2024 beräknas också skapa effektiviseringar av vårt underhåll.

Trafikförvaltningen fokuserar både på intäktssidan (att få fler att resa med oss och förstärka biljettintäkterna, utvecklad service i stationsmiljöer, stärka reklamintäkterna genom nya reklamytor samt att fortsatt arbeta för stabila hyresintäkter), och kostnads/utgiftssidan till exempel förbättrad investeringsstyrning, justering av organisation, konsultväxling, nya avtal, ny teknik/digitalisering, och intern effektivitet.

Gällande investeringar så genomfördes det i samband med Region Stockholms budget 2021 också omprioriteringar och reduceringar av investeringsplanen, vilket innebar 10,5 miljarder (20 procent) i lägre investeringsutrymme för trafikförvaltningen 2021-2030 jämfört med trafikförvaltningens föreslagna budgetunderlag 2021. En konsekvensanalys av den 20-procentiga neddragningen av investeringsplan 2021 har senare lett till att fyra specificerade objekt lyfts tillbaka in i investeringsplanen 2022 utifrån ett grundligt prioriteringsarbete. Dock med en anpassad och prioriterad omfattning, och därvid lägre utgiftsnivå. Investeringsplanen i budgeten (2022-2031) uppgår till ca 49,7 miljarder inkl ca 9,8 miljarder medfinansiering. Bedömning av resultatpåverkan kopplat till investeringsobjekten i den 10-åriga investeringsplanen har också tagits fram.

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-01-28

Ärende
FUT 2021-1278
TN 2021-1068

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Arbetet med förbättrad investeringsstyrning kommer också att stärka kontrollen av utgifter och kostnader genom bland annat nya åtgärdsvals- och investeringsriktlinjen, bättre totalekonomisk bedömning av investeringen, stärkt riskhantering och uppföljning och rapportering. Investeringsrådet roll är mycket central för beslut till TN och uppföljning av investeringarna.

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-01-28

Ärende
FUT 2021-1278
TN 2021-1068

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Delårsrapport i enlighet med lag och god sed

Revisionen bedömer att i granskningen har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed.

Revisionen bedömer vidare att i auktoriserad revisors översiktliga granskning av SL/FUT har det inte framkommit några omständigheter som ger anledning att anse att bolagets delårsrapport avseende FUT-verksamheten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med bokföringsnämndens allmänna råd och god redovisningssed.

Granskningar utan väsentliga iakttagelser

Revisionen har även granskat bokslutsprocessen och oegentligheter utan väsentliga iakttagelser.

Ekonomiskt resultat

Revisionen bedömer, utifrån genomförd granskning, den ekonomiska och verksamhetsmässiga prognosen och verksamhetsmässiga resultatet sammantaget i allt väsentligt rimlig.

Vidare bedömer revisionen, utifrån genomförd granskning, att nämnden i huvudsak analyserat och kommenterat avvikelser i förhållande till budget på ett tillfredsställande sätt.

Ledningsnära kostnader och representation

Revisionens granskning har visat en avvikelse från attestordningen och uppmanar nämnden att säkerställa att hela organisationen för utbyggd tunnelbana utbildas i gällande bestämmelse och beslutsordning.

Förvaltning för utbyggd tunnelbanas respons
Förvaltningen har kompletterat med åtgärder i internkontrollplanen för att löpande följa upp och göra egna stickprov för efterlevande av beslutsordning. Utbildning för bland annat beslutsordning har tagits fram och är obligatorisk för samtliga chefer inom förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Minskning av administrativa kostnader
Revisionen konstaterar att nämnden inte rapporterar några konkreta åtgärder kopplade till att sänka de administrativa kostnaderna med tio procent och bedömer därmed att det finns risk att målvärdet inte kommer att nås på årsbasis.

Förvaltning för utbyggd tunnelbanas respons
Förvaltningen anser att konkreta åtgärder har redovisats i delårsrapportens utökade rapportering för Administrationens andel av kostnaderna (indikator och uppdrag). De konkreta åtgärderna är bland annat, som beskrivs i delårsrapporten, att löpande följa upp bemanningsplanen och att bemanningen endast ska motsvara de nödvändiga behov som verksamheten har. Nämnden samutnyttjar resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm. Det är bland annat HR-tjänster, diariehantering, kontorstjänster och ekonomihantering.

Intern kontroll i ekonomiprocesserna
Revisionen konstaterar liksom tidigare att den nuvarande lösningen gällande Region Stockholms del av finansieringen, via lån, skapar en otydlig redovisning samt omöjliggör att det budgeterade nollresultat för verksamheten kan uppnås. Mot bakgrund att nämndens verksamhet för utbyggd tunnelbana huvudsakligen bedrivs med extern finansiering, och då de finansierande parterna efterfrågat tydligare information om förändringar avseende tid och kostnad, vill revisionen framhålla vikten av en tydlig och transparent redovisning.

Förvaltning för utbyggd tunnelbanas respons
Förvaltningen har kontinuerlig dialog med de finansierande parterna avseende ökad tydlighet och transparent statusrapportering vilket behandlas på styrelsemöten.

Uppföljning av tidigare rekommendationer
Revisionen har följt upp två tidigare rekommendationer varav en riktade sig till förvaltning för utbyggd tunnelbanas ledning. Rekommendationen var att i samarbete med trafikförvaltningens ledning och regionledningskontoret fastställa hur nämndens investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument. Revisionen konstaterar att nämnden följer de anvisningar för rapportering kring investeringar som specificeras i regionledningskontorets anvisningar. Regionstyrelsen bedriver ett fortsatt utvecklingsarbete med riktlinjer för investeringar och en fördjupad dialog har

inletts med de större investeringsverksamheterna för att förbättra uppföljningsprocessen. Revisionen bedömer att rekommendationen tas om hand inom det utvecklingsarbete som nu drivs av regionstyrelsen, varför rekommendationen riktad till förvaltning för utbyggd tunnelbana inte längre är aktuell.

Den andra rekommendationen riktar sig till trafiknämnden och avser att trafiknämnden bör efterfråga information om förvaltning för utbyggd tunnelbanas investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet i förhållande till avtal och genomförande-beslut. Revisionen konstaterar att redovisningen av investeringsverksamheten har förbättrats jämfört med tidigare men revisionen anser att det fortfarande saknas en tydlighet när det gäller väsentliga risker och avvikelser kopplat till investeringens genomförande som helhet. Revisionen bedömer att rekommendationen är delvis åtgärdad.

Förvaltning för utbyggd tunnelbanas respons
Förvaltningen ser positivt på att granskningen av delåret inte har renderat i några nya rekommendationer och att revisionen bedömer att en av rekommendationerna är åtgärdad och att en rekommendation utgår och flyttas till regionstyrelsen.

Förvaltningen följer regionledningskontorets anvisningar och redovisar i separata bilagor bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser. Förvaltningen arbetar kontinuerligt och så transparent som möjligt med de risker som finns i verksamheten för att så få som möjligt ska falla ut. Arbetet med att utveckla och förtydliga redovisningen fortsätter under 2022 i dialog med regionledningskontoret och finansierande parter.

Regionrevisorerna
Revisorsgrupp III

2022-03-29

Diarienummer
RK 2021-0033

Regionfullmäktige i Region Stockholm

Revisionsberättelse för trafiknämnden år 2021

Vi av fullmäktige utsedda revisorer har granskat trafiknämndens verksamhet och ekonomiska redovisning för år 2021.

Trafiknämnden ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Den ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll och att återredovisning sker till fullmäktige.

Revisorerna ansvarar för att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper samt att pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och förskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet och revisionsreglementet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och ansvarsprövning och har gett det resultat som redovisas i revisionskontorets Årsrapport 2021 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms lokaltrafik (SL) med dotterbolag. Vi bifogar en redogörelse för resultatet av granskningen.

Vår bedömning av trafiknämnden sammanfaller i stora delar med den bedömning vi, som lekmannarevisorer, lämnar i granskningsrapport för SL-koncernen eftersom nämndens respektive styrelsens ansvar till största delen inte kan särskiljas.

Vi konstaterar att nämndens arbete under året i stor utsträckning har påverkats av coronapandemin. Vi noterar att det pågår ett långsiktigt arbete med att utveckla och stärka den interna styrningen och kontrollen inom flera viktiga områden, t.ex. investeringsstyrning och återtagande av resenärer. Vi bedömer dock att nämnden behöver stärka sin långsiktiga, strategiska styrning av verksamheten ytterligare, med utgångspunkt i eventuella förändringar i resandemönster och ekonomiska förutsättningar. Vidare behöver styrning och kontroll av utbyggnaden av tunnelbanan och av den samverkan som sker mellan nämndens två förvaltningar stärkas. Vi ser även behov av att fortsätta stärka styrningen av utvecklingsinsatser gällande exempelvis säkerhet, brandskydd och direktupphandling.

Vi bedömer sammantaget att trafiknämnden, utifrån de förutsättningar som pandemin inneburit, i allt väsentligt har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Vissa verksamhetsmål har dock inte uppfyllts p.g.a. pandemin. Vi bedömer att trafiknämndens interna styrning och kontroll inte har varit helt tillräcklig. Vi bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

Vi tillstyrker att fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för trafiknämnden samt dess enskilda ledamöter.

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

Telefon: 08-737 25 00
E-post:
regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se

Besök oss: Hantverkargatan 25B, T-bana Rådhuset, se www.sl.se

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Stockholm 2022-03-29, *digital signering*

Anders Lönn

Michael Stjernström

Anders Ödmark

Björn Jansson

Gustav Olofsson

Inger Linge

Jan Holgersson

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Dokumentet är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering.
Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Undertecknarens identitet är registrerad och listad här nedan.

Med min signatur bekräftar jag innehållet i ovanstående dokument.

Serienummer: fod/XE6HnwMcptsdz9mPgw

Björn Crister Jansson

2022-03-31 13:53

Serienummer: XJoYwdeelGXRfAMJzXY8kg

ANDERS ÖDMARK

2022-03-31 14:03

Serienummer: /rxz1pSksITf+6OBtkGq4A

INGER LINGE

2022-03-31 19:56

Serienummer: X5wTtCwZccTOMpd93qzWhg

ANDERS LÖNN

2022-04-01 19:12

Serienummer: AxpL8slqSfSz1mZwd4S73A

Karl Gustav Olofsson

2022-04-04 10:02

Serienummer: jHbD+oF9kyq+cjwN7GfuFQ

MICHAEL STJERNSTRÖM

2022-04-04 17:37

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Detta dokument är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering. Certifikat i detta dokument är säkra och validerade med hjälp av de matematiska hashfunktionerna i originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och har en tidsstämpel med ett certifikat från en pålitlig tredje part. Alla kryptografiska signeringscertifikat är inbäddade i PDF-filen och kan användas för godkännande i framtiden.

Hur man verifierar att dokumentet är i original
Detta dokument är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När du öppnar dokumentet i Adobe Reader ser du att det är certifierat i Visma Addos signeringstjänst. Detta garanterar att innehållet i dokumentet är oförändrat.

Du kan verifiera de kryptografiska signeringscertifikaten i dokumentet med Visma Addos validator på denna webbsida https://vismaaddo.net/WebAdmin/#/NemIdValidation

Dokumentet är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering.
Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Undertecknarens identitet är registrerad och listad här nedan.

Med min signatur bekräftar jag innehållet i ovanstående dokument.

Serienummer: bgFZouMP41zel7+LSO/fCg

Jan Holgersson

2022-04-04 19:25

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Detta dokument är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering. Certifikat i detta dokument är säkra och validerade med hjälp av de matematiska hashfunktionerna i originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och har en tidsstämpel med ett certifikat från en pålitlig tredje part. Alla kryptografiska signeringscertifikat är inbäddade i PDF-filen och kan användas för godkännande i framtiden.

Hur man verifierar att dokumentet är i original
Detta dokument är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När du öppnar dokumentet i Adobe Reader ser du att det är certifierat i Visma Addos signeringstjänst. Detta garanterar att innehållet i dokumentet är oförändrat.

Du kan verifiera de kryptografiska signeringscertifikaten i dokumentet med Visma Addos validator på denna webbsida https://vismaaddo.net/WebAdmin/#/NemIdValidation

Regionrevisorerna
Revisorsgrupp III

2022-03-29

Diarienummer
RK 2021-0033

Årsstämman i AB SL Finans
Org nr 556402-7166

Regionfullmäktige i Region Stockholm

Granskningsrapport för AB SL Finans år 2021

Vi av fullmäktige utsedda lekmannarevisorer har granskat AB SL Finans verksamhet år 2021.

Styrelse och vd ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll och återredovisning till fullmäktige.

Lekmannarevisorerna ansvarar för att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet och revisionsreglementet samt utifrån bolagsordning och av bolagsstämman fastställda ägardirektiv.

Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för vår bedömning och prövning och har gett det resultat som redovisas i revisionskontorets Årsrapport 2021 för trafiknämnden inklusive SL-koncernen. Vi bifogar en redogörelse för resultatet av granskningen.

Vi bedömer sammantaget att styrelsen i allt väsentlig har skött verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Vi bedömer att styrelsens interna styrning och kontroll har varit har varit tillräcklig.

Stockholm 2022-03-29, *digital signering*

Anders Lönn | Michael Stjernström | Anders Ödmark

Björn Jansson | Gustav Olofsson | Inger Linge

Jan Holgersson

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

Telefon: 08-737 25 00
E-post:
regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se

Besök oss: Hantverkargatan 25B, T-bana Rådhuset, se www.sl.se

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Dokumentet är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering.
Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Undertecknarens identitet är registrerad och listad här nedan.

Med min signatur bekräftar jag innehållet i ovanstående dokument.

Serienummer: fod/XE6HnwMcptsdz9mPgw

Björn Crister Jansson

2022-03-31 13:51

Serienummer: XJoYwdeelGXRfAMJzXY8kg

ANDERS ÖDMARK

2022-03-31 13:55

Serienummer: /rxz1pSksITf+6OBtkGq4A

INGER LINGE

2022-03-31 19:53

Serienummer: X5wTtCwZccTOMpd93qzWhg

ANDERS LÖNN

2022-04-01 19:10

Serienummer: AxpL8slqSfSz1mZwd4S73A

Karl Gustav Olofsson

2022-04-04 09:58

Serienummer: jHbD+oF9kyq+cjwN7GfuFQ

MICHAEL STJERNSTRÖM

2022-04-04 17:31

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Detta dokument är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering. Certifikat i detta dokument är säkra och validerade med hjälp av de matematiska hashfunktionerna i originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och har en tidsstämpel med ett certifikat från en pålitlig tredje part. Alla kryptografiska signeringscertifikat är inbäddade i PDF-filen och kan användas för godkännande i framtiden.

Hur man verifierar att dokumentet är i original
Detta dokument är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När du öppnar dokumentet i Adobe Reader ser du att det är certifierat i Visma Addos signeringstjänst. Detta garanterar att innehållet i dokumentet är oförändrat.

Du kan verifiera de kryptografiska signeringscertifikaten i dokumentet med Visma Addos validator på denna webbsida https://vismaaddo.net/WebAdmin/#/NemIdValidation

Dokumentet är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering.
Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Undertecknarens identitet är registrerad och listad här nedan.

Med min signatur bekräftar jag innehållet i ovanstående dokument.

Serienummer: bgFZouMP41zel7+LSO/fCg

Jan Holgersson

2022-04-04 19:22

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Detta dokument är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering. Certifikat i detta dokument är säkra och validerade med hjälp av de matematiska hashfunktionerna i originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och har en tidsstämpel med ett certifikat från en pålitlig tredje part. Alla kryptografiska signeringscertifikat är inbäddade i PDF-filen och kan användas för godkännande i framtiden.

Hur man verifierar att dokumentet är i original
Detta dokument är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När du öppnar dokumentet i Adobe Reader ser du att det är certifierat i Visma Addos signeringstjänst. Detta garanterar att innehållet i dokumentet är oförändrat.

Du kan verifiera de kryptografiska signeringscertifikaten i dokumentet med Visma Addos validator på denna webbsida https://vismaaddo.net/WebAdmin/#/NemIdValidation

Regionrevisorerna
Revisorsgrupp III

2022-03-29

Diarienummer
RK 2021-0033

Årsstämman i Storstockholms Lokaltrafik AB
Org nr 556013-0683

Regionfullmäktige i Region Stockholm

Granskningsrapport för AB Storstockholms Lokaltrafik år 2021

Vi av fullmäktige utsedda lekmannarevisorer har granskat AB Storstockholms Lokaltrafik AB:s verksamhet år 2021.

Styrelse och vd ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll och återredovisning till fullmäktige.

Lekmannarevisorerna ansvarar för att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet och revisionsreglementet samt utifrån bolagsordning och av bolagsstämman fastställda ägardirektiv.

Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för vår bedömning och prövning och har gett det resultat som redovisas i revisionskontorets Årsrapport 2021 för trafiknämnden inklusive SL-koncernen. Vi bifogar en redogörelse för resultatet av granskningen.

Vår bedömning av SL sammanfaller i stora delar med den bedömning vi, som förtroendevalda revisorer, lämnar i revisionsberättelsen för trafiknämnden eftersom nämndens respektive styrelsens ansvar till största delen inte kan särskiljas.

Vi bedömer sammantaget att styrelsen i allt väsentlig har skött verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Vi bedömer att styrelsens interna styrning och kontroll inte har varit tillräcklig.

Stockholm 2022-03-29, *digital signering*

Anders Lönn | Michael Stjernström | Anders Ödmark

Björn Jansson | Gustav Olofsson | Inger Linge

Jan Holgersson

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

Telefon: 08-737 25 00
E-post:
regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se

Besök oss: Hantverkargatan 25B, T-bana Rådhuset, se www.sl.se

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Dokumentet är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering.
Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Undertecknarens identitet är registrerad och listad här nedan.

Med min signatur bekräftar jag innehållet i ovanstående dokument.

Serienummer: fod/XE6HnwMcptsdz9mPgw

Björn Crister Jansson

2022-03-31 13:49

Serienummer: XJoYwdeelGXRfAMJzXY8kg

ANDERS ÖDMARK

2022-03-31 14:04

Serienummer: /rxz1pSksITf+6OBtkGq4A

INGER LINGE

2022-03-31 19:51

Serienummer: X5wTtCwZccTOMpd93qzWhg

ANDERS LÖNN

2022-04-01 19:07

Serienummer: AxpL8slqSfSz1mZwd4S73A

Karl Gustav Olofsson

2022-04-04 09:54

Serienummer: jHbD+oF9kyq+cjwN7GfuFQ

MICHAEL STJERNSTRÖM

2022-04-04 17:24

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Detta dokument är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering. Certifikat i detta dokument är säkra och validerade med hjälp av de matematiska hashfunktionerna i originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och har en tidsstämpel med ett certifikat från en pålitlig tredje part. Alla kryptografiska signeringscertifikat är inbäddade i PDF-filen och kan användas för godkännande i framtiden.

Hur man verifierar att dokumentet är i original
Detta dokument är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När du öppnar dokumentet i Adobe Reader ser du att det är certifierat i Visma Addos signeringstjänst. Detta garanterar att innehållet i dokumentet är oförändrat.

Du kan verifiera de kryptografiska signeringscertifikaten i dokumentet med Visma Addos validator på denna webbsida https://vismaaddo.net/WebAdmin/#/NemIdValidation

Dokumentet är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering.
Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Undertecknarens identitet är registrerad och listad här nedan.

Med min signatur bekräftar jag innehållet i ovanstående dokument.

Serienummer: bgFZouMP41zel7+LSO/fCg

Jan Holgersson

2022-04-04 19:16

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Detta dokument är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering. Certifikat i detta dokument är säkra och validerade med hjälp av de matematiska hashfunktionerna i originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och har en tidsstämpel med ett certifikat från en pålitlig tredje part. Alla kryptografiska signeringscertifikat är inbäddade i PDF-filen och kan användas för godkännande i framtiden.

Hur man verifierar att dokumentet är i original
Detta dokument är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När du öppnar dokumentet i Adobe Reader ser du att det är certifierat i Visma Addos signeringstjänst. Detta garanterar att innehållet i dokumentet är oförändrat.

Du kan verifiera de kryptografiska signeringscertifikaten i dokumentet med Visma Addos validator på denna webbsida https://vismaaddo.net/WebAdmin/#/NemIdValidation

Regionrevisorerna
Revisorsgrupp III

2022-03-29

Diarienummer
RK 2021-0033

Årsstämman i SL Nya Tunnelbanan AB
Org nr 559318-0770

Regionfullmäktige i Region Stockholm

Granskningsrapport för SL Nya Tunnelbanan AB år 2021

Vi av fullmäktige utsedda lekmannarevisorer har granskat SL Nya Tunnelbanan AB:s verksamhet år 2021.

Styrelse och vd ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll och återredovisning till fullmäktige.

Lekmannarevisorerna ansvarar för att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet och revisionsreglementet samt utifrån bolagsordning och av bolagsstämman fastställda ägardirektiv.

Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för vår bedömning och prövning och har gett det resultat som redovisas i revisionskontorets Årsrapport 2021 för trafiknämnden inklusive SL-koncernen. Vi bifogar en redogörelse för resultatet av granskningen.

Vi bedömer sammantaget att styrelsen i allt väsentlig har skött verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Vi bedömer att styrelsens interna styrning och kontroll har varit tillräcklig.

Stockholm 2022-03-29, *digital signering*

Anders Lönn | Michael Stjernström | Anders Ödmark

Björn Jansson | Gustav Olofsson | Inger Linge

Jan Holgersson

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

Telefon: 08-737 25 00
E-post:
regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se

Besök oss: Hantverkargatan 25B, T-bana Rådhuset, se www.sl.se

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Dokumentet är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering.
Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Undertecknarens identitet är registrerad och listad här nedan.

Med min signatur bekräftar jag innehållet i ovanstående dokument.

Serienummer: fod/XE6HnwMcptsdz9mPgw

Björn Crister Jansson

2022-03-31 13:50

Serienummer: XJoYwdeelGXRfAMJzXY8kg

ANDERS ÖDMARK

2022-03-31 13:53

Serienummer: /rxz1pSksITf+6OBtkGq4A

INGER LINGE

2022-03-31 19:53

Serienummer: X5wTtCwZccTOMpd93qzWhg

ANDERS LÖNN

2022-04-01 19:09

Serienummer: AxpL8slqSfSz1mZwd4S73A

Karl Gustav Olofsson

2022-04-04 09:58

Serienummer: jHbD+oF9kyq+cjwN7GfuFQ

MICHAEL STJERNSTRÖM

2022-04-04 17:30

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Detta dokument är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering. Certifikat i detta dokument är säkra och validerade med hjälp av de matematiska hashfunktionerna i originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och har en tidsstämpel med ett certifikat från en pålitlig tredje part. Alla kryptografiska signeringscertifikat är inbäddade i PDF-filen och kan användas för godkännande i framtiden.

Hur man verifierar att dokumentet är i original
Detta dokument är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När du öppnar dokumentet i Adobe Reader ser du att det är certifierat i Visma Addos signeringstjänst. Detta garanterar att innehållet i dokumentet är oförändrat.

Du kan verifiera de kryptografiska signeringscertifikaten i dokumentet med Visma Addos validator på denna webbsida https://vismaaddo.net/WebAdmin/#/NemIdValidation

Dokumentet är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering.
Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Undertecknarens identitet är registrerad och listad här nedan.

Med min signatur bekräftar jag innehållet i ovanstående dokument.

Serienummer: bgFZouMP41zel7+LSO/fCg

Jan Holgersson

2022-04-04 19:21

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Detta dokument är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering. Certifikat i detta dokument är säkra och validerade med hjälp av de matematiska hashfunktionerna i originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och har en tidsstämpel med ett certifikat från en pålitlig tredje part. Alla kryptografiska signeringscertifikat är inbäddade i PDF-filen och kan användas för godkännande i framtiden.

Hur man verifierar att dokumentet är i original
Detta dokument är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När du öppnar dokumentet i Adobe Reader ser du att det är certifierat i Visma Addos signeringstjänst. Detta garanterar att innehållet i dokumentet är oförändrat.

Du kan verifiera de kryptografiska signeringscertifikaten i dokumentet med Visma Addos validator på denna webbsida https://vismaaddo.net/WebAdmin/#/NemIdValidation

Regionrevisorerna
Revisorsgrupp III

2022-03-29

Diarienummer
RK 2021-0033

Årsstämman i Waxholms Ångfartyg AB
Org nr 556087-9859

Regionfullmäktige i Region Stockholm

Granskningsrapport för Waxholms Ångfartyg AB år 2021

Vi av fullmäktige utsedda lekmannarevisorer har granskat Waxholms Ångfartygs AB:s (WÅAB) verksamhet år 2021.

Styrelse och vd ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll och återredovisning till fullmäktige.

Lekmannarevisorerna ansvarar för att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet och revisionsreglementet samt utifrån bolagsordning och av bolagsstämman fastställda ägardirektiv.

Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för vår bedömning och prövning och har gett det resultat som redovisas i revisionskontorets Årsrapport 2021 för trafiknämnden inklusive SL-koncernen. Vi bifogar en redogörelse för resultatet av granskningen.

Vi bedömer sammantaget att styrelsen i allt väsentlig har skött verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Vi bedömer att styrelsens interna styrning och kontroll har varit tillräcklig.

Stockholm 2022-03-29, *digital signering*

Anders Lönn
Michael Stjernström
Anders Ödmark

Björn Jansson
Gustav Olofsson
Inger Linge

Jan Holgersson

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

Telefon: 08-737 25 00
E-post:
regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se

Besök oss: Hantverkargatan 25B, T-bana Rådhuset, se www.sl.se

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Dokumentet är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering.
Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Undertecknarens identitet är registrerad och listad här nedan.

Med min signatur bekräftar jag innehållet i ovanstående dokument.

Serienummer: fod/XE6HnwMcptsdz9mPgw

Björn Crister Jansson

2022-03-31 13:51

Serienummer: XJoYwdeelGXRfAMJzXY8kg

ANDERS ÖDMARK

2022-03-31 13:56

Serienummer: /rxz1pSksITf+6OBtkGq4A

INGER LINGE

2022-03-31 19:53

Serienummer: X5wTtCwZccTOMpd93qzWhg

ANDERS LÖNN

2022-04-01 19:10

Serienummer: AxpL8slqSfSz1mZwd4S73A

Karl Gustav Olofsson

2022-04-04 09:59

Serienummer: jHbD+oF9kyq+cjwN7GfuFQ

MICHAEL STJERNSTRÖM

2022-04-04 17:33

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Detta dokument är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering. Certifikat i detta dokument är säkra och validerade med hjälp av de matematiska hashfunktionerna i originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och har en tidsstämpel med ett certifikat från en pålitlig tredje part. Alla kryptografiska signeringscertifikat är inbäddade i PDF-filen och kan användas för godkännande i framtiden.

Hur man verifierar att dokumentet är i original
Detta dokument är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När du öppnar dokumentet i Adobe Reader ser du att det är certifierat i Visma Addos signeringstjänst. Detta garanterar att innehållet i dokumentet är oförändrat.

Du kan verifiera de kryptografiska signeringscertifikaten i dokumentet med Visma Addos validator på denna webbsida https://vismaaddo.net/WebAdmin/#/NemIdValidation

Dokumentet är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering.
Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Undertecknarens identitet är registrerad och listad här nedan.

Med min signatur bekräftar jag innehållet i ovanstående dokument.

Serienummer: bgFZouMP41zel7+LSO/fCg

Jan Holgersson

2022-04-04 19:22

Visma Addo ID-nummer : e5f35ed1-8f12-48ef-ab03-bd91231818a3

Detta dokument är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering. Certifikat i detta dokument är säkra och validerade med hjälp av de matematiska hashfunktionerna i originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och har en tidsstämpel med ett certifikat från en pålitlig tredje part. Alla kryptografiska signeringscertifikat är inbäddade i PDF-filen och kan användas för godkännande i framtiden.

Hur man verifierar att dokumentet är i original
Detta dokument är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När du öppnar dokumentet i Adobe Reader ser du att det är certifierat i Visma Addos signeringstjänst. Detta garanterar att innehållet i dokumentet är oförändrat.

Du kan verifiera de kryptografiska signeringscertifikaten i dokumentet med Visma Addos validator på denna webbsida https://vismaaddo.net/WebAdmin/#/NemIdValidation