Region Stockholm

POSTLISTA

Trafiknämnden
Perioden 2021-10-08-2021-12-03

Trafiknämnden
2021-12-14

Datum	Från/till	Angående	Handläggning
2021-10-13 TN 2021-1013	NN	Frågor avseende trafiknämndens uppföljning inom tågtrafiken	Svar
2021-11-01 TN 2021-1086	Revisorerna	Regionrevisorernas delrapport 2021	
2021-11-10 TN 2021-0990	NN	Turtätheten Södermalm	Svar

-----Ursprungligt meddelande-----
Från: Sjöström Varg Mattias
Skickat: den 9 november 2021 10:28
Till: 'Anna Johansson' <sigridannajohansson@gmail.com>
Kopia: registrator.tf@sll.se
Ämne: SV: Frågor om MTR

Hej Anna,

Tack för dina frågor till Trafiknämnden.

Trafikförvaltningen säkerställer, genom uppföljning av offentligt upphandlade trafikavtal avseende pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen att resenärerna får en hög servicenivå på stationerna/på tågen. Utöver det har MTR genom trafikavtal ansvar för personalens arbetsmiljö och samordningsansvar på stationer, vilket bland annat innebär att MTR systematiskt ska planera, leda, utveckla och kontrollera verksamheten, inkluderande stationsbemanningen, för att säkerställa att det är tryggt och säkert att arbeta i verksamheten. Trafikförvaltningen ställer skall krav i upphandlingar och avtalsuppföljning med trafikutövare som har ansvar för att säkerställa att kollektivavtal mellan arbetstagarorganisation och arbetsgivarorganisation följs.

Pendeltågsverksamheten fortsätter att utvecklas för att vara modern, attraktiv och effektiv. Ett steg i den utvecklingen är att arbeta aktivt med bl.a. kamerainstallationer på pendeltåg och samtidigt utveckla vårt erbjudande till våra kunder genom olika aktiviteter inom specifika områden som trygghet, säkerhet, trafik och tillgänglighet.

Med vänliga hälsningar,

Mattias Sjöström-Varg
Affärsområdesansvarig Pendeltåg

-----Ursprungligt meddelande-----
Från: Anna Johansson <sigridannajohansson@gmail.com>
Skickat: den 10 oktober 2021 17:48
Till: registrator.tf@sll.se
Ämne: Frågor om MTR

Hej

Jag som pendlare vill veta vad trafiknämnden gör för att säkerställa att utföraren MTR lever upp till avtalet som ingåtts med staden? Vad gör trafiknämnden för att säkerställa att MTR systematiskt arbetar och förbättrar arbetsmiljövillkor vilket är svensk lag?

När och hur följs avtalet upp? Har problem utpekats och hur har de i så fall åtgärdats från trafiknämndens sida?

Vad är trafiknämndens svar på kritik framförd av personalgrupp om att inte kunna gå på toaletten utan behöva anmäla behov/ avbytare och riskera att vänta länge? Det kan inte vara förenligt med arbetsmiljöregelverket?

Vad är stadens långsiktiga plan med bemanning och trygghetsfrågor inom tågtrafiken? Är det trafiknämndens plan att kameror ska ersätta tågvärdar? Det ser jag som ett problem för trafiksäkerheten om föraren ska riskera att hantera för mycket arbetsuppgifter och ett problem för oss resenärer.

Jag vill att de som arbetar inom kollektivtrafiken ska ha rimliga förutsättningar att utföra sitt arbete och att vi som reser är trygga.

Hur gör jag för att dessa frågor tas upp på ett möte m trafiknämnden?

Allt gott

Anna johansson
Farsta
0703108821

Skickat från min iPhone

Regionrevisorerna

2021-10-19

Diarienummer
RK 2021-0033

Trafiknämnden
Styrelsen AB Storstockholms Lokaltrafik

Delrapport 2021
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade vid sitt möte 2021-10-19 att överlämna rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 2022-01-28. Nämndens synpunkter önskas särskilt vad gäller effekter av förändrade resandeprognoser på nämndens verksamhet och ekonomi.

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

REGIONREVISORERNA

Delrapport 2021

Trafiknämnden

Region Stockholm

Sammanfattning

I denna rapport ges en lägesrapport utifrån de granskningar som genomförts hittills under året inkl. 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. Trafiknämnden har två förvaltningar, trafikförvaltningen (TF) och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar och styrelsen för SL.

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

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

Nämnden prognostiserar årets resultat till -3 367 mnkr, vilket i sin helhet är hänförligt till trafikförvaltningens intäktsbortfall under pandemin. Resultatet är 3771 mnkr lägre än fullmäktiges resultatkrav. Nämnden prognostiserar att minskade biljettintäkter kommer att uppgå till 4 020 mnkr, vilket till mindre del motverkas av ökade intäkter inom andra områden Resultatet har även påverkats negativt med 43 mnkr till följd av att diskonteringsräntan för pensionsberäkningar sänkts. FUT:s resultat är i nivå med resultatkravet på 0 mnkr.

Enligt beslut i fullmäktige[1] undantas dels nämndens merkostnader och minskade intäkter avseende covid-19, dels diskonteringsräntans effekter på pensionskostnaderna vid resultatbedömningen. Nämndens resultat för trafikförvaltningens verksamhet, undantaget intäktsbortfallet och effekten av diskonteringsräntan, uppgår till 696 mkr, vilket är 292 mnkr högre än fullmäktiges resultatkrav.

Nämnden anger i sin delårsrapport att pandemin har haft stor inverkan på nämndens möjligheter att uppnå fullmäktiges beslutade mål och indikatorer. Detta medför risk att särskilt verksamhetsmålet *attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem* inte kommer att uppnås. I nämndens delårsrapport framkommer inget som innebär risk för att verksamheten i övrigt inte kommer att kunna genomföras enligt fullmäktiges uppdrag och mål under året.

Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska och de delar av det verksamhetsmässiga resultatet som ska prognostiseras i nämndens delårsrapport, i allt väsentligt som rimlig. För delar av det verksamhetsmässiga resultatet där nämnden inte är ålagd att lämna prognoser kan resultatet ej bedömas.

[1] RS 2020-0469

Intern styrning och kontroll

Nämndens arbete har under året i stor utsträckning påverkats av den pågående coronapandemin. 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 osäkerheter gällande framtida resandeutveckling. Arbete pågår för att utveckla kollektivtrafikens produktutbud och locka tillbaka resenärer så snart detta är möjligt. Revisionen konstaterar att arbetet är långsiktigt och att det är osäkert om och i så fall när resandenivåerna kommer att vara tillbaka på 2019 års nivå för resandevolymer. Revisionen menar att effekten av vidtagna åtgärder är svårbedömd.

Revisionen konstaterar vidare att nämnden har initierat utvecklingsarbete kopplat till en tydligare prioritering inom investeringsverksamheten, till stor del grundad i nämndens strategiska ramverk, som också det är under utveckling. En tydlig och transparent prioritering av investeringar är än viktigare givet de stramare ekonomiska förutsättningar som pandemin genererat, och revisionen kommer att fortsätta följa utvecklingen av nämndens strategiska ramverk och prioriteringsarbetet.

När det gäller FUT:s verksamhet så har parterna under 2021 kommit överens om ett tilläggsavtal för finansiering av tunnelbanan. Även ett utvecklat arbetssätt för planering och riskhantering samt en 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.

Räkenskaper

I granskningen har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att trafiknämndens delårsrapport inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med god redovisningssed och regionens interna anvisningar.

Innehåll

1 Nämndens och styrelsens ansvar 1

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2021-08-31 1
2.1 Ekonomi 1
2.2 Verksamhet 4

3 Intern styrning och kontroll 6
3.1 Ekonomi- och verksamhetsstyrning 6
3.2 Investeringsstyrning 12
3.3 Ledningsnära kostnader och representation 17
3.4 Minskning av administrativa kostnader 17
3.5 Klimatanpassning 19
3.6 Miljö- och hälsofarliga kemikalier inom trafikverksamheten 19
3.7 Intern kontroll i ekonomiprocesserna 22
3.8 Granskningar utan väsentliga iakttagelser 24
3.9 Uppföljning av tidigare rekommendationer 24

4 Räkenskaper 25
4.1 Delårsrapport 2021-08-31 25

5 Förvaltning för utbyggd tunnelbana 25
5.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat – prognos per 2021-08-31 26
5.2 Intern styrning och kontroll 27
5.3 Räkenskaper 32

6 Yttrande över Årsrapport 2020 32

Bilaga 1 a) Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare års lämnade rekommendationer till nämnden – trafikförvaltningens verksamhet

b) Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare års lämnade rekommendationer till nämnden – FUT:s verksamhet

Bilaga 2 a) Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare år lämnade rekommendationer till ledningen – trafikförvaltningens verksamhet

b) Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare år lämnade rekommendationer till ledningen – FUT:s verksamhet

Bilaga 3 Yttrande över årsrapport 2020

1 Nämndens och styrelsens ansvar

Trafiknämnden fullgör, enligt reglemente, region Stockholms uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik samt ansvarar för kollektivtrafiken på land och på vatten. Nämnden har ansvar för strategiska och övergripande frågor hänförliga till den regionala kollektivtrafiken samt för uppföljningen av denna verksamhet. Trafiknämndens verksamhet bedrivs inom två förvaltningar: trafikförvaltningen (TF) respektive förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT).

Från och med 2020-01-01 har FUT:s pågående investeringar förts över till SL, där räkenskaperna hanteras i en separat resultatenhet[2] (benämnd SL/FUT i denna rapport).

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) är formellt ansvarigt för avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på land, vilka överlåtits på bolaget. Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB), som är ett av SL:s dotterbolag, ansvarar för avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på vatten.

Trafiknämnden har, enligt reglemente, i uppgift att sköta förvaltningen av SL:s och WÅAB:s avtal och tillgångar, vilket regleras i samarbetsavtal mellan nämnden och respektive bolag. Styrelsen för ett bolag ansvarar dock alltid för bolagets angelägenheter och ska fortlöpande kontrollera om lämnad delegation kan upprätthållas (ABL 4 §). Lekmannarevisionen lämnar därför samma omdöme för SL som för trafiknämnden på området intern styrning och kontroll.

Rapportens avsnitt 2–4 omfattar granskning av den verksamhet som utövas inom trafikförvaltningen, inklusive den separata resultatenhet inom SL där räkenskaperna kopplade till trafikförvaltningen hanteras. Granskningen av den verksamhet som utövas inom FUT redovisas i avsnitt 5.

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2021-08-31

2.1 Ekonomi

Nämnden prognostiserar årets resultat till -3 367 mnkr att jämföra med resultatkravet på 404 mnkr. Enligt fullmäktiges beslut[3] undantas merkostnader och minskade intäkter avseende covid-19 vid avstämningen av om

[2] Benämningen ”resultatenhet” används i fullmäktiges beslut om att ”en särskild resultatenhet inrättas inom AB Storstockholms Lokaltrafik för utbyggnaden av tunnelbanan” (RS 2019-0790)
[3] RS 2021-0043

budgeterade resultatkrav uppnåtts. Nämnden prognostiserar att det coronarelaterade intäktsbortfallet uppgår till sammanlagt 4 020 mnkr[4].

Nämndens prognostiserade resultat, exklusive coronarelaterat intäktsbortfall samt ränteeffekten på pensionsskulden av årets förändring av diskonteringsräntan (-43 mnkr) uppgår till 696 mnkr[5]. Detta är 292 mnkr högre än fullmäktiges resultatkrav.

I sitt prognosarbete har nämnden gjort vissa scenarioantaganden som prognoserna baseras på. Dessa antagande kan förändras snabbt beroende på utvecklingen av pandemin. Nya rekommendationer från folkhälsomyndigheten kan påverka resandet med kollektivtrafiken. Prognoserna inkluderar inte någon statlig ersättning eller intäktstäckning från Region Stockholm. Nämnden rapporterar att en ekonomi i balans förutsätter att trafiknämnden ersätts för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin, såväl i år som framöver.

Intäkterna prognostiseras till 19 553 mnkr för 2021, vilket är 3 959 mnkr (ca 20 procent) lägre än budgeterat. Störst del av underskottet står *minskade biljett-/resenärsintäkter* för. Dessa beräknas underskrida budget med 4 020 mnkr för helåret på grund av minskat resande orsakat av coronapandemin. I slutet av året prognostiserar nämnden att resandet når 70 procent av 2019 års nivå. Skärgårdstrafiken prognostiseras ha biljettintäkter i nivå med budget vid årets slut eftersom en starkare återhämning prognostiseras för skärgårdstrafiken.

Övriga intäkter förväntas överskrida budget med 61 mnkr. Avvikelsen förklaras huvudsakligen av högre intäkter från vidarefakturerade kostnader främst kopplat till externa projekt (78 mkr), av biljettkontroller (10 mnkr) och uthyrning av fordon (16 mkr). Lägre intäkter från sjötrafikens vidarefakturering av bränslekostnader (36 mkr) samt från uthyrda lokaler (8 mkr) motverkar avvikelsen. I övrigt påverkar ett antal mindre positiva och negativa poster prognosen för övriga intäkter.

Kostnaderna, inklusive avskrivningar och finansiella poster, uppgår enligt prognosen till 22 920 mnkr, vilket är 188 mnkr lägre än budgeterad nivå. Inom ramen för budgetavvikelsen finns ett antal positiva och negativa avvikelser:

Kostnaderna för *köpt trafik SL* prognostiseras överstiga budget med 64 mnkr. Kostnadsökningen återfinns huvudsakligen för buss (106 mnkr) och uppges i huvudsak bestå av ökade indexkostnader kopplat till drivmedel,

[4] 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 ett flertal områden.
[5] I enlighet med regionledningskontorets anvisningar för regionägda bolag.

förstärkningstrafik och motorkonverteringar. Avvikelsen är något lägre eftersom en generell reserv på 317 mnkr inom busstrafiken utnyttjats, som inkluderades i budget på grund av identifierade risker. Ökade kostnader mot budget noteras även för lokalbanetrafiken (13 mnkr) och pendelbåtstrafiken (6 mnkr), även dessa ökningar beror till del på ökade bränsle och indexkostnader. Lägre kostnader för pendeltåg (13 mnkr) främst beroende på lägre banavgifter, samt lägre kostnader för tunnelbana (18 mnkr) delvis kopplat till lägre incitament och regleringar, bidrar till att motverka avvikelsen mot budget. Trafikgemensamma kostnader för främst kundtjänst prognostiseras bli lägre (30 mnkr) då minskat resande lett till lägre nyttjande.

Kostnaderna för *köpt trafik WÅAB* prognostiseras minska med 39 mnkr mot budget, främst beroende på färre trafikerade timmar under vintern på grund av att istidtabell användes. Lägre kostnader beror även på index, bränsle med mera.

Prognosen för *drift och underhåll* är att kostnaderna kommer att understiga budget med 121 mnkr, vilket främst förklaras av lägre kostnader inom trafikavdelningen (88 mnkr). Dessa lägre kostnader kopplas främst till lägre bränslekostnader samt förskjutet underhåll inom tunnelbanan. Det förskjutna underhållet beror i huvudsak på att resurser som hade behövts i C20 projektet gått till skiljedomsärenden samt svårigheter med rekrytering av kvalificerad underhållspersonal. Kostnaderna minskar även för IT-förvaltningen (39 mnkr) på grund av att byte till ny IT-driftleverantör försenats.

Personalkostnaderna beräknas bli 24 mnkr lägre än budgeterat. Avvikelsen uppges bero på fler vakanser och lägre kostnader på grund av frånvaro, vilket till del motverkas av kostnader för inhyrd personal för att kompensera vid frånvaro. Lägre kostnader för konferenser och utbildningar noteras också.

Övriga kostnader prognostiseras bli 82 mnkr högre än budgeterat. Avvikelsen beror till största del på högre konsultkostnader, främst kopplat till behov av juridiskt expertstöd (42 mnkr). Avvikelsen utgörs även av färre arbetade timmar i investeringsprojekt (23 mnkr)[6], ökade hyreskostnader för datorer (17 mnkr) och licenser (11 mnkr). Lägre kostande för lager (13 mnkr) motverkar delvis avvikelsen. Resterande avvikelser inom övriga kostnader utgörs av diverse positiva och negativa delposter.

Årets *avskrivningskostnader* kommer enligt prognos bli 165 mnkr lägre än budgeterat, huvudsakligen beroende på förskjutna tidplaner inom olika projekt och att reserverade kostnader i budget inte behövt nyttjas. *Finansnettot* beräknas innebära 15 mnkr högre kostnader än budget framförallt på grund

[6] Att kostanden ökar trotts färre arbetade timmar i projekt uppges bero på att detta innebär en lägre kostnadsreducering (kredit på övriga kostnader).

av effekter av diskonteringsräntan på pensionsskulden (43 mnkr). Ett reserverat utrymme i budget på 28 mnkr har utnyttjats, vilket motverkat avvikelsen.

Periodens **investeringar** uppgår till 2 360 mnkr. För helåret 2021 är prognosen 5 534 mnkr, vilket understiger budget med 1 004 mnkr. För nyinvesteringar pekar prognosen på en upparbetningsgrad mot budget på 84 procent för året, medan upparbetningsgraden för ersättningsinvesteringar prognostiseras bli 85 procent. Avvikelsen mellan prognos och budget anges och kommenteras kort på övergripande nivå, samt i mer detalj för specificerade investeringsobjekt över 100 mnkr.

Beskrivningarna av budgetavvikelser för enskilda investeringsobjekt visar att avvikelserna till största del är kopplade till tidsförskjutningar i genomförandet, och att totalprognosen för objekten trots det i många fall är oförändrad gentemot totalbudget för respektive objekt. För de fall där totalbudgeten prognostiseras överskridas/underskridas ges en kort kommentar. Också i relation till identifierade risker för respektive objekt ges en kortfattad kommentar kring vidtagna åtgärder. Nämndens analys av avvikelser i investeringsredovisning har därmed förbättrats sedan föregående år. Revisionen noterar att relevant information om objektens utveckling, bedömningar av totala utgifter samt väsentliga risker och avvikelser i utförandet nu återfinns i rapporteringen (se avsnitt 3.2.4).

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.

2.2 Verksamhet

Trafiknämnden redovisar prognos för de indikatorer för fullmäktiges mål för kollektivtrafiken som tagits upp i regionledningskontorets anvisningar. Det framgår att flera indikatorer på olika sätt har påverkats av coronapandemin, dels när det gäller möjligheten att mäta indikatorer, dels att pandemin i vissa fall har påverkat utfallet. Nämnden bedömer att målnivåerna för de redovisade indikatorerna delvis kommer att uppnås.

För det verksamhetsspecifika målet *ett resultat i balans* förtydligas det i delårsrapporten att pandemin påverkar resultat kraftigt negativt (se avsnitt 2.1).

Det nämndspecifika verksamhetsmålet *attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem* har påverkats kraftigt av pandemin och nämnden bedömer inte att målet och de tillhörande indikatorer kommer att uppnås under 2021. Ombordundersökningen Upplevd kvalitet har genomförts enbart för pendeltågstrafiken under 2021. Istället har trafiknämnden använt Kollektivtrafikbarometern (Kollbar) för att följa utvecklingen avseende nöjda resenärer.

Mätningarna skiljer sig åt vad gäller mätmetoder och urvalets storlek är mycket mindre i Kollbar än i Ombordundersökningen.

Med anledning av att målvärdet för verksamhetsmålet *attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem* och de tillhörande indikatorerna är satta utifrån ett normalläge (år 2019) blir det på grund av pandemin, enligt nämndens delårsrapport, svårt att uppfylla målvärdena. Inför budget 2022 har förvaltningen lämnat förslag till regionledningskontoret att anpassa målvärdet för indikatorerna Kostnad per personkilometer och Tusental påstigande en vanlig vardag (båda kollektivtrafik på land). Detta med anledning av att trafiknämnden bedömer att resandet kommer vara 80 procent 2022 i jämförelse med 2019. För 2023 beräknas resandet uppgå till 85 procent i jämförelse med 2019, därefter beräknas det ske en ökning med 1,6 procent per år. Av intervjuer framgår att den långsiktiga ambitionen i RUFS 2050 och trafikförsörjningsprogrammet[7], däremot ska vara kvar. Eventuella revideringar för de långsiktiga ambitionerna görs först i samband med att ett nytt trafikförsörjningsprogram ska beslutas av nämnden 2023 eller 2024.

Den av fullmäktige beslutade indikatorn Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrappor, andel uppkopplade anläggningar är ny för 2021. Nämnden prognosticerar måluppfyllelse, men inget målvärde finns framtaget. Det framgår av granskningen att indikatorn enbart mäter andel uppkopplade hissar och rulltrappor, men att det fortfarande inte finns möjlighet att mäta hur stor andel av hissarna och rulltrapporna som fungerar. Av nämndens delårsrapport framgår att ett pilotprojekt har påbörjats för att möjliggöra ett förebyggande underhåll av hissar och rulltrappor.

För det verksamhetsspecifika målet *Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar* framgår att arbetet med klimat-, risk- och sårbarhetsanalyser är i en utvecklingsfas. Revisionen har i ett särskilt projekt[8] granskat nämndens klimatanpassningsarbete och där även bedömt att arbetet med klimat-, risk-, och sårbarhetsanalyser behöver stärkas (se avsnitt 3.5.).

Nämnden redovisar de uppdrag som regionfullmäktige tilldelat nämnden för 2021 samt kvarstående uppdrag från tidigare år. Nämnden rapporterar att ett uppdrag är slutfört och att nio pågår enligt plan, alla uppdrag kommer dock inte att vara slutförda under 2021. Ett uppdrag pågår med avvikelse; *Anpassa trafikutbudet till resenärernas förändrade efterfrågan pga. covid-19-pandemin*. Avvikelsen uppges bero på att resandet fortsatt ligger på en mycket låg nivå med kraftigt minskade biljettintäkter som följd. Nämnden har fortsatt att köra med full trafik för att i största möjliga mån reducera trängsel.

---

[7] Kollektivtrafikens andel av motoriserande resor, Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS, andel av regionala stadskärnorna som har restidskvot under 1,5, Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet

[8] Regionrevisorerna projektrapport 2/2021 Klimatanpassning av Region Stockholms fastigheter och anläggningar

I nämndens delårsrapport framkommer inget som innebär risk för att verksamheten i övrigt inte kommer att kunna genomföras enligt fullmäktiges uppdrag och mål under året. Måluppfyllelsen och status för av fullmäktige beslutade uppdrag har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport. Revisionen bedömer nämndens prognos för det verksamhetsmässiga resultatet, vilket ska prognostiseras i nämndens delårsrapport, som osäkert till följd av pandemin.

3 Intern styrning och kontroll

3.1 Ekonomi- och verksamhetsstyrning

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 Effekter av coronapandemin

Trafiknämndens verksamhet har hittills under året i stor utsträckning präglats av den pågående pandemin. Det gäller såväl trafikering och underhållsåtgärder som investeringar och avtal/upphandlingar.

Trots att *resandet med kollektivtrafiken* har sjunkit drastiskt jämfört med normalåret har trafikförvaltningen kört med mer än fullt trafikutbud, där extra avgångar har satts in och långa tåg har körts i större utsträckning än normalt. Intäktstappet, på grund av minskad biljettförsäljning, är stort (se avsnitt 2.1) och två förvaltningschefsuppdrag (se avsnitt 3.1.2) har tillkommit med fokus på att få tillbaka resenärer – så snart detta är möjligt – samt säkra intäkter på kort och lång sikt.

I budgetunderlaget inför budget 2022 lyfter nämnden att om dess stora intäktsbortfall inte täcks av statlig ersättning och/eller omfördelning av medel inom regionen, kan anpassningar och neddragningar av kollektivtrafikutbudet komma att krävas. När det gäller den statliga kompensationen för uteblivna biljettintäkter under 2021, uppgår denna till totalt 3 mdkr för samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter. Trafiknämnden bedömer att ca 1 300 mnkr kan tillfalla Region Stockholm[9]. Nu gällande resandeprognoser pekar mot att ca 20 procent av resenärerna fortsatt kommer att välja bort kollektivtrafiken under 2022, vilket skulle medföra uteblivna biljettintäkter på ca 2,3 mdkr jämfört med planår 2022 i Region Stockholms budget 2021.

Pandemin har orsakat vissa tidsförskjutningar när det gäller *upphandling* av trafik och underhåll. Den tidigare påbörjade upphandlingen av underhåll för

[9] Ansökningsperioden för statlig ersättning löpte ut den 15 september. Beslut om tilldelning uppges ske i mitten av november.

bana, el och signal (UH 2022) pausades under 2020 – delvis med hänvisning till corona – men har nu återupptagits som UH 2024, med en första utannonsering preliminärt satt till första kvartalet 2022. Rörande kommande trafikupphandlingar så har studier inför dessa getts nya förutsättningar, vilket resulterat i att ett flertal upphandlingar fått avslutas eller senareläggas. Upphandlingen av kommande tunnelbaneavtal har skjutits upp, då marknaden inte bedömdes ha möjlighet att hantera en så omfattande affär under pågående pandemi. Nuvarande tidplan är att upphandlingsprojektet ska starta under hösten 2021. För vissa bussavtal, där upphandlingar avbröts under 2020 eftersom pandemin påverkade entreprenörernas vilja att lämna anbud på avtal som inkluderade resandeincitament, har förnyade anbudsförfrågningar skickats ut under året. Tilldelningsbeslut är planerade under hösten. Även upphandling inom sjötrafiken har påverkats i så måtto att minskat resenärsunderlag, och därmed minskade biljettintäkter, har medfört att de ekonomiska förutsättningarna för försökslinje för pendelbåt mellan Värmdö och Stockholm har förändrats. Ett uppdaterat tjänsteutlåtande presenterades för trafiknämnden i maj, varpå beslut om allmän trafikplikt på sträckan fattades.[10]

Trafiknämndens *investeringsverksamhet* har även den påverkats av pandemin, främst genom förseningar för vissa objekt. Ett mindre antal objekt, som enligt plan skulle ha färdigställts och avslutats under 2020, har flyttats fram till 2021 med hänvisning till covid-19.

3.1.2 Förvaltningschefsuppdrag: Kollektivtrafiken under respektive efter pandemin

I fullmäktiges budget för 2021 finns ett uppdrag att nämnden ska anpassa trafikutbudet till resenärernas förändrade efterfrågan på grund av coronapandemin. Som revisionen noterade i årsrapport för 2020[11] beslutade trafikförvaltningens ledningsgrupp att hantera fullmäktigeuppdraget genom två separata förvaltningschefsuppdrag (FC-uppdrag): *Kollektivtrafiken under restriktioner* respektive *Kollektivtrafiken efter pandemin*. Uppdraget Kollektivtrafiken efter pandemin är även kopplat till fullmäktigeuppdraget, från 2019, att utreda åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och andelar av de motoriserade resorna.

Kollektivtrafiken under restriktioner

FC- uppdraget *Kollektivtrafiken under restriktioner* har deluppdragen säkra biljettintäkter, säkra reklam och hyresintäkter, genomföra trängselåtgärder, covid-anpassa avtal samt anpassa trafikproduktionen till nytt resande. Av nämndens delårsrapporteringen framgår att uppdraget kommer att pågå under tiden det finns restriktioner. Uppföljningen av uppdraget sker

[10] TN 2020-0644
[11] Regionrevisorerna, Årsrapport 2020 Trafiknämnden

kontinuerligt till styrgruppen för uppdraget samt månatligen till trafikförvaltningens ledningsgrupp.

När det gäller att säkra biljettintäkter tydliggörs det att installeringen av skyddsglas för busschaufförer och beslut om att öppna framdörren samt återinföra biljettkontroller (exklusive bussar) har haft en positiv effekt för att minska fusk och svinn, och därmed öka biljettintäkterna. Granskningen har dock visat att Arbetsmiljöverket överväger att besluta om ett förbud för skyddsglas, eftersom det har rapporterats om att chaufförer upplever störande ljusreflektioner. Beslut väntas i slutet av september 2021. Den totala kostnaden för att installera skyddsglasen har varit ca 25 mnkr.

När det gäller reklam- och hyresintäkter framgår det att flera av hyresgästerna har ett ansträngt ekonomiskt läge. Hyresrabatter till en kostnad av totalt 12 mnkr kommer att erbjudas och nämnden avser att söka statligt stöd för 50 procent av rabatterna. En reklamentreprenör har sagt upp avtalet och en annan har en skuld på 43 mnkr till nämnden som ska betalas senast sista juni 2022. Entreprenören som har skuld till trafikförvaltningen har i sin tur begärt ersättning på ungefär halva beloppet, eftersom de anser att förvaltningen har brustit i avtalsefterlevnad. Förhandling pågår mellan förvaltningen och entreprenören.

Avseende trängselåtgärder genomförs åtgärder enligt plan, exempelvis har trängselinformationen i digitala kanaler utvecklats. Covid-anpassning av befintligt avtal har genomförts och beslut har fattats i trafiknämnden i mars 2021[12] om att förlänga interimsavtalen till sista september 2021, och sedan i augusti 2021[13] om ytterligare förlängning till den 31 december 2021. Om omständigheterna, med anledning av coronapandemins effekter, kvarstår efter årsskiftet finns möjlighet att förlänga tilläggsavtalen till den 31 mars 2022.

När det gäller det sista deluppdraget, att anpassa trafikproduktionen till nytt resande, har trafikavdelningen inom förvaltningen lämnat förslag på besparingar inför trafikplaneringen 2022.

Kollektivtrafiken efter pandemin

Uppdraget syftar till att öka kollektivtrafikens attraktivitet, öka förtroendet för SL och utveckla affärssamverkan, för att locka tillbaka resenärerna och återta trafiknämndens intäkter. Uppdraget har således ett mer framåtblickande perspektiv än vad systeruppdraget Kollektivtrafiken under restriktioner har. I uppdraget ingår fem deluppdrag: Biljettsortiment, Servicetjänster, Reklamaffärer, Mobilitetstjänster samt Marknad och försäljning. Inom samtliga delar pågår aktiviteter, och de stora effekterna förväntas realiseras under 2022 och framåt. Även ett kundinsiktsarbete, för att definiera ytterligare aktiviteter, pågår. Uppdraget kommer att löpa fram till och med 2024. Arbetet uppges bedrivas tvärfunktionellt inom förvaltningen, och utöver de

[12] TN 2020-0407; TN Protokoll nr 3/2021
[13] TN 2020-0407; TN Protokoll nr8/2021

definierade deluppdragen med tillhörande aktiviteter, ska uppdraget verka för att utifrån gjorda analyser få till ett metodiskt och förvaltningsgemensamt kundfokusarbete med en tydligare kommunikation gentemot resenärerna.

Granskningen visar att de planerade insatserna inom deluppdragen i ett första steg riktar in sig på att locka tillbaka tidigare, och attrahera nya, resenärer och därmed säkerställa ökade intäkter. Parallellt med detta beskrivs det som viktigt att synliggöra SL och dess verksamhet på de olika marknader som deluppdragen berör. En sådan positionering uppges vara ett viktigt medel på vägen mot såväl intäktssäkring och en ekonomi i balans som uppfyllandet av målet om hållbart resande i RUFS 2050. Samtliga deluppdrag prognostiseras leda till intäktsökningar samt bidra till de identifierade målen för uppdraget.

När det gäller deluppdrag Biljettsortiment utgår detta från att pandemin inte bara inneburit ett omfattande resenärstapp för kollektivtrafiken, utan också ett förändrat resandebehov hos nuvarande och potentiella, framtida kunder. Ett antal förslag för ett mer utvecklat biljettsortiment har arbetats fram, och ett pilotprojekt avseende en ny biljettyp kommer att initieras under hösten 2021. I syfte att säkerställa en bred politisk samsyn kring eventuella ytterligare förändringar i biljettsortimentet knöts i juni i år[14] en politiskt blocköverskridande referensgrupp till deluppdraget. Taxeförändringar beslutas av regionfullmäktige men andra förändringar kan hanteras av nämnden. Eftersom regionens budgetprocess redan är långt gången kan större förändringar troligtvis inte inlemmas i budget 2022, utan kan komma först till 2023.

3.1.3 Pågående rättsprocesser

Det pågår två större tvister som AB SL/trafiknämnden är inblandade i. Båda rättprocesserna förväntas få slutgiltiga domslut i slutet av 2021 eller början på 2022.

Den ena tvisten rör sprickor på tunnelbanevagnar, där AB SL under 2017 initierade skiljeförfarande mot Bombardier Transportation AB med hänvisning till leverantörens garantiåtagande för utmattningsskador för fordonstyp C20. Den andra tvisten rör signalsystemet för tunnelbanas röda linjen, där Hitachi Rail STS Sweden AB påkallat skiljeförfarande mot AB SL rörande parternas mellanhavanden kopplat till leveransen av signalsystemet. Under 2019 påkallade AB SL i sin tur skiljeförfarande mot Hitachi Swedens moderbolag Hitachi Rail STS S.P.A, gällande Hitachis skyldighet att infria det borgensåtagande som Hitachi påtagit sig i förhållande till SL rörande leveranskontraktet för signalsystemet. Dom i den första delen av tvisten föll i mars 2021, till Hitachi Swedens favör, och tvisten kommer att slutligt avgöras vid årsskiftet. För tvisten har en finansiell avsättning gjorts.

Utöver de två skiljeförfarandena har flera av trafiknämndens trafikupphandlingar överklagats, liksom även en totalentreprenad inom investeringsobjektet Program Tvärbanan Norr Kistagrenen. Också inom Program Slussen har

[14] TN 2021-0610

en överklagan inkommit i relation till likriktarstation Fatburen 1 och inom Program Saltsjöbanan har detaljplanerna för mötesstationerna i Fisksätra och Tattby överklagats till Mark- och miljödomstolen.

3.1.4 Risk och intern kontroll

Av revisionens granskning framgår att ett långsiktigt utvecklingsarbete för området risk och intern kontroll pågår på förvaltningen. Inom ramen för detta bildades under hösten 2019 sektion Risk och intern kontroll inom avdelningen för verksamhetsstyrning och ekonomi. Under 2020 och början av 2021 har styrande dokument uppdaterats och beslutats av förvaltningschefen, och implementering av dessa rutiner har påbörjats.

Granskningen visar att ett arbete har påbörjats med ett generellt ramverk för internkontroll, genom att kartlägga och bryta ner processer i delprocesser samt definiera kontroller. Arbetet med ramverket uppges i intervjuer vara ett långsiktigt arbete. Förvaltningen har även påbörjat implementeringen av ett nytt arbetssätt för framtagande av plan för intern kontroll. Arbetssättet innebär att identifierade verksamhetsrisker på avdelningsnivå samlas in och sammanställas i ett riskregister, där prioriterade risker sedan presenteras för trafikförvaltningens ledningsgrupp. Förvaltningschefen fattar beslut om vilka identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan, och som därmed bör inkluderas i nämndens plan för intern kontroll. Riskregistret är ett underlag för, och ett komplement till, framtagande av plan för intern kontroll. Detta arbete har påbörjats under 2021 och kommer att ligga till grund för framtagandet av 2022 års plan för intern kontroll samt verksamhetsplan för 2022. De risker som framkommit från detta nya arbetssätt har sammanställts riskregistret och utvärderats tillsammans med de redan existerande riskerna i 2021 års plan för intern kontroll. Detta arbete ledde inte till någon förändring av de risker som redan identifierats i plan för intern kontroll 2021.

I samband med fastställande av trafiknämndens verksamhetsplan för 2021 fastställde nämnden en för året aktuell plan för intern kontroll, upprättad utifrån dokumenterad risk- och väsentlighetsanalys.

Av granskningen framgår att nämndens plan för intern kontroll för 2021 har reviderats på uppmaning av regionstyrelsen[15], då planen bedömdes sakna den nedbrytning av riskområdena i delområden som krävs för att planen ska möjliggöra en tydlig styrning och uppföljning av åtgärder och kontroller. I intervjuer framkommer att detta främst gällde risken för antagonistiska angrepp. Trafiknämnden har till tertialrapporteringen reviderat sin plan för intern kontroll något, men enligt förvaltningen kan åtgärder för vissa risker inte beskrivas i detalj av sekretesskäl. Detta eftersom plan för intern kontroll är ett offentligt dokument.

[15] RS 2020-0536

I samband med nämndens delårsrapport har planen för intern kontroll följts upp. Nämnden bedömer, i delårsrapporten, att riskerna har påverkats av coronapandemin, men inte i någon större utsträckning. Det har dock varit ett fortsatt fokus på att hantera konsekvenserna av pandemin i hela verksamheten och därmed av riskerna kopplat till det. För riskerna som påverkats av pandemin har åtgärder och kontroller tagits fram. Ett fåtal risker har fått en ändrad bedömning, dessa har fått en lägre risk eller sannolikhetsklassning.

Nämndens delårsrapport innehåller en kortfattad beskrivande text, samt analys, av de högst värderade riskerna. Trafiknämndens högst värderade risker är:

- risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar, statliga regelverk och nya lagkrav,
- risk för antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system,
- risk att trafikförvaltningen inte förmår anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökande konkurrens, covid-19 och ny teknik,
- risk för att minskade eller uteblivna intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt.

De två sista riskerna, gällande kollektivtrafikens anpassning till nya behov samt risk för minskade eller utebliva intäkter, är nya sedan 2020 års plan för intern kontroll. Risken för *bristande kontroll och underhåll på anläggningar och fordon* har nedprioriterats sedan nämndens verksamhetsberättelse för 2020, och är inte längre en av de högst värderade riskerna.

3.1.5 Bedömning

Revisionen konstaterar att ett flertal initiativ med koppling till såväl produktutveckling som intäktssäkring har initierats av trafiknämnden inom ramen för de båda förvaltningschefsuppdragen Kollektivtrafiken under respektive efter pandemin. Flera av dessa initiativ är strategiska och långsiktiga, och kommer i vissa fall förmodligen inte att generera tydliga effekter i direkt närtid. Revisionen ser en risk för att detta längre tidsperspektiv inte till fullo fångas upp i regionens ordinarie årsbundna uppdrags- och rapporteringscykel. Revisonen menar att det i trafiknämndens rapportering till fullmäktige bör göras en explicit koppling mellan initiativens effekter och Region Stockholms långsiktiga mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet respektive RUFS 2050, för att tydliggöra hur uppdragen bidrar till måluppfyllelsen.

Revisionen bedömer att förvaltningschefsuppdragen kontinuerligt följs upp av trafikförvaltningens ledningsgrupp och att även nämnden erhåller relevant information kopplat till fullmäktigeuppdragen att anpassa trafikutbudet till resenärernas förändrade efterfrågan samt att utreda åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och andelar av de motoriserade resorna.

Revisionen noterar vidare att trafiknämnden fortsätter utvecklingsarbetet inom risk och intern kontroll. Revisionen kommer att följa arbetet även fortsättningsvis.

Trots pågående effektiviseringsarbete, och de åtgärder som initierats inom ramen för förvaltningschefsuppdragen, menar revisionen att det finns risk för att pandemin får fortsatt stora konsekvenser för nämndens ekonomi under flera år framöver. Liksom tidigare[16] understryker revisionen att det kan finnas behov av mer genomgripande åtgärder framöver. Som revisionen tidigare pekat på[17] bör trafiknämnden därför, i samverkan med regionstyrelsen, arbeta fram tänkbara strategier – såväl ekonomiska som verksamhetsmässiga – för att långsiktigt kunna hantera effekterna av pandemin.

3.2 Investeringsstyrning

3.2.1 Prioritering av investeringar

I samband med att fullmäktige beslutade om Region Stockholms budget 2021 minskades investeringsutrymmet jämfört med trafiknämndens äskande med 10,5 mdkr (ca 20 procent) för åren 2021-2030. I revisionens tidigare granskning[18] framgick att ett antal objekt som funnits med i investeringsplanen (för åren 2020-2029) tagits bort. Ett flertal objekt som nämnden föreslagit i underlaget till budget 2021 hade också strukits. Detta föranledde trafikförvaltningen att inleda en analys av såväl ekonomiska som verksamhetsmässiga konsekvenser av den minskade investeringsramen. Konsekvensanalysen har sedan legat till grund för underlaget inför budget 2022. Revisionen har granskat resultatet av konsekvensanalysen och det prioriteringsarbete som den mynnat ut i för budgetunderlaget för 2022.

Inom ramen för den ordinarie budgetprocessen inför 2022 har trafiknämnden, i enlighet med regionstyrelsens anvisningar, tagit fram ett underlag till arbetet med budget 2022. Ärendet hanterades i nämnden i maj 2021[19]. Den i underlaget föreslagna investeringsplanen innebär en ökning med 4,9 mdkr i jämförelse med fullmäktiges beslutad ram för åren 2021-2030. Ökningen förklaras av att projektstart/förskottering för två objekt inom Sverigeförhandlingen tidigarelagts; att Saltsjöbanan behöver kapacitetsförstärkas för att hantera trafiken under den försening som drabbat utbyggnaden av tunnelbanan[20]; och att fyra av de objekt som tagits bort i budget 2021 nu lyfts tillbaka[21], om än med reducerad omfattning.

[16] Regionrevisorerna, Årsrapport 2020 Trafiknämnden
[17] Regionrevisorerna, Delrapport 2020 Trafiknämnden
[18] Regionrevisorerna, Årsrapport 2020 Trafiknämnden
[19] TN 2020-1671
[20] Ett nytt investeringsobjekt, Saltsjöbanan FUT, har tillkommit för att kapacitetsförstärka Saltsjöbanan under FUT:s försening och uppgår till ca 1,4 mdkr
[21] Det rör sig om Hässelbygrenen, Framtida trafikstyrningssystem, Roslagsbanan ersättning X10p samt Färjeterminal Skeppsbrokajen

Granskningen visar att trafikförvaltningen såg ett behov av att komplettera regionens prioriteringsmodell för investeringar[22], för att tydliggöra och synliggöra de investeringar som är helt avgörande för en fungerande kollektivtrafik. Med utgångspunkt i konsekvensanalyser har en prioritering gjorts internt på förvaltningen utifrån tre kriterier: 1) vad som krävs för att kollektivtrafiken ska kunna *fortsätta rulla*; 2) vad som är reglerat i olika *samverkansavtal* (t.ex. Stockholms- och Sverigeförhandlingarna); 3) vad som behöver utvecklas för att möta *kommunerna och regionens behov* av kollektivtrafik. Prioriteringen, tillsammans med konsekvens- och riskanalyser, har sedan kopplats till regionledningskontorets anvisningar för prioritering och riskbedömning av investeringsobjekt, och återfinns i bilaga till budgetunderlaget 2022. De investeringsobjekt som lyfts tillbaka prioriteras till mellan 8 och 9,5 på en 10-gradig skala.

I konsekvensanalys- och prioriteringsarbetet har också ett utvecklat *systemperspektiv* arbetats fram, där kollektivtrafiksystemets olika delar åskådliggörs och relateras till varandra i syfte att möjliggöra en transparent och tydlig prioritering av investeringar, sett till hela kollektivtrafiksystemet. Arbetet med systemperspektivet kommer att fortsätta för att ytterligare precisera behov och åtgärder. I intervjuer anges att i de utvecklings- och förvaltningsplaner, som ingår i trafikförvaltningens strategiska ramverk och som är under utarbetande, kommer investeringsbehov att identifieras tillsammans med en prioritering inom respektive plans systemområde. Systemledare med utpekat ansvar har utsetts per trafikslag (trafiksystem enligt systemperspektivets terminologi), och dessa ska återkommande stämma av investeringar inför vidare prioritering.

Nämndens långsiktiga investeringsbehov framgår av den Kollektivtrafikplan[23], som nämnden i juni 2017 beslutade att uppdra till förvaltningschefen att utarbeta, och som för närvarande är ute på remiss. Kollektivtrafikplanen planeras antas av nämnden i början av 2022. I budgetunderlaget inför budget 2022 understryker trafiknämnden att den höga investeringstakten inom kollektivtrafiken kommer att bestå under planperioden. Vidare uppges att för att kunna säkerställa en väl fungerande kollektivtrafikanläggning och en ökad tillgänglighet för perioden 2022-2031 kommer investeringsbehoven att vara omfattande. Ett antal risker/utmaningar kopplade till investeringsplanen lyfts också fram. En särskild utmaning hänger samman med statusen på det nuvarande kollektivtrafiksystemet och livslängden hos de ingående delarna. Nämnden betonar att för att bibehålla nytta och effektivitet i det befintliga systemet kommer uppdateringar och ersättningsinvesteringar att krävas, vilket innebär ett fokus på underhåll parallellt med nyinvesteringar.

---

[22] Enligt Region Stockholms riktlinje Investeringar (RS2019-0867; RS2019-0829) ska följande kriterier användas för jämförelse och rangordning av investeringar: Måluppfyllelse, Lagkrav och myndighetskrav, Tidsprioritet – hälsa och säkerhet, Tidsprioritet – samband, Rationaliseringar.
[23] TN 2014-0777; protokoll nr 6/2021

3.2.2 Ersättningsinvesteringar inom åtgärdsvalsprocessen

Revisionen har tidigare[24] granskat trafikförvaltningens arbete med att anpassa sin verksamhet till regionens nya investeringsregelverk. Granskningen rörde bland annat ett utvecklingsprojekt i syfte att anpassa trafiknämndens investeringsprocess till den nya riktlinjen (se nedan). Granskningen visade att implementeringen av den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen (ÅIP) skulle fortgå under 2021. Revisionen har översiktligt granskat denna implementering, med särskilt fokus på den specifika tillämpningen av processen för *ersättningsinvesteringar*.

Regionens riktlinje för investeringar[25] definierar en investeringsprocess där åtta faser med tillhörande krav – initiering, behovsanalys, åtgärdsval, inriktning, planering, genomförande, överlämnande samt effektrealisering – ingår. Riktlinjen gäller för såväl ny- som ersättningsinvesteringar, och trafikförvaltningen har identifierat en särskild problematik kopplad till tillämpningen av riktlinjen för små och medelstora ersättningsinvesteringar samt gränsdragningar för olika former av underhåll. Nämndens stora, strategiska investeringar initieras i huvudsak inom avdelning strategisk utveckling, medan ersättningsinvesteringar vanligen initieras av trafikavdelningen. Med utgångspunkt i att arbetsprocessen för att hitta rätt åtgärder skiljer sig åt mellan behovet att vidmakthålla respektive utveckla kollektivtrafiksystemet, har trafikförvaltningen tagit fram en specifik tillämpning, i form av en modell med tre olika beslutsprocessvarianter för ersättningsinvesteringar. Modellen har presenterats för, och stämts av med, regionledningskontoret och tillämpas i verksamheten. Tanken med de olika varianterna är att investeringens omfattning ska matchas mot en rimlig beslutsadministration och resursåtgång, så att enkla investeringar inte behöver genomgå hela den mer omfattande processen.

Beslutsvarianterna grundar sig i ersättningsinvesteringens storlek (investeringskostnad) och komplexitet[26], där vissa mindre (under 50 mnkr) och enklare investeringar kan hoppa över[27] de inledande faserna i ÅIP:n och gå direkt till genomförandebeslut[28]. För de mycket stora ersättningsinvesteringarna (över 300 mnkr) ska beslut fattas inför varje fas i ÅIP, enligt regionens riktlinje för investeringar, men för de objekt som ligger här emellan görs en individuell bedömning av vilken beslutsväg som ska väljas. För objekt, som innefattar åtgärder över 50 mnkr men under 300 mnkr, gäller att i

[24] Regionrevisorerna, Delrapport 2020 Trafiknämnden; Regionrevisorerna, Årsrapport 2020 Trafiknämnden
[25] RS 2019-08-67; RS 2019-0829
[26] Komplexitet kan exempelvis ges av stort antal beslutsparametrar att beakta vid utvärdering av åtgärder, flera inblandade trafikslag, avsaknad av tidigare erfarenhet från liknande investeringar och stora tekniska utmaningar.
[27] Att ”hoppa över” beslutspunkter innebär inte att de frågeställningar som ska besvaras i tidigare faser utgår; dessa ska fortfarande besvaras i underlagen men beslutsadministrationen minskar.
[28] Enklare objekt kan gå direkt till Genomförande inom ramen för befintliga underhållskontrakt. Det gäller till exempel enkla 1-1-byten eller åtgärder av repetitiv natur, med låg osäkerhet, låg trafikpåverkan och som ej kräver en omfattande planering.

normalfallet tas det första ÅIP-beslutet inför att starta fasen inriktning. För *komplexa objekt* i denna kategori gäller dock att alla ÅIP-faserna ska gås igenom. Inför inriktningsbeslut har därför en kontrollpunkt införts för att avgöra om komplexiteten i investeringen motiverar en fullskalig ÅIP-process eller inte. I intervjuer framkommer att detta beslut fattas av respektive linjechef, och att en formaliserad kontrollfunktion för att avgöra vilken väg investeringen ska gå saknas. För de investeringar som genomförs av avdelning investeringsprojekt (IP) finns ett granskningssteg, via den projektbeställning som då görs, men för de ersättningsinvesteringar som inte genomförs av IP finns inget motsvarande granskningssteg.

3.2.3 Trafikförvaltningens investeringsråd

Revisionen har tidigare rekommenderat trafikförvaltningens ledning att tydliggöra roller och ansvar för förvaltningens investeringsråd i förhållande till den formella beslutsprocessen och nämndens ansvar för investeringsverksamheten[29]. Årets granskning visar att roller och ansvar nu har förtydligats. Ur, av förvaltningschefen fastställd, Arbetsordning för trafikförvaltningen[30] framgår att investeringsrådet är ett av förvaltningschefens sex inrättade råd, vilka ska fungera som stöd till trafikförvaltningens ledningsgrupp (TFLG) och till linjeorganisationen. Råden har en rådgivande och beredande funktion samt ska säkerställa ett tvärfunktionellt arbete inom sina respektive arbetsområden.

Investeringsrådet ska därmed fungera rådgivande i förhållande till linjeansvariga och till förvaltningens ledningsgrupp, där beslut fattas i enlighet med beslutsordningen. I rådet ingår avdelningschefer för trafikförvaltningens samtliga avdelningar[31] (förutom ledningsstaben) samt förvaltningschefen och förvaltningens chefsjurist. Rådet sammanträder varannan vecka.

I arbetsordningen specificeras att samtliga tjänsteutlåtanden som ska tillsändas nämnden för beslut ska ”beredas och godkännas i investeringsrådet alternativt TFLG”. Vidare framgår att rådet ska ”säkerställa efterlevnad av styrande principer och regelverk för investeringar” samt ”säkerställa tydliga prioriteringar, långsiktigt lägre utgifter och effektivt genomförda investeringar”. I intervjuer framkommer att rådet på sina möten löpande följer upp förvaltningens investeringsobjekt enligt en standardiserad struktur med fokus på tid, kostnad och innehåll samt risker och riskhantering. Inför nämndbeslut bereder investeringsrådet även ärenden och fattar tillämpliga beslut enligt Region Stockholms riktlinje för investeringar[32]. Vidare hanteras planerings- och prioriteringsarbete (se ovan) kopplat till budgetunderlag och verksamhetsplan av rådet.

[29] Rekommendation nr 37778, Regionrevisorerna Årsrapport 2019 Trafiknämnden
[30] TN-S-477387, fastställd 2021-02-08
[31] Verksamhetsstyrning och ekonomi, Strategisk utveckling, Investeringsprojekt, Trafikavdelningen, IT-avdelningen.
[32] RS 2019-0867; RS 2019-0829

3.2.4 Bedömning

Revisionen noterar att investeringsredovisningen i nämndens delårsrapport utvecklats med kortfattade risk- och åtgärdsbeskrivningar per specificerat investeringsobjekt över 100 mnkr, vilket förtydligar bilden av utvecklingen inom respektive objekt. Revisionen menar att relevant information om respektive objekt nu återfinns i rapporteringen, men att presentationen fortfarande skulle kunna göras tydligare och mer läsarvänlig. Detta genom att exempelvis samla all information om respektive objekt på ett ställe, istället för som nu under två separata rubriker. Fortfarande saknas också sammanfattande eller övergripande kommentarer kring vad den beskrivna utvecklingen får för konsekvenser för den samlade investeringsvolymen. Tidigare lämnad rekommendation[33] gällande löpande information till nämnden bedöms ändock vara åtgärdad.

Revisionen har tidigare rekommenderat[34] trafikförvaltningens ledning att i samarbete med FUT och regionledningskontoret fastställa hur nämndens investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument. 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 ansvaret för utvecklingsarbetet ligger på regionstyrelsen, varför tidigare lämnad rekommendation till trafikförvaltningens ledning inte längre är aktuell.

Revisionen ser positivt på nämndens pågående arbete med att sammanställa och tydliggöra verksamhetens mer långsiktiga investeringsbehov ur ett systemperspektiv. Även trafikförvaltningens initiativ att arbeta fram en tillämpning av regionens riktlinje för investeringar, som beaktar den egna verksamhetens specifika behov, ser revisionen som en positiv utveckling.

Revisionen bedömer att de utvecklingsinitiativ med konsekvensanalyser och komplettering av regionens prioriteringsmodell som tagits fram av förvaltningen, tillsammans med det pågående arbete med Kollektivtrafikplan och utvecklingsplaner, ger förutsättningar för att göra prioriteringen av investeringsbehoven tydligare och mer transparent. När samtliga dokument inom det strategiska ramverket finns på plats bör även förutsättningarna för att tydliggöra investeringsbehoven på längre sikt ha stärkts. Revisionen kommer att fortsätta följa utvecklingsarbetet.

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.

---

[33] Landstingsrevisorerna, Delrapport 2016 Trafiknämnden, rekommendation 28827 (tidigare ID 869)
[34] Regionrevisorerna, Årsrapport 2019 Trafiknämnden, rekommendation 37777

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[35] bedöms därmed vara åtgärdad.

3.3 Ledningsnära kostnader och representation

Revisionen har granskat förvaltningens efterlevnad av riktlinjer och regelverk gällande ledningsnära kostnader och representation, genom stickprov på attestflödet. Granskningen visar på avvikelser, då representationskostnader har slutattesterats på belopp som överstigande attestantens befogenhetsnivå. Det ingår i rollen som utbetalningsattestant att eskalera vidare sina egna kostnader i systemet om beloppet överstiger attestantens befogenhetsnivå, men då detta är en manuell aktivitet finns risk att personer med behörighet till systemet kan attestera sina egna utlägg eller attestera felaktiga belopp.

Den administrativa bestämmelsen för resor och representation har omarbetats under året och ett nytt styrdokument har fastställts[36] för att förhindra att fel person slutattesterar utläggskvitton för representation. Revisionen kommer att följa upp implementeringen av den nya bestämmelsen i samband med årsbokslutsgranskning för att säkerställa efterlevnad.

3.4 Minskning av administrativa kostnader

I Region Stockholms budget 2021[37] har trafiknämnden fått i uppdrag att, i likhet med flera andra nämnder och bolag[38], sänka de administrativa kostnaderna med tio procent under 2021 och att i verksamhetsplan 2021 beskriva hur detta ska genomföras. Utgångspunkten var att värna kärnverksamheten och effektivisera administration, lokalanvändning och inköp. Revisionen har granskat nämndens arbete med uppdraget vad gäller såväl planering för, som uppföljning av, kostnadsminskande åtgärder.

I verksamhetsplan 2021 listar trafiknämnden, i enlighet med anvisningarna, ett antal kostnadssänkande åtgärder. Nämnden uppger att en minskning av administrativa kostnader ska realiseras genom lägre budgeterade nivåer för specialistkonsulter, reklam och PR, licenser, avgifter till branschorganisationer och facility management. Dessa åtgärder beräknades få ett genomslag på 73 mnkr, vilket motsvarar 14 procent. I samband med nämndens delårsrapport har denna siffra justerats ner, till 10,4 procent, främst till följd av

[35] Regionrevisorerna, Årsrapport 2019 Trafiknämnden, rekommendation nr 37778
[36] Fastställdes 2021-06-09
[37] RS 2020-0469
[38] 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

lägre totala kostnader och högre kostnader för juridiska tjänster än beräknat, kopplat till rättsliga tvister (se avsnitt 3.1.3).

Nämnden anger i sin delårsrapport att uppdraget kommer att uppfyllas under 2021, men poängterar samtidigt att de kostnadssänkande åtgärderna leder till ett ansträngt resursläge och att det inte kan uteslutas av verksamheten på sikt påverkas negativt. För att klara målet har bland annat många vakanser inte återbesatts, vilket medför att ambitionsnivån kan komma att behöva sänkas i vissa delar av verksamheten framöver. I såväl verksamhetsplan 2021 som i tertialrapport per april 2021 och delårsrapport 2021, lyfter nämnden att den definition av administrativa kostnader som används i regionledningskontorets anvisningar inte är adekvat för en beställarorganisation som trafikförvaltningen.

I intervjuer framkommer att en kategorisering av till exempel upphandlare av stora trafik- och entreprenadavtal som administrativ personal snarare än som kärnverksamhet, inte ger en rättvisande bild av verksamheten. Istället argumenterar nämnden för att en mer lämplig indikator utgörs av kostnaden för just *beställarorganisationen* i förhållande till kärnverksamhetens kostnader. Beställarorganisationen utgörs, enligt trafikförvaltningens definition, av samtliga personalkostnader, samtliga kostnader för specialistkonsulter och lokalhyror till serviceförvaltningen. Enligt denna definition utgör de administrativa kostnaderna en delmängd av kostnaderna för beställarorganisationen.

Nämndens arbete med en effektiviseringsplan, som var ett fullmäktigeuppdrag från 2019, utgår från beställarorganisationen och nämnden har tidigare rapporterat att målet är att effektivisera beställarorganisationen med 2 procent per år. Denna målsättning kvarstår och är kopplad till indikatorn Administrationens andel av kostnaderna. Målvärdet för indikatorn är att andelen ska minska från år 2020, och nämnden rapporterar att målet prognostiseras uppnås för 2021[39].

3.4.1 Bedömning

Revisionen konstaterar att trafiknämnden rapporterar att uppdraget att sänka de administrativa kostnaderna med 10 procent kommer att uppnås för året. Nämnden uttrycker samtidigt att resursläget är ansträngt och pekar på att negativa effekter längre fram kan uppstå i nämndens kärnverksamhet, om regionledningskontorets definition av administrativa kostnader kommer att tillämpas även fortsättningsvis tillsammans med andra besparingskrav. Revisionen ser en risk för att eventuella ytterligare besparingsåtgärder inom administrationen kan bli utmanande för nämnden att uppnå.

[39] 2020 års utfall på indikatorn var 2,1 procent och årsprognosen per augusti landar på samma nivå. Budgeterad andel för år 2021 var 1,9 procent, men lägre totala kostnader och ett ökat behov av juridiskt stöd har påverkat årsprognosen.

3.5 Klimatanpassning

I ett särskilt projekt[40] under 2021 har revisionen 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 förutom trafiknämnden, regionstyrelsen, fastighets- och servicenämnden och Locum AB.

Fullmäktiges budget[41] och miljöprogram[42] tydliggör att Region Stockholm aktivt ska arbeta med klimatanpassning och bl.a. ta fram en klimatanpassningsplan och ha ett systematiskt och effektivt regionövergripande arbete. Revisionen bedömer att fullmäktiges inriktning inte har uppnåtts. Trafiknämnden bör därför 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.

Klimatanpassningsarbetet har framförallt bedrivits genom att lyfta klimatrelaterade risker i klimat-, risk och sårbarhetsanalyser (KRSA). Trafikförvaltningen och FUT tar fram en gemensam KRSA men denna antas inte av nämnden, vilket den, i enlighet med fullmäktiges budget, ska göra. Revisionen bedömer därför att trafiknämnden bör besluta om KRSA. Vidare visade granskningen att ingen av åtgärderna i den trafikgemensamma KRSA:n riktas mot FUT:s verksamhet. Revisionen bedömer därför att FUT:s roll kan tydliggöras när det gäller arbetet med att ta fram, hantera och besluta om åtgärderna i den trafikgemensamma KRSA:n.

Trafikförvaltningen har under hösten 2021 påbörja ett utvecklingsarbete för att kunna stärka klimatanpassningsarbetet framöver. Revisionen ser positivt på detta, men konstaterar att mycket arbete återstår. Eftersom trafiknämnden enligt reglementet har ansvar för att vidmakthålla och långsiktigt utveckla kollektivtrafikens anläggningar och fastigheter bedömer revisionen att det är viktigt att trafiknämnden får ta del av slutsatserna i förvaltningens pågående utvecklingsarbetet. Det är också viktigt att stärka och tydliggöra FUT:s uppföljning av hur framtidens tunnelbana klimatanpassas.

Regionrevisorerna har lämnat över rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 16 december 2021.

3.6 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[43] innebär att mängden miljö-och hälsofarliga kemikalier för drift

[40] Regionrevisorerna, Rapport 2/2021, Klimatanpassning av Region Stockholms fastigheter och anläggningar
[41] RS 2020-0469
[42] LS 2015-0092
[43] LS 2015–0092

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.

Regionstyrelsen har antagit två olika utfasningslistor för miljö-och hälsofarliga kemikalier, en för produkter och en för varor.[44] Med varor avses saker i fast form, exempelvis möbler, fordon och datorer. Med produkter avses saker som inte är i fast form exempelvis rengöringsmedel och motorolja. I dessa listor specificeras vilka kemikalier som ska fasas ut[45], samt vilka kemikalier som redan är förbudsämnen[46]. Utfasningsämnen ska fasas ut på sikt, genom att användningen succesivt ska minska. Förbudsämnen får endast användas efter att dispens sökts av trafikutövaren. Detta förfarande sker tre gånger per år, då dispensansökningar samlas in av trafikförvaltningen för att förmedlas till regionledningskontoret för bedömning. Av granskningen framgår att utfasningslistorna uppdateras relativt sällan; gällande listor är fem år gamla[47]. En risk finns därför att utfasningslistorna hamnar i otakt med övriga aktörers kemikaliestandard, exempelvis har Trafikverket andra kemikaliekrav än de som ställs i regionstyrelsens beslutade utfasningslistor. Det har visat sig att detta är problematiskt då vissa trafikutövare behöver förhålla sig till både Trafikverkets och Region Stockholms kemikaliekrav.

År 2017 inventerades utfasningskemikalier som används för drift och underhåll av fordon, fastigheter och depåer hos de trafikutövare som trafikförvaltningen anlitar. Den uppmätta mängden utgör basår för miljöprogrammets mål 10. En årlig inventering och redovisning har sedan utförts varje år. Av trafiknämndens senaste hållbarhetsredovisning framgår att användningen av miljö-och hälsofarliga kemikalier minskade med sju procent år 2018 för att sedan ökat med 67 procent år 2019 och 91 procent år 2020[48]. Av granskningen framgår att det har funnits en underrapportering av kemikalier innan målet antogs år 2017, men att medvetenheten succesivt ökat hos trafikutövarna vilket förbättrat inrapporteringen. Ökad rapportering, i kombination med att underhållet, och därmed användningen av kemikalier, varierar från år till år på grund av åldrande fordon och periodiserat underhåll för fordon och utrustning, medför att målet är komplext för trafiknämnden att förhålla sig till.

Granskningen visar att trafikförvaltningen kontinuerligt arbetar för att trafikutövarna ska följa kraven kopplande till utfasningslistorna genom avtal och uppföljningar samt utbildningar[49]. Exempelvis följs kraven upp regelbundet

[44] LS 2015–1281
[45] Kemiskt ämne som ska fasas ut inom regionen. Utfasningsämnena relaterar till mål och riktlinjer för regionens miljöarbete.
[46] Kemiskt ämne som är förbjudet att använda inom regionen. Förbudsämnena består av ämnen som redan har fasats ut från regionens verksamheter.
[47] LS 2015–1281, LS 2015–0092
[48] TN 2020–0044
[49] SL-S-648509

genom att trafikförvaltningen begär in kemikalieredovisning från entreprenörer och tillsynsrevisioner från kommuner vid depåer. Majoriteten av trafikutövarna är miljöcertifierade [50] och dessa externrevisionsrapporter begärs även in av trafikförvaltningen. Av granskningen framgår också att nya uppföljningsplaner för avtal är under implementering på förvaltningen där utfasningslistorna är en del av kravbilden.[51] Trafikförvaltningens *Riktlinjer miljö och energi* (RImiljö) samt *Rutin för uppföljning av miljö och bullerkrav i trafikavtal* beskriver ansvar och roller samt metodiken för uppföljning av krav enligt utfasningslisorna. Granskningen visar att den tidigare utfasningslista, som gällde fram till 2016[52], innehöll förbudsämnen som inte överfördes till de nu gällande utfasningslistorna. Detta då de bedömdes vara utfasade inom regionens verksamheter.

För investeringsprojekt är förfarandet framförallt styrt av målet i fullmäktiges miljöprogram om att trafiknämnden ska bedöma material och produkter som används vid ny- och ombyggnation enligt byggvarubedömningens[53] kriterier. Målet är att minst 90 procent av de bedömda varorna ska uppfylla byggvarubedömningens kriterier för ”rekommenderas” eller ”accepteras” och att minst 50 procent av alla byggvaror i ny- och ombyggnationer ska bedömas mot byggvarubedömningen. I investeringsprojekt ställs därför krav enligt byggvarubedömningen. Utfasningslistan för miljö- och hälsofarliga kemikalier i varor, finns att tillgå som stöd i projekt i fallet att byggmaterial eller varor inte är miljöbedömda i byggvarubedömningens databas. Fordon ingår inte i byggvarubedömningen utan dessa investeringar ingår istället enbart i utfasningslistan för miljö- och hälsofarliga kemikalier i varor.

Underhållsavtal för fastigheter inkluderas inte i rapportering av kemiska produkter, då dessa avtal inte fanns 2017 när målet beslutades. Fastigheter bedöms dock vid investeringsprojekt enligt byggvarubedömningen samt utfasningslistan för miljö- och hälsofarliga kemikalier i varor.[54]

3.6.1 Bedömning

Revisionen noterar att trafiknämnden inte har uppnått målet i miljöprogrammet om att minska mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll i enlighet med fullmäktiges miljöprogram. Revisionens bedömer dock att trafiknämnden har en tillräcklig styrning och kontroll över arbetet och arbetar enligt intentionerna i miljöprogrammet. Detta eftersom trafiknämnden ställer krav enligt utfasningslistan samt utför avtalsuppföljning för

[50] I enlighet med ISO14001 vilket är ett standardiserat miljöledningssystem som granskas av en extern ackrediterat certifieringsorgan.
[51] Bussavtal E31
[52] Stockholms läns landstings utfasningslista för miljö- och hälsofarliga kemikalier 2012-2016
[53] Byggvarubedömningen är en medlemsförening vars organisation och systematik utvecklas hela tiden. Från och med 2019 har trafikförvaltningen, Förvaltning för utbyggnad av tunnelbanan (FUT) och Locum ett gemensamt medlemskap och ingår dessutom i olika referensgrupper för att stödja systemets utveckling.
[54] Varaktiga komponenter i fastigheten bedöms enligt byggvarubedömningen (balkar, tak osv), medan exempelvis köksutrustning, vitvaror och utrustning för textilvård bedöms enligt utfasningslistan för kemikalier i varor.

dessa krav. Revisionen ser också positivt på att en ny struktur för avtalsuppföljning är under implementering på trafikförvaltningen. För att ytterligare stärka arbetet kan förvaltningen säkerställa att ämnen som redan fasats ut inte inkluderas i upphandlingar samt att även underhållsavtal för fastigheter inkluderas i rapporteringen av kemiska produkter.

3.7 Intern kontroll i ekonomiprocesserna

3.7.1 Avtalsregister för fastighetsbestånd

Revisionen har tidigare rekommenderat[55] trafiknämnden att fullfölja och slutföra genomgången av fastighetsbeståndet i fastighetssystemet Fastnet[56], säkerställa att avtalen finns tillgängliga i avtalsdatabasen samt genomföra en fullständig inventering och uppmätning av lokalbeståndet. Detta för att säkerställa att hyresfakturering sker enligt uppställda avtalsvillkor. Implementerade riktlinjer för en enhetlig avtalsuppföljning under hela avtalstiden behövs också. Revisionen har granskat förvaltningens arbete med fastighetsbeståndet i Fastnet.

Granskningen visar att trafiknämnden sedan hösten 2020 har arbetat med ett projekt för genomgång av fastighetsbeståndet i Fastnet. En handlingsplan för Fastnet har tagits fram i syfte att genomföra en fullständig inventering av alla berörda sektioners hyresavtal för att på så sätt säkerställa tillgänglighet och riktighet i den information som ligger till grund för hyresfakturering. I handlingsplanen ingår även att fastställa och dokumentera rutiner för hur trafikförvaltningens sektioner ska arbeta i systemet. Under arbetets gång har avvikelser och problem listats i en åtgärdsplan.

Revisionen har granskat såväl handlingsplanen som den upprättade åtgärdsplanen. Ur åtgärdsplanen framgår identifierade avvikelser, orsaksanalys och förslag på åtgärder. De avvikelser som identifierats är kopplade till lagring av avtal samt uppgifter i avtalsvillkoren.

3.7.2 Biljettintäkter SL Access

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.

---

[55] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2012 trafiknämnden; rekommendation nr 28802 (tidigare 25).
[56] Ett fastighetssystem är ett affärssystem anpassat för fastighetsägares behov och processer.

Granskningen visar att de kompenserande kontroller som förvaltningen utför i stort är tillräckliga för att upptäcka väsentliga felaktigheter i biljettintäkterna. Vidare noterar revisionen att i takt med den pågående utfasningen av SL Access, där biljettintäkterna successivt flyttas över till det nya biljettsystemet TAP (se nedan), kommer beroendet av den nuvarande leverantörens interna kontroll att minska. När trafikförvaltningen härigenom kommer att hantera större del av de interna kontrollerna inom den egna organisationen, kommer förutsättningarna för kontroller automatiskt att förbättras.

3.7.3 Biljettsystemet TAP

SL Access håller successivt på att ersättas av ett nytt biljettsystem, TAP, som varit i drift sedan 2018 för försäljning av app-biljetter. Under 2021 har även tjänsten *res med betalkort* tagits i drift, med vilken resenären kan betalar sin biljett med bankkort direkt i spärren. Under året har intäkterna från TAP-systemet successivt ökat.

Revisionen har granskat avstämnings- och avvikelserapportering från systemet samt hur uppkomna avvikelser hanterats. Revisionen konstaterar att implementeringen av res med betalkort har fungerat väl och att trafikförvaltningen arbetar proaktivt för att åtgärda eventuella avvikelser. De avvikelser som framkom i avvikelserapporter var få till antalet och rörde mindre belopp. Vidare menar revisionen att trafikförvaltningen har en tydlig systematik för att hantera avvikelser.

3.7.4 IT och informationssäkerhet kopplat till finansiell rapportering

Revisionen konstaterar, liksom tidigare[57], att trafiknämndens IT-miljö innehåller ett flertal systemlösningar som på olika sätt delar information med varandra. Större delen av IT-verksamheten är outsourcad, vilket ställer krav på tillräckliga kontroller inom förvaltningen, för att kunna styra de IT-leverantörer som har leveransuppdrag. Detsamma gäller leverantörernas åtkomst till information och dualitet i förändringsmigration samt backup och säkerhetskopiering. Under 2021 har en omfattande förändring genomförts avseende IT-infrastrukturen, då förvaltningen bytt driftsleverantör (från EVRY till CGI).

3.7.5 Bedömning

Revisionen ser positivt på att inventeringen av fastighetsbeståndet i Fastnet kommit igång, och att det finns en plan för avvikelsehantering. Arbetet med att åtgärda avvikelserna 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.

[57] Regionrevisorerna, delrapport 2020 trafiknämnden

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 liknande systematik, för den kommande implementeringen av ytterligare funktionaliteter inom ramen för TAP.

Revisionen kommer att fortsätta följa utvecklingen inom samtliga ovanstående områden.

3.8 Granskningar utan väsentliga iakttagelser

Revisionen har granskat ett antal områden utan väsentliga iakttagelser. Detta gäller bokslutsprocessen, leverantörsfakturering, upphandlingsprocessen för trafikavtal (tilläggsavtal mellan AB SL och MTR för pendeltågstrafiken[58]), fullmakter och betalningsbehörigheter samt finansiering och leasing.

3.9 Uppföljning av tidigare rekommendationer

Revisionen har tidigare granskat nämndens hantering av kundsynpunkter och då rekommenderat trafikförvaltningens ledning att på ett systematiskt sätt analysera kundsynpunkterna som underlag för uppföljning och åtgärder inom trafikavtal[59].

Revisionens uppföljning visar att ett arbete har gjorts för att säkerställa att kundsynpunkter systematiskt omhändertas och åtgärdas i trafikavtal samt att roller och ansvar för detta arbete är definierade. Ett arbete med att gradvis implementera nya uppföljningsmallar på trafikavtal pågår inom förvaltningen i takt med att nya avtal upphandlas.

Revisionen har även följt upp ett antal tidigare rekommendationer gällande intern styrning och kontroll inom ekonomiprocesserna, rörande utlandsresor och representation[60] respektive systemstöd för upphandling.[61]

3.9.1 Bedömning

Revisionen ser positivt på de nya uppföljningsmallar som förvaltningen är i processen att implementera för trafikavtal. Revisionen bedömer att det sker ett systematiskt omhändertagande av kundsynpunkter samt att kravbilden

---

[58] Pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen (E24) SL 2014-0784
[59] Rekommendation 28823 (nr 779 enligt tidigare numrering) Landstingsrevisorerna, Årsrapport 2015 trafiknämnden
[60] Rekommendation 28866 (1205 enligt tidigare numrering) Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga rutinerna för gällande utlandsresor enligt gällande regelverk; rekommendation 28867 (1206 enligt tidigare numrering) Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att de interna kontrollmoment och krav som finns för utlandsresor även omfattar pågående investeringsprojekt och program; rekommendation 28868 (1207 enligt tidigare numrering) Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att attestrutiner vid attest av kostnader för utlandsresor samt ledningsnära kostnader och representation alltid tillämpas.
[61] Rekommendation 28803 (31 enligt tidigare numrering) 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.

och ansvarsfördelning är tydlig. Revisionen bedömer därför att rekommendationen är åtgärdad.

För rekommendationer kopplade till utlandsresor och representation konstaterar revisionen att förvaltningen förtydligat och uppdaterat sina styrdokument. Revisionen bedömer att förtydliganden och uppdateringar är tillräckliga, stickkontroller kommer att genomföras i slutet av året för att då bedöma om rekommendationerna kan anses vara åtgärdade.

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

4 Räkenskaper

I trafiknämndens balans- och resultaträkningar ingår trafikförvaltningen samt SL med koncern. Redovisningen ska upprättats enligt god redovisningssed. I detta avsnitt kommenteras de delar som tillhör trafikförvaltningens ansvarsområde, det vill säga resultatenhet trafikförvaltningen samt resultatenhet SL/TF. För FUT samt resultatenhet SL/FUT, se avsnitt 5.3.

4.1 Delårsrapport 2021-08-31

Revisionen av den finansiella rapporteringen har utförts i enlighet med International Standard on Review Engagements ISRE 2410 Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation.

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 god redovisningssed och de regioninterna anvisningarna.

I auktoriserad revisors översiktliga granskning av SL/TF har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att bolagets delårsrapport inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med bokföringsnämndens allmänna råd och god revisionssed.

5 Förvaltning för utbyggd tunnelbana

I detta avsnitt görs en bedömning av ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat, intern styrning och kontroll samt räkenskaper avseende trafiknämndens rapportering av FUT.

5.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat – prognos per 2021-08-31

5.1.1 Ekonomiskt resultat

Nämnden prognostiserar årets resultat för FUT till 0 kr, vilket är i linje med fullmäktiges resultatkrav (se dock avsnitt 5.2.2). Förvaltningen har inte särredovisat någon effekt av coronapandemin i resultaträkningen.

Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt.

Periodens investeringar uppgår till 2 347 mnkr. För helåret 2021 är prognosen 4 525 mnkr, vilket överstiger budget med 714 mnkr. Avvikelsen förklaras av att vid tidpunkten för fullmäktiges budgetbeslut hade ännu ingen överenskommelse nåtts mellan de finansierande parterna, rörande den fördyring på 9 mdkr som nämnden/FUT aviserat efter 2019 års genomlysning av kostnaderna för utbyggnaden av tunnelbanan (se avsnitt 5.2.1). Nämnden/FUT:s inlämnade underlag för budget 2021 låg ca 700 mnkr över vad fullmäktige sedermera beslutade. Mellanskillnaden har reglerats och finansierats genom fullmäktiges beslut om det tilläggsavtal som parterna enades om under våren 2021.

Avvikelser mellan prognos och budget analyseras per projekt. Till stor del är avvikelserna hänförliga till att finansieringslösningen för de fördyringar som lyfts inte hade nåtts vid tiden för fullmäktiges budgetbeslut. Även förskjutna tidplaner på grund av överklagade upphandlingsbeslut bidrar till avvikelsen.

Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska resultatet för nämnden/FUT i allt väsentligt som rimlig.

5.1.2 Verksamhetsmässigt resultat

Regionfullmäktiges övergripande uppdrag för nämnden/FUT är att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt gällande avtal från Stockholmsförhandlingen.

För varje verksamhetsspecifikt mål som förvaltningen ska förhålla sig till har lokala mål och indikatorer tagits fram. Nämnden prognosticerar att målvärdena för majoriteten av indikatorerna kommer att nås under året. En av indikatorerna beräknas dock inte uppfyllas; Inga allvarliga arbetsplatsmiljöolyckor och arbetsmiljöutbud. Det framgår av nämndens delårsrapportering för FUT att målvärdet inte kommer att nås eftersom sammanlagt tre olyckor och sju tillbud har skett. Målet är att noll olyckor och tillbud ska ske. För att uppnå målet har förvaltningen beslutat om en intensifierad satsning på arbetsmiljöarbetet.

Trafiknämnden har två specifika fullmäktigeuppdrag med koppling till FUT:s verksamhet: *att planera för kostnadssänkande åtgärder bland annat med beaktande av lärdomar av nya arbetssätt under pandemin* respektive *att*

återkomma till fullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund och Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan[62]. Status för båda uppdragen anges vara pågående enligt plan.

Fullmäktiges övergripande uppdrag till trafiknämnden *att sänka de administrativa kostnaderna med tio procent under 2021,* uppges pågå med avvikelse för FUT (se 5.2.1).

Revisionen bedömer nämndens prognos för det verksamhetsmässiga resultatet för FUT i allt väsentligt som rimlig.

5.2 Intern styrning och kontroll

5.2.1 Ekonomi- och verksamhetsstyrning

Tilläggsavtal för finansiering av tunnelbaneutbyggnaden
Under 2019 genomförde FUT en genomlysning av kostnader och tidplan för de tre utbyggnadssträckorna i 2013 års Stockholmsförhandling[63], det vill säga tunnelbana till Nacka och Söderort, tunnelbana till Arenastaden samt tunnelbana till Barkaby. Utgifterna beräknades uppgå till 9 307 mnkr över det i huvudavtalet överenskomna kostnadstaket, i 2016 års prisnivå. Samtal mellan de finansierande parterna (Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad, Järfälla kommun och staten) rörande hantering av utgiftsökningen, resulterade under våren 2021 i *tilläggsavtal 2021 avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling*[64]. Avtalet ersätter det tidigare tilläggsavtalet från 2017. Eftersom staten har minskat sin andel av den tillkommande investeringen från 53 procent till 43 procent har övriga finansierande parter (förutom Solna kommun) ökat sin andel[65]. Enligt förslaget till tilläggsavtal uppgår Region Stockholms del av den beräknade fördyringen till 3 018 mnkr,vilket innebär en höjning med fem procentenheter (från 27 procent till 32 procent) av Region Stockholms andel av finansieringen.

Beslut om det nya avtalet har fattats i regionfullmäktige samt i kommunfullmäktige Stockholm, Nacka, Solna och Järfälla. Villkor för avtalets giltighet är att staten undertecknar avtalet samt att det godkänns av regeringen. Regionstyrelsen har fått i uppdrag att inarbeta effekter av tilläggsavtalet gällande finansiering och tidplan för utbyggnaden av tunnelbanan samt tidplan för bostadsåtagandet i sitt förslag till budget 2022 för Region Stockholm.

---

[62] Uppdraget omfattar även Spårväg syd och Roslagsbanan till City men den delen av uppdraget
hanteras inom trafikförvaltningen.
[63] FUT 2021-0414
[64] FUT 2021-0476 (tjut TN); RS 2020-0876 (tjut RS); RS 2021-0124 (FM-protokollet)
[65] Stockholms Stads andel ökar från 11 till 13 procent, Nacka kommun från tre till fyra procent och Järfälla kommun från tre till fem procent. Solna kommuns andel ligger kvar på tre procent.

I samband med kostnadsöversynen 2019 framkom också att de finansierande parterna önskade större insyn i förvaltningens arbete, varför en utvecklad redovisning avseende tid, ekonomi och risker har tagits fram av förvaltningen och rapporteras till den partssammansatta styrelsen. Förvaltningen har även inlett ett arbete för att vidareutveckla sina processer för framtagande av kalkyler, användning av successivprincipen, tidsplanering och övergripande riskhantering. De olika delprojektens avrapportering till förvaltningsledningen har standardiserats, i syfte att stärka den kontinuerliga kontrollen och styrningen samt förbättra rapporteringen till de finansierande parterna. Vidare har nyckeltal som ska underlätta en samlad styrning tagits fram. För regionens vidkommande gäller samma anvisningar för redovisning av investeringsverksamhet för trafiknämnden/FUT som för övriga nämnder och bolag.

Bolagsstruktur för utbyggnaden av tunnelbanan
Under våren har beslut[66] fattats om att inrätta ett nytt, helägt dotterbolag inom AB SL där den byggverksamhet ska ligga, som kommer att bedrivas inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen 2017. Bolagets namn ska vara *SL Nya Tunnelbanan AB*, och inrättandet har två huvudsakliga motiv.

Sedan 1 januari 2020 har FUT:s pågående investeringar, med ett par mindre undantag, upparbetats i AB SL som bolag och juridisk person, och inte som tidigare inom den juridiska personen Region Stockholm, under regionstyrelsen. Med anledning av att både FUT och trafikförvaltningen, som två självständiga förvaltningar, genom denna ändring bedriver verksamhet i AB SL har *otydligheter vad gäller ansvarsförhållanden ur ett aktiebolagsrättsligt perspektiv*, uppstått rörande verkställande direktörens ansvar för den del av bolagets verksamhet som bedrivs genom FUT. Detta har revisionen också tidigare pekat på[67]. FUT:s förvaltningschef kommer att tillsättas som verkställande direktör för dotterbolaget, medan trafikförvaltningens förvaltningschef fungerar som verkställande direktör i AB SL, i syfte att skapa transparens och tydlighet i ansvarsförhållandena inom och mellan verksamheterna. Därigenom ska förvaltningschefernas mandat i de två förvaltningarna korrespondera med det aktiebolagsrättsliga ansvaret.

Bolagsbildningen motiveras även med hänvisning till *regelverket om omvänd skattskyldighet för mervärdesskatt inom byggsektorn*. I samband med tunnelbaneutbyggnaden har regionen ingått flera överenskommelser med såväl staten som berörda kommuner, och dessa överenskommelser innehåller vissa åtaganden från regionens sida i samband med byggnationen av den nya tunnelbanan. Det rör sig exempelvis om ledningsomläggningar och innebär att FUT tillhandahåller byggtjänster mot ersättning, och därmed omfattas av regelverket för omvänd skattskyldighet inom byggsektorn. Genom att FUT:s

[66] TN 2021-0404 (tjut TN); RS 2021-0043 (protokoll); RS 2021-0124 (FM-protokollet)
[67] Rekommendation nr 46561, Regionrevisorerna, Delrapport Trafiknämnden 2020

byggverksamhet organiseras i ett separat dotterbolag till SL kan regelverket tillämpas och hanteras inom detta bolag. Målet är att SL Nya Tunnelbanan ska vara i drift från 1 oktober 2021.

Plan för intern kontroll

Trafiknämnden har fastställt en för året aktuell plan för intern kontroll avseende förvaltningen för utbyggd tunnelbana.[68]

Förvaltningen har identifierat 34 risker som tagits med i planen för intern kontroll, 20 risker värderas till mycket hög och övriga 14 som hög. Riskerna är kopplade till regionfullmäktiges mål och har delats in tio olika områden Flest risker med värderingen mycket hög finns inom upphandlingsområdet. Förvaltningen menar att det finns risker kopplade till att få eller inga anbud lämnas och även risk för överklagan efter tilldelat uppdrag vilket kan leda till fördyringar och förseningar. För att hantera riskerna har flera olika kontroller och åtgärder genomförts, bland annat beslutet att inrätta en juridikenhet.

I nämndens uppföljning av planen i delårsrapporteringen framgår det att samtliga identifierade risker och riskvärderingar kvarstår. Risker där effekten av planerade eller genomförda åtgärder bedöms som osäker, har som gemensam nämnare att det är risker som behöver hanteras i samråd med andra parter, framförallt trafikförvaltningen.

Ledningsnära kostnader och representation

Revisionen har genom stickprov granskat förvaltningens efterlevnad av riktlinjer och regelverk gällande ledningsnära kostnader kopplat till resor och representation. I förvaltningens administrativa bestämmelse för området framgår att inget beslut ska fattas vid eget deltagande; detta ska överlåtas till närmaste chef. Granskningen visar en avvikelse från gällande attestordning, där en person både deltagit i, och fattat beslut om ett representationstillfälle.

Revisionen poängterar vikten av att samtliga medarbetare känner till bestämmelserna för ledningsnära kostnader kopplat till resor och representation, och uppmanar förvaltningen att säkerställa att hela organisationen utbildas i gällande bestämmelse och beslutsordning.

Minskning av administrativa kostnader

I Region Stockholms budget 2021[69] har trafiknämnden fått i uppdrag att, liksom flera andra nämnder och bolag[70], sänka de administrativa kostnaderna med tio procent under 2021 och att i verksamhetsplan 2021 beskriva hur detta ska genomföras. Utgångspunkten ska vara att värna kärnverksamheten och effektivisera administration, lokalanvändning och inköp. Revisionen har

[68] FSN 2020-0536
[69] RS 2020-0469
[70] 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

granskat nämndens arbete med uppdraget för FUT vad gäller såväl planering för, som uppföljning av, kostnadsminskande åtgärder.

Granskningen visar att nämnden/FUT, i sin verksamhetsplan 2021, inte lämnat någon beskrivning av hur sänkningen av de administrativa kostnaderna ska genomföras under året. Uppdraget finns med i förvaltningens redogörelse för mål och uppdrag, och hänvisning görs till att förvaltningens bemanning bygger på de olika utvecklingsskeden som nya tunnelbanan befinner sig i (se nedan). I nämnden/FUT:s tertialrapport per sista april redogörs för en analys av uppdragets konsekvenser för nämnden/FUT:s specifika verksamhet. Vidare rapporteras utfall, och prognos, för indikatorn Administrationens andel av kostnaderna. Målvärdet, att administrationens andel av kostnaderna ska minska från 2020, prognostiseras inte uppnås. I nämnden/FUT:s delårsrapport uppges däremot att indikatorns utfall per augusti uppgår till 10,1 procent, att jämföra med utfallet på 10,4 procent per december 2020. Målvärdet anges därmed vara uppfyllt för perioden, eftersom utfallet har minskat med 0,3 procentenheter. Samtidigt rapporterar förvaltningen att status för det specifika uppdraget att sänka de administrativa kostnaderna med 10 procent är pågående med avvikelse. Liksom i tertialrapporten lämnar nämnden/FUT en analys av uppdragets tillämplighet på den specifika verksamheten.

Granskningen visar att förvaltningens bemanning följer de olika utvecklingsskeden som byggandet av tunnelbanan genomgår. Bemanningen har successivt vuxit, i takt med att verksamheten gått in i mer produktiva skeden. Detta gäller för såväl investeringsobjekten som de mer administrativa funktionerna. I takt med att den nya tunnelbanan färdigställs kommer bemanningen att minska på motsvarande sätt. Förvaltningen understryker att det administrativa stödet anpassas efter projektens faser, och att byggandet för närvarande är inne i en expansiv fas. Vidare rapporterar nämnden/FUT att förvaltningen sedan starten 2014 har samutnyttjat resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm, vilket görs avseende HR-tjänster, diariehantering, kontorstjänster och ekonomihantering. I intervjuer framkommer även att delar av det som enligt regionledningskontorets definition är administrativa kostnader, till exempel upphandling och kommunikation, för FUT:s del är att betrakta som en del av kärnverksamheten. Utan kompetenta upphandlare skulle kvaliteten på upphandlingsdokumentationen bli lidande, vilket kan leda till överklaganden.

Bedömning

Revisionen konstaterar att överenskommelse mellan parterna kring finansiering av tunnelbanans utbyggnad har kommit på plats tillsammans med utvecklade arbetssätt, vilket ger förutsättningar för att kontrollera eventuella framtida förseningar eller ytterligare fördyringar. Revisionen kommer att följa arbetet med en utvecklad redovisning och ökad insyn för parterna. Revisionen kommer även att följa inrättandet av SL Nya tunnelbanan AB,

inklusive VD-instruktion, för att säkerställa att tidigare lämnad rekommendation[71] till nämnden omhändertas.

Revisionen har tidigare rekommenderat[72] FUT:s ledning 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 rekommendation riktad till FUT inte längre är aktuell.

Revisionen konstaterar nämnden/FUT inte rapporterar några konkreta åtgärder kopplade till att sänka de administrativa kostnaderna med tio procent. Revisionen bedömer att det finns risk för att målvärdet inte kommer att nås på årsbasis.

5.2.2 Intern kontroll i ekonomiprocesserna

Region Stockholms andel av finansieringen
Nämnden/FUT ska, enligt fullmäktiges budget, årligen uppvisa ett nollresultat då förvaltningens kostnader täcks av inbetalningar från de finansierande parterna inom Stockholmsförhandlingen.

Region Stockholm hanterar regionens andel av finansieringen som ett lån – och inte som ett bidrag – vilket ger ränteeffekter för FUT:s del. I och med flytten av den pågående anläggningen till AB SL, och givet att Region Stockholms del av finansieringen sker via lån, konstaterar revisionen, liksom tidigare[73], att upplägget omöjliggör ett nollresultat för FUT. Erhållna bidrag från övriga parter tas upp som en intäkt för att täcka kostnaderna, medan lånet från Region Stockholm täcker betalningen av kostnaderna. Region Stockholms andel återspeglas således som ett negativt resultat, d.v.s. den del av kostnaderna som täcks upp av lån istället för bidrag. Vidare föreligger det en mellanskillnad mellan anslag som är fastställt på förhand och ränteutfallet som förändras löpande baserat på ränteläget. Resultatet blir att FUT:s intäkter varje räkenskapsår kommer att understiga kostnaderna, motsvarande Region Stockholms andel av finansieringen.

[71] Regionrevisorerna, Delrapport 2020 Trafiknämnden, rekommendation 46561
[72] Regionrevisorerna, Årsrapport 2019 Trafiknämnden, rekommendation 37785
[73] Regionrevisorerna, delrapport 2020 trafiknämnden

Granskning utan väsentliga iakttagelser
Revisonen har granskat två områden utan väsentliga iakttagelser: bokslutsprocessen och oegentligheter.

Bedömning
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 nollresultatet för verksamheten kan uppnås. Mot bakgrund av att FUT:s verksamhet 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.

5.3 Räkenskaper

Revisionen av den finansiella rapporteringen har utförts i enlighet med Internation Standard on Review Engagements ISRE 2410 Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation.

I FUT:s balans- och resultaträkning har trafiknämndens resultatenhet FUT och resultatenheten SL/FUT konsoliderats (se avsnitt 1).

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.

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.

6 Yttrande över Årsrapport 2020

Nämnden har 2021-08-31 lämnat yttrande över revisionens årsrapport för 2020. I ärendet förelåg ett gemensamt tjänsteutlåtande från nämndens båda förvaltningar. Det framgår av tjänsteutlåtandet att revisionens årsrapport har lämnats till trafiknämnden och styrelsen för AB Storstockholms lokaltrafik för yttrande, vilket görs genom trafiknämndens yttrande. Tjänsteutlåtandet sammanfattar revisionens bedömning i årsrapporten och beskriver på en övergripande nivå status för revisionens rekommendationer.

Nämndens yttrande behandlar de tolv nya rekommendationer som lämnas i revisionens årsrapport. Det framgår att nämnden i stort delar revisionens bedömningar av vad som behöver utvecklas inom respektive område. Nämnden uttrycker dock en avvikande åsikt gällande två rekommendationer, som rör investeringar inom program Nästa Biljettsystem. Revisionen menar att investeringarna inom programmet bör ses som ett samlat investeringsobjekt, och

därmed i kraft av sin storleksordning dels bör tillställas fullmäktige för genomförandebeslut, dels bör tas upp som ett specificerat investeringsobjekt i planerings- och uppföljningsdokument. Nämnden framhåller att ersättningen av dagens biljettsystem kräver arbete i parallella projekt, vilka befinner sig i olika faser, och menar vidare att gällande investeringsriktlinje inte stödjer ett sådant arbetsupplägg. Trafiknämnden ser ett behov av att utreda och komplettera investeringsriktlinjen för hur iterativ IT-utveckling ska hanteras. Revisionen avser att följa nämndens fortsatta utvecklingsarbete inom området.

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 landstingsrevisorerna.rev@sll.se.

Region Stockholm

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

Region Stockholm

Bilaga 1

Regionrevisorerna

Rekommendationer till nämnd/styrelse – Delår 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** 6/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1341	Trafiknämnden bör stärka kontroll och uppföljning för att säkerställa att planerad ersättningstrafik utförs i enlighet med beställning.	–	
34241 **Från rapport** 13/2019 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	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

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 774			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.	🟡	**Delår 2021** Revisionen noterar att en handlingsplan och en åtgärdsplan har arbetats fram. Arbetet med att åtgärda avvikelserna pågår, rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

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 2020** Av revisionens uppföljning 2019 framgick det att revisionen inväntade återrapporteringen av en planeringsstudie som avsåg att ge underlag till lämpliga energieffektiviseringssatsningar. Årets uppföljning visar att ingen planeringsstudie togs fram under 2020 utan ett informationsärende ska

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			presenteras för nämnden under Q1 2021. Rekommendation planeras därefter hanteras internt på förvaltningen genom att systematiskt kravställa energieffektiviseringsåtgärder och följa upp förvaltningsinterna mål kopplat till energieffektiviseringsåtgärder för trafikslag och fastigheter. Revisionen inväntar informationsärendet för att se hur nämnden avser öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
66462 **Från rapport** 2/2021 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** 2/2021 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.	🟡	**Delår 2021** Revisionen konstaterar att det finns planer för en ny rutin med systemstöd men att denna ännu inte har implementerats. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28816 **Från rapport** 2/2015 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

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			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** 3/2015 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 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** 3/2015 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 2019** Granskning visar att ett första utkast till en sammanställning av nämndens upphandlingsbehov nu finns framtaget. Det återstår dock ett arbete med att fastställa arbetssätt och former för samordning av detta arbete samt ta fram dokumenterade rutiner. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28831 **Från rapport** 2/2016 Projektrapport	Trafiknämnden bör stärka systemet för bevakning av när avtal löper ut i syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar.		**ÅR 2020** Revisionen konstaterar att funktionsbrevlåda inrättats och

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 912			att vissa instruktioner tagits fram. Granskning visar att arbetet med rutiner för påminnelser och vart dessa ska tillställas samt för användning av upphandlingssystemet fortfarande pågår. Rekommendationen bedöms fortsatt vara delvis åtgärdad.
28882 **Från rapport** 6/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1342	Trafiknämnden bör stärka förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik beställs till marknadsmässiga priser.	–	

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28827 **Från rapport** 2016 Delrapport **Tidigare ID** 869	Trafiknämnden bör löpande efterfråga information om investeringsprogrammens och projektens utveckling med bedömning av totala utgifter, sluttid samt eventuella väsentliga risker och avvikelser i utförandet.	●	**Delår 2021** Revisionen menar att information om investeringsobjektens utveckling, bedömning av totala utgifter, sluttid samt eventuella väsentliga risker och avvikelser i utförandet nu återfinns i rapporteringen. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
28884 **Från rapport** 12/2018 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 hur prioriteringen ska hanteras. Här bedöms pågående utvecklingsarbete gällande den nya ÅIP-processen samt "tillgångsförvaltning" kunna bidra. Revisionen noterar dock

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			som tidigare att det ännu inte är tydliggjort hur den övergripande informationen om investeringsbehovet ska kanaliseras. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
54035 **Från rapport** 4/2020 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** 4/2020 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** 4/2020 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.	–	

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** 11/2015 Projektrapport **Tidigare ID** 739	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga informationstillgångar hanteras enligt landstingets riktlinjer när det gäller krav på förteckning, riskanalyser, informationssäkerhetsklassning och avbrottsplaner.	🟡	**ÅR 2019** 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** 3/2017 Projektrapport	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

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 1024			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 2020** Ansvaret för att ta fram riktlinjer har flyttats från avdelningen strategisk utveckling till säkerhetssektion under ledningsstaben. Riktlinje för skal- och tillträdesskydd är tänkt att inkluderas i en övergripande riktlinje för säkerhetsskydd som planeras antas av trafikförvaltningens ledningsgrupp under första kvartalet 2021. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28859 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1199	Trafiknämnden bör säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll på säkerhetsområdet genom att, i enlighet med regionstyrelsens riktlinjer för säkerhet, årligen planlägga och löpande följa upp samtliga säkerhetsområden.		**ÅR 2020** Inga specifika säkerhetsmål eller indikatorer antogs av nämnden för 2020. Ingen formell uppföljning av säkerhetsområdet ges till nämnden utöver informationen som ges i verksamhetsberättelse och delårsrapporterna. Granskningen har visat att det finns planer för att utöka och integrera rapporteringen av säkerhetsfrågor inom ramen för befintlig rapporteringsstruktur till nämnden vid helår. Inget beslut är fattat för hur det ska ske. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28861 **Från rapport** 2017 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att informationssäkerhetskrav i befintliga och nya avtal med externa leverantörer		**Delår 2021** En säkerhetsbestämmelse är framtagen och fastställd och

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 1201	motsvarar den skyddsnivå på information och system som dessa ska ha tillgång till.		gäller för hela trafikförvaltningen. Den omfattar inte befintliga avtal och rekommendationen bedöms som delvis avklarad.
28862 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1202	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns tillräckligt stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och i uppföljning av befintliga avtal.		**Delår 2021** Rekommendationen anses avklarad.
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 2020** Revisionen bedömer att nämndens styrning av brandskyddsarbetet inom tunnelbanan har stärkts och förutsättningar har skapats för att säkerställa ett tillräckligt brandskydd. Nämnden behöver dock fortsatt försäkra sig om en kontinuerlig och korrekt återrapportering kring samtligt pågående brandprojekt för att kunna säkerställa en samlad planering. Revisionen menar vidare att det viktigt att nämnden aktivt också säkerställer att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd för samtliga trafikslag. 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 2020** Av VP 2021 framgår det att nämnden ska fortsätta arbetet med säkerhetsskydd(vilket inkluderar fysisk säkerhet och personalsäkerhet), informationssäkerhet och brandskydd. Inga uppdrag eller aktiviteter är framtagna för brandskyddsarbetet. Säkerhetsarbetet ska på sikt inkluderas i det övergripande processarbetet som pågår på förvaltningen. Revisionen menar att det är viktigt att det finns en samlad bild av vilka säkerhetsåtgärder som ska prioriteras och hur de ska synkroniseras med övriga pågående investeringsprojekt inom förvaltningen; därför är det exempelvis

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			problematiskt att säkerhetsaspekter inte är inkluderat i utvecklingsplanen för tunnelbana som planeras antas av nämnden under 2021. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
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 2020** Arbetet med att analysera och koordinera olika skyddsåtgärder inom skal- och tillträdesskyddet är beroende av arbetet med att ta fram riktlinjen för säkerhetsskydd. Under 2021 kommer förvaltningen fortsätta arbeta med att implementera åtgärder utifrån säkerhetskyddsanalysen som antogs av förvaltningschefen under 2019. Skyddsåtgärder för skal- och tillträdesskyddet är inkluderat. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Verksamhetsstyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28842 **Från rapport** 3/2016 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	Trafiknämnden bör utifrån sitt ansvar för verksamhetens inriktning, omfattning och en budget i balans på lång sikt ta	🔴	**ÅR 2019** Som revisionen tidigare konstaterat framgår det i olika

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 1192	aktiv del i det långsiktiga arbetet med prioriteringar. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.		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 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 2020** 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. Revisionen noterar att uppdraget fanns tilldelat till TN och TRN även 2020. Under 2020 har en inventeringsrapport tagits fram i samråd med TRN och Länsstyrelsen i Stockholms län. Under 2021 ska bl.a. ansvarig aktör för respektive del vid replipunkter klargöras. Rekommendationen bedöms delvis åtgärdad.
28880 **Från rapport** 6/2018 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.	–	
28885 **Från rapport** 12/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1403	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 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

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			delvis åtgärdad.
34239 **Från rapport** 13/2019 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** 13/2019 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 2020** Rekommendationen kommer enligt uppgift från förvaltningen åtgärdas under 2021. Rekommendationen bedöms inte 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** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att den beslutanderätt som delegeras till sjötrafikutskottet överensstämmer med 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.	–	

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
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 – Delår 2021

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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 2019** 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. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Region Stockholm

Bilaga 2

Regionrevisorerna

Rekommendationer till ledning – Delår 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.
28823 **Från rapport** 2015 Årsrapport **Tidigare ID** 779	Trafikförvaltningens ledning bör på ett systematiskt sätt analysera kundsynpunkter som underlag för uppföljning och åtgärder inom trafikavtal.	🟢	**Delår 2021** Revisionens uppföljning visar att ett arbete har gjorts för att säkerställa att kundsynpunkter systematiskt omhändertas och åtgärdas i trafikavtal samt att roller och ansvar för detta arbete är definierade. Ett arbete med att gradvis implementera nya uppföljningsmallar på trafikavtal pågår inom förvaltningen i takt med att nya avtal upphandlas. Revisionen ser positivt på de nya uppföljningsmallar som förvaltningen är i processen att implementera för trafikavtal. Revisionen bedömer att det sker ett systematiskt omhändertagande av kundsynpunkter samt att kravbilden och ansvarsfördelning är tydlig. Revisionen bedömer därför att rekommendationen är åtgärdad.
34242 **Från rapport** 13/2019 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.	–	

Hållbarhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
32324 **Från rapport** 7/2019 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** 7/2019 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.

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 verkställighetsbeslut ska dokumenteras.		

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28800 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1547	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.	–	
28836 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 979	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur beslut, dokumentation och kontroll gällande ändringshantering i investeringsverksamheten ska hanteras.	🟡	**ÅR 2020** Granskningen visar att utvecklingsarbete har initierats. En uppdragsspecifikation har tagits fram, liksom en ändrings-hanteringsrutin. Rekommendationen bedöms vara delvis 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 del-vis åtgärdad.
28866 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1205	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga rutinerna gäl-lande utlandsresor enligt gällande regelverk.	🟡	**Delår 2021** Förvaltningen har förtydligat och uppdaterat styrdoku-ment, efterlevnad kommer att granskas till årsrapport 2021.
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.	🟡	**Delår 2021** Förvaltningen har uppdaterat styrdokument, efterlevnad kommer att granskas till årsrapport 2021.

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 2020** Ett utvecklingsarbete gällande ändringshanteringen är påbörjat. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
37777 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör, i samarbete med ledningen för FUT och regionledningskontoret fastställa hur nämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument.	✖	**Delår 2021** Revisionen bedömer att rekommendationen tas om hand inom det utvecklingsarbete som drivs av regionstyrelsen. Rekommendationen är ej längre aktuell.
37778 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra roller och ansvar för förvaltningens investeringsråd i förhållande till den formella beslutsprocessen och nämndens ansvar för investeringsverksamheten.	🟢	**Delår 2021** Revisionen konstaterar att roller och ansvar för förvaltningens investeringsråd har förtydligats i förvaltningens arbetsordning för 2021. Rådets funktion, som beredande inför beslut i trafiknämnden och som löpande kontrollant av utvecklingen inom investeringsverksamheten framgår.
37779 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra och säkerställa en långsiktig planering med tydliga mål, aktiviteter och prioriteringsordning för utvecklingen av förvaltningens krav- och ändringshantering.	🟡	**ÅR 2020** Revisionen konstaterar att arbete pågår med planering och utveckling av krav- och ändringshantering inom förvaltningen. Uppdragsspecifikationer finns framtagna och ett antal åtgärder och aktiviteter har genomförts. Viktiga delar, såsom att föra in Riktlinjer i Polarion, återstår dock. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
54038 **Från rapport** 4/2020 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att effektmål i nämndens investeringsbeslut på ett tydligt sätt kopplas till interna styrdokument.	–	

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
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.		**Delår 2021** Styrdokument har uppdaterats, granskning av efterlevnad kommer att ske till årsrapporten 2021.

Strategisk styrning och organisation

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28844 **Från rapport** 3/2016 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 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** 3/2017 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 2020** Revisionen bedömde 2019 att framförallt ansvars- och rollfördelningen för brandskyddsarbetet och skal- och tillträdesskyddsarbetet fortfarande hade behov av att förtydligas. Riktlinje brandskydd och en ny rutin för arbetet med det systematiska brandskyddsarbetet har tydliggjort ansvaret för brandskyddsarbetet. Ansvarsfördelningen för skal- och tillträdesskydd återstår att tydliggöra. Detta planeras göras i samband att riktlinje för säkerhetsskydd antas 2021. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
37784 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör när det gäller brandskyddsarbetet säkerställa att det finns:-En löpande styrning och planering av det pågående stora brand-projektet för att åtgärda bristerna inom tunnelbanan.-En samlad planering och prioritering för hur samtliga pågående brandprojekt ska genomföras.		**ÅR 2020** Punkt 1 - En styrgrupp har inrättats för det stora brandprojektet. Styrgruppen rapporterar till trafikavdelningens ledning. En övergripande totalanalys avseende kostnad och tid och prioritering för att hantera resterande brister ska tas fram av projektgruppen under 2021. Punkt 2 – Planering och prioritering av pågående

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			brandprojekt sker inom team brand samt internt inom fastighetssektionen. Team brand är inte en formell funktion inom TA:s organisation. Revisionen menar att planeringen och prioritering bör beslutas av formell funktion. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

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.
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.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
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.	–	

Regionrevisorerna

Rekommendationer till ledning – Delår 2021

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
37785 **Från rapport** 2019 Årsrapport	FUT:s ledning bör, i samarbete med trafikförvaltningens ledning och regionledningskontoret, fastställa hur nämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument.	✖	**Delår 2021** Revisionen bedömer att rekommendationen tas om hand inom det utvecklingsarbete som drivs av regionstyrelsen. Rekommendationen är ej längre aktuell.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Trafiknämnden
2021-08-31, punkt 6

Ärende
TN 2021-0455
FUT 2021-0577

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Ärendebeskrivning

Ärendet innehåller yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik.

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

Revisionens granskning av förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas i sin helhet i separata avsnitt i regionrevisorernas årsrapport.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas och VD:s tjänsteutlåtande daterat 2021-08-04 samt nedanstående underlag

- Förslag till trafiknämndens yttrande
- Regionrevisorernas Årsrapport 2020, RK 2020-0023

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås beslutar följande.

1. Nämnden avger yttrande enligt förslag i föreliggande tjänsteutlåtanden

2. Yttrandet överlämnas till regionrevisorerna.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Trafiknämnden
2021-08-31, punkt 6

Ärende
TN 2021-0455
FUT 2021-0577

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

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.

Trafiknämnden har två förvaltningar, trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar samt styrelsen för SL.

Revisionen har för 2020 anpassat sin granskning utifrån de omständigheter som rått under det gångna räkenskapsåret. Revisionen har därför inte gjort en samlad bedömning av intern styrning och kontroll 2020 för nämnden utifrån den tregradiga skala som vanligen används.

Internstyrning och kontroll

Revisorerna noterar i årsrapporten att nämndens arbete under året i stor utsträckning har påverkats av den pågående pandemin och konstaterar att hanteringen av pandemin har skett inom ramen för ordinarie verksamhetsstyrning med förstärkta insatser utifrån förvaltningens krishanteringsplan.

Revisionen noterar i årsrapporten att det pågår ett arbete med att utveckla de styrdokument som bildar ett ramverk för den strategiska styrningen. Revisionen bedömer samtidigt att det fortsatt finns oklarheter kring hur nämnden tar ansvar för utformningen av den långsiktiga strategiska styrningen av verksamheten tex hur behov av prioriteringar i det långsiktiga perspektivet ska hanteras.

Revisorerna ser positivt på det omfattande utvecklingsarbete för stärkt investeringsstyrning som pågår inom trafikförvaltningen. Man konstaterar att trafikförvaltningen under året genomfört en betydande utvecklingsinsats för att komplettera hur det regionövergripande regelverket ska tillämpas i den egna verksamheten. Regionens nya investeringsregelverk bedömer man på sikt kunna bidra till en tydligare investeringsstyrning.

När det gäller investeringar bedömer revisionen därutöver att det är av vikt att nämnden och dess förvaltningar utvärderar och säkerhetsställer nämndens styrning och uppföljning exempelvis när det gäller de stora infrastruktursatsningarna från Stockholms- respektive Sverigeförhandlingarna.

Revisionen noterar också att ett antal viktiga utvecklingsinsatser pågår för att stärka den interna styrningen och kontrollen av trafikavtalen och förvaltningen av nämndens anläggningar. Man noterar att det kvarstår arbete med att successivt implementera förändringarna.

Revisionen bedömer att den interna styrningen och kontrollen även fortsatt behöver stärkas inom säkerhet, informationssäkerhet och brandskydd liksom att nämnden bör stärka sin ledning, kontroll, styrning och uppföljning av sjötrafiksutskottet och sjötrafikberedningen så att kommunallagens bestämmelser efterlevs.

Liksom tidigare bedömer revisionen att nämnden behöver stärka sin styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om den ekonomiska utvecklingen.

Räkenskaper

Årsbokslutet för trafiknämnden samt årsredovisningen för SL-koncernen är i allt väsentligt upprättade 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.

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.

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

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Trafiknämnden
2021-08-31, punkt 6

Ärende
TN 2021-0455
FUT 2021-0577

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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. Status i arbetet följs upp vid förvaltningens tertialvisa ledningsrapportering och vid avstämningsmöten med revisorerna.

I revisorernas sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare och innevarande år listas 55 rekommendationer ställda till trafiknämnden avseende trafikförvaltningens verksamhet. Av dessa har revisorerna bedömt att 4 ersätts eller utgår, 20 som delvis åtgärdade och 5 som åtgärdade. Förvaltningen har meddelat revisorerna att 8 av de återstående 46 rekommendationerna är åtgärdade och klara för revisorernas uppföljning.

I revisorernas sammanställning och uppföljning av rekommendationer ställda till förvaltningarna (bilaga 2) är 29 ställda till trafikförvaltningen. Av dessa har revisorerna bedömt att 1 utgår, 16 som delvis åtgärdade och 2 som åtgärdade. Förvaltningen har meddelat revisorerna att 8 av de återstående 26 rekommendationerna är åtgärdade och klara för revisorernas uppföljning.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Revisionen bedömer, utifrån genomförd granskning, den ekonomiska och verksamhetsmässiga prognosen sammantaget som i allt väsentligt rimlig.

Vidare bedömer revisionen, utifrån genomförd granskning, att nämnden uppnått Region Stockholms inriktningsmål för 2020 och att måluppfyllelsen, liksom uppdragen, har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt. Revisorerna har ställt en rekommendation till trafiknämnden avseende förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet:

- 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.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Trafiknämnden
2021-08-31, punkt 6

Ärende
TN 2021-0455
FUT 2021-0577

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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 rekommendation är delvis åtgärdad.

Förvaltningen håller med revisionen om att redovisningen än mer kan tydliggöra väsentliga risker kopplat till investeringens genomförande som helhet. Till tertialrapportering 1 2021 har rapporten utökats med en ny rubrik för Genomförande risk. Trafiknämnden följer regionlednings-kontorets anvisningar och redovisar i separata bilagor bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser.

Förvaltningen hänvisar till de anvisningar som ges i vilka det framgår att avvikelser inom året ska anges, vilket förvaltningen bedömer är redovisat. Redovisning på totalen finns i bilagor i enlighet med anvisningar. I underlag till budget 2022 har information om indexhantering tydliggjorts.

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 2021.

Revisionen har rapporterat uppföljning på en rekommendation ställd till trafiknämnden avseende förvaltning för utbyggd tunnelbana. Rekommendationen ställd till nämnden bedöms vara delvis åtgärdad.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutsärendet har inga ekonomiska konsekvenser

David Lagneholm
Förvaltningschef för
trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef för
förvaltning för utbyggd
tunnelbana

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

YTTRANDE
2021-08-04
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0455
FUT 2021-0577
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Karin Rebhan
070-7863381
Karin.rebhan@sll.se

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive styrelsen för AB Storstockholms lokaltrafik (AB SL)

Regionrevisorerna har överlämnat Årsrapport 2020, RK 2020-0023, till trafiknämnden och till styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik, för yttrande.

Trafiknämnden har sedan den 1 juli 2017 även ansvaret för verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana. Verksamheten bedrivis inom en särskild, egen förvaltning vilket innebär att trafiknämnden har två självständiga förvaltningar. Förändringar har dock införts under 2020 där investeringar som genomförs av förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas i särskild ordning inom AB SL.

Revisionen har för 2020 anpassat sin granskning utifrån de omständigheter som rått under det gångna räkenskapsåret, med anledning av pandemin. Revisionen har därför inte gjort en samlad bedömning av intern styrning och kontroll 2020 för nämnden utifrån den tregradiga skala som vanligen används.

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

Trafikförvaltningen

Revisorerna refererar till att nämndens ekonomi under året i stor utsträckning har påverkats av den pågående Coronapandemin. Enligt beslut i fullmäktige undantas nämndens merkostnader och minskade intäkter avseende Coronapandemin vid resultatbedömningen.

Nämnden har enligt revisorerna redovisat vissa ökade kostnader, men främst ett omfattande intäktsbortfall på 3 895 mnkr framförallt p.g.a. uteblivna biljettintäkter. Som kompensation för de uteblivna intäkterna har nämnden erhållit statsbidrag på 1 332 mnkr.

Revisorerna konstaterar att coronapandemin har haft en kraftig påverkan på nämndens möjligheter att uppnå fullmäktiges mål. Regionledningskontoret har i anvisningar för årsrapporteringen 2020 angett att indikatorer som inte går att mäta på grund av Coronapandemin inte ska ingå i målbedömningen. Nämnden kommenterar sålunda i sin verksamhetsberättelse att flera indikatorer inte går att mäta.

Nämnden har så som revisorerna beskriver det, genom Folkhälsomyndighetens rekommendationer under året, haft i uppdrag att upprätthålla trafikeringen i syfte att undvika trängsel för de resenärer som måste resa med kollektivtrafiken. Samtidigt har resandet minskat kraftigt under pandemin. Produktiviteten har som revisorerna konstaterar, påverkats av coronapandemin. Förutom punktligheten, som ökat p.g.a. färre resenärer, har samtliga produktivitetsmått försämrats gentemot 2019 års resultat. När det gäller nämndens arbete med fullmäktiges uppdrag pågår dessa huvudsakligen enligt plan.

Det ekonomiska resultatet bedöms av revisorerna ha uppnåtts medan det verksamhetsmässiga resultatet, utifrån de förutsättningar som pandemin inneburit, endast i huvudsak bedöms ha uppnåtts.

Revisorerna ser positivt på det omfattande utvecklingsarbete för stärkt investeringsstyrning som pågår inom trafikförvaltningen. Man konstaterar att trafikförvaltningen under året genomfört en betydande utvecklingsinsats för att komplettera hur det regionövergripande regelverket ska tillämpas i den egna verksamheten. Regionens nya investeringsregelverk bedömer man på sikt kunna bidra till en tydligare investeringsstyrning

Revisionen noterar också att ett antal viktiga utvecklingsinsatser pågår för att stärka den interna styrningen och kontrollen av trafikavtalen och förvaltningen av nämndens anläggningar. Man noterar att det kvarstår arbete med att successivt implementera förändringarna.

Liksom tidigare bedömer revisionen att nämnden behöver stärka sin styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om den ekonomiska utvecklingen.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

YTTRANDE
2021-08-04
Version 1.3

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0455
FUT 2021-0577
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Årsbokslutet för trafiknämnden samt årsredovisningen för SL-koncernen är enligt revisorerna i allt väsentligt upprättade enligt god redovisningssed, enligt regionens anvisningar samt bedöms av revisorerna 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.

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

Den övergripande investeringsstyrningen
Revisorerna noterar i årsrapporten att det i nämndens underlag till kommande budget framgår att aktuella och långsiktiga investeringsbehov ska tydliggöras i olika utvecklingsplaner i det så kallade strategiska ramverket. De påpekar att både revisionen och förvaltningens egen internrevision tidigare har pekat på att det inte är tydligt vilka typer av dokument som ingår i det strategiska ramverket samt hur dessa ska förhålla sig till varandra. Det har enligt revisionen också framgått att flera dokument i praktiken inte är framtagna eller inte längre är aktuella.

Revisionen bedömer att trafiknämndens långsiktiga investeringsbehov, både avseende nyinvesteringar och ersättningsinvesteringar, fortfarande behöver tydliggöras. Förvaltningen pekar här enligt revisionen på att det strategiska ramverket ska tydliggöra behoven. Revisionen ser därför positivt på arbetet med att klargöra ramverkets utformning och de ingående dokumentens funktion. Revisionen har tidigare pekat på att det är viktigt att arbetet med ramverket också säkerställer former och resurser för ett kontinuerligt arbete utifrån t.ex. behov av kontinuerlig uppdatering av ingående dokument.

Regionrevisorernas rekommendation
Trafiknämnden bör tydliggöra hur de långsiktiga investeringsbehoven som framkommer i nämndens strategiska ramverk ska prioriteras på ett systematiskt och transparent sätt. (1)

Respons från trafiknämnden
Trafikförvaltningen har under 2020 genomfört en översyn av det strategiska ramverket med syfte att tydliggöra och tillgängliggöra de ingående styrande dokumenten samt sambanden dem emellan. Översynen har resulterat i en uppdatering av ramverkets utformning och ingående delars funktion

(översiktlig beskrivning finns i trafikförvaltningens arbetsordning, fastställd 2021-02-08).

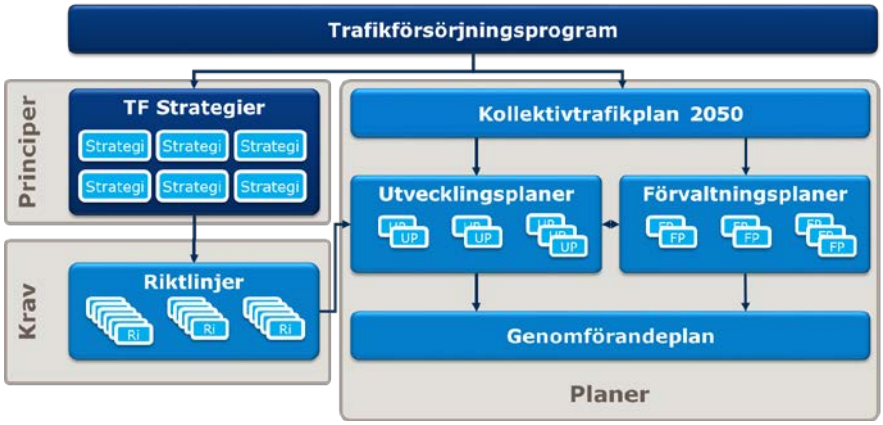


Bild från trafikförvaltningens arbetsordning, fastställd 2021-02-08.

Flera styrande dokument i det strategiska ramverket utgör trafikförvaltningens planeringsunderlag till den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken och vid framtagande av budget inkl. investeringsbehov. Det strategiska ramverket är en del av trafikförvaltningens interna planeringsunderlag. Arbetet med att uppdatera respektive ingående dokument i det strategiska ramverket fortsätter de kommande åren i enlighet med trafikförvaltningens verksamhetsplanering.

Regionfullmäktige fattade 2019 beslut om nu gällande *Riktlinje investeringar*[1] vilken ska säkerställa att Region Stockholms investeringar styrs, prioriteras och genomförs konsekvent och så effektivt som möjligt. Inom trafikförvaltningen pågår ett strukturerat arbete för att tydliggöra och implementera den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen i enlighet med riktlinjen. Sedan 2019 finns dessutom ett förvaltningsinternt investeringsråd vars arbete ska säkerställa efterlevnad av styrande principer och regelverk, tydliga prioriteringar samt effektivt genomförda investeringar. Flera utvecklingsinsatser pågår för att stärka investeringsstyrningen inom trafikförvaltningen. Ett viktigt område är utveckling av de i det strategiska ramverket ingående planerna som stöd för prioriteringar av investeringsbehov avseende såväl ersättningsinvesteringar som nyinvesteringar.

[1] Riktlinje investeringar RS 2019-0867 RS 2019-0829

Det pågår fortsatt arbete inom trafikförvaltningen för att förtydliga prioriteringen av de långsiktiga investeringsbehoven. Viktiga delar i detta är att ta fram utvecklingsplaner och förvaltningsplaner per trafikslag. Utvecklingsplan tunnelbana presenteras för trafiknämnden under 2021. Utvecklingsplanerna för järnväg förväntas vara klara vid årsskiftet 2021/2022 och utvecklingsplaner för buss och sjötrafik under år 2022.

Program Nästa biljettsystem
Revisionen bedömer att de i programmet Nästa Biljettsystem ingående projekten inte är fristående utan att programmet är en samlad investering för att ersätta nuvarande biljettsystem samt tillföra ytterligare funktionalitet. Mot bakgrund av att den bedömda omfattningen redan 2018 var över 100 mnkr borde, enligt fullmäktiges investeringsstrategi, investeringen ha tillställts fullmäktige för genomförandebeslut. Från 2019 har gränsen höjts till 300 mnkr och med nuvarande prognos på 340 mnkr anser revisionen att ett genomförandebeslut gällande Nästa Biljettsystem bör tillställas fullmäktige.

Regionrevisorernas rekommendation
Trafiknämnden bör se till att investeringarna inom program Nästa Biljettsystem tillställs fullmäktige för genomförandebeslut som ett samlat investeringsobjekt. (2)

Respons från trafiknämnden
Trafiknämnden förstår revisorernas rekommendation men delar inte fullt ut bedömningen att de ingående projekten i programmet Nästa Biljettsystem inte är fristående. De projekt som ersätter nuvarande biljettsystem skulle kunna ses som en samlad investering, men det är samtidigt Trafiknämndens bedömning att det för detta arbete krävs ett iterativt arbetssätt med parallella projekt i olika faser (behovsanalys, åtgärdsval, förstudie, planering och genomförande), vilket dagens investeringsriktlinjer inte stödjer.

Trafiknämnden avser att följa investeringsriktlinjerna vid uppstart av eventuellt kommande IT-program men ser ett behov av att utreda och komplettera investeringsriktlinjen för hur iterativ IT utveckling ska hanteras och skulle uppskatta stöd i att se över processen för att säkerställa en bättre förståelse.

När program Nästa biljettsystem sattes upp var syftet att samla alla aktiviteter/projekt inom biljett- och betalområdet i ett ”program” för att säkerställa att ett helhetsgrepp togs och skapa möjlighet till gemensam styrningen så att planerna är synkroniserade, arbetssätten enhetliga samt att

resurserna nyttjas på ett optimalt sätt. Programmets arbete bedrivs iterativt och har under hela perioden haft parallella projekt i olika faser. Programmets projekt har kontinuerligt levererat och lanserat nya funktioner och tjänster.

Inom programmet har beslut fattats enligt gällande delegationsordning per ingående projekt.

Regionrevisorernas rekommendation
Trafikförvaltningens ledning bör under 2021 ta upp program Nästa Biljettsystem samlat som ett specificerat investeringsobjekt i planerings- och uppföljningsdokument. (3)

Respons från trafikförvaltningens ledning
Då trafiknämnden inte helt delar revisorernas uppfattning om att Program Nästa biljettsystem ska redovisas som ett samlat specificerat objekt kommer trafikförvaltningen inte att specificera det i planerings- och uppföljningsdokument. Trafikförvaltningens ledning kommer att fortsätta redovisa programmet på samma sätt som tidigare. Programmet är ett av de FC-uppdrag som följs upp i särskild ordning av trafikförvaltningens ledningsgrupp.

Angående förutsättningar för avtalsuppföljning inom investeringsverksamheten
Revisionen påpekar att de i flera tidigare granskningar av framförallt de stora trafikavtalen och underhållsavtalen har framhållit att det finns ett behov av att utveckla avtalsuppföljningen inom trafiknämndens löpande driftverksamheter.

Nämnden har enligt revisorerna även en mycket omfattande avtalshantering inom investeringsverksamheten, exempelvis rörande medfinansiering, entreprenader och leverans av fordon. Mot bakgrund av revisionens tidigare iakttagelser har man granskat hur trafiknämnden säkerställer tillräckliga förutsättningar för en inköpsprocess med systematisk avtalsuppföljning inom trafiknämndens investeringsprogram och projekt. I samband med granskningen har också vidare frågor om avtalshantering berörts, t.ex. interna avtalsregister.

Revisionen konstaterar att organiseringen av upphandling respektive avrop inom investeringsverksamheten ställer krav på samordning och kommunikation mellan trafikförvaltningens olika avdelningar. Revisonen menar att denna samordning kan utvecklas i syfte att tydliggöra roller och ansvar för upphandlingsprocessens olika moment. Som ett ytterligare led i att stärka och effektivisera upphandlingsarbetet bör även sammanställning, kategorisering

och uppföljning av nämndens upphandlingsbehov utvecklas menar revisorerna. Revisionen menar vidare att det bör tydliggöras vilken roll upphandlare ska ha i investeringsprojektens upphandlingsarbete.

Regionrevisorernas rekommendation
Trafiknämnden bör säkerställa att utvärdering och erfarenhetsåterföring i avtalshanteringen inom investeringsverksamheten genomförs och omhändertas i syfte att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete. (4)

Respons från trafiknämnden
Trafiknämnden är överens med revisorerna om att utvärdering och erfarenhetsåterföring i avtalshantering ger nytta för kontinuerligt förbättringsarbete.
Erfarenhetsåterföring efter upphandlat avtal görs idag inom trafikförvaltningen via en slutrapport för varje upphandling som används internt för att arbeta med ständiga förbättringar. För att säkerställa att detta görs finns det som ett uttalat mål för upphandlingsgruppen och följs upp kvartalsvis.

Erfarenhetsåterföring efter projektavslut görs sedan flera år i alla projekt enligt Projekt- och Programhandboken. Erfarenheterna dokumenteras i en projektslutrapport. Projektslutrapporten lagras antingen i Planview Projectplace eller Webforum/Atlas. För slutlagring används det av regionen utpekade diariet, EDIT.

Inköpsprocessen sjötrafik
Revisionen har granskat om trafiknämnden genomfört upphandlingar inom sjötrafiken med tillräcklig intern styrning och kontroll. Granskningen bygger på tagna stickprov bestående av tre avtal; skärgårdsavtal E39b, pendelbåtsavtal 80 och avtal för försöklinjerna inom pendelbåtstrafiken linje 83 och 84. En redogörelse för revisionens iakttagelser har av revisorerna överlämnats i en promemoria till ledningen för trafikförvaltningen.

Revisionen bedömer att de rekommendationer som tidigare lämnats gällande inköp och upphandling inom andra trafikområden är aktuella även för sjötrafiken. Det gäller enligt dem t.ex. att förvaltningen bör tydliggöra roll- och ansvarsfördelningen inom inköpsprocessen för sjötrafiken. Revisionen konstaterar vidare att det finns behov av att stärka samverkan mellan strategisk utveckling, ledningsstabens inköp- och upphandlingssektion och trafikavdelningens sjötrafikssektion. Det finns enligt dem också behov av att tydliggöra vilken avdelning som ansvarar för att initiera upphandlingar.

Revisionen bedömer vidare att det är viktigt att förvaltningens strategiska planeringsdokument är tydligt förankrade inom hela förvaltningen.

Revisionen delar här inte nämndens uppfattning att fullmäktiges uppdrag om samfinansiering kan betraktas som avslutat. Även om uppdraget ska hanteras inom sjötrafikutredningen så kan det enligt dem inte vara avslutat förrän det finns ett resultat av genomförd utredning.

För att förtydliga kravställandet när det gäller trafikbryggor bedömer revisionen att en riktlinje för trafikbryggor bör tas fram i enlighet med förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer. Denna bör publiceras tillsammans med förvaltningens övriga riktlinjer. Detta för att tydliggöra hanteringen kring kravställandet för samtliga berörda avdelningar och sektioner som arbetar med frågan.

Regionrevisorernas rekommendation
Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att riktlinje för trafikbryggor är fastställd och utformad i enlighet med förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer. (5)

Respons från trafikförvaltningens ledning
Inom trafikförvaltningen pågår arbete med revidering av Riktlinjer för trafikbryggor. Det kommer där säkerställas att riktlinjen blir fastställd och utformad i enlighet med förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer. Arbetet planeras bli färdigställt under hösten 2021. Riktlinjer för trafikbryggor (TN 2021-0151) är på extern remiss fram till 30/9 2021.

Sjötrafikutskottet respektive sjötrafikberedningen
Revisorerna framhåller att av reglementen för regionstyrelsen och övriga nämnder framgår det att det under trafiknämnden inrättats ett sjötrafikutskott med en sjötrafikberedning. Ytterligare underorgan under nämnden är beredningen för tillgänglighet och framkomlighet samt beredningen för pilotprojekt inom kollektivtrafiken. Sjötrafikutskottet består av tre ledamöter. Sjötrafikberedningen består av 9 ledamöter och 9 ersättare.

Revisionen granskade 2019 om samtliga reglementen i regionen överensstämmer med lagstiftning och fullmäktiges krav på beredning av ärenden till fullmäktige. Revisionen framförde då till regionstyrelsen att det inte finns någon bestämmelse i kommunallagen som anger att ett utskott kan ha

beredning under sig. Vidare pekade revisionen då också på att en nämnd självständigt ska besluta om att inrätta eventuella beredningar.

Sammantaget bedömer revisionen att trafiknämnden bör stärka sin ledning, kontroll, styrning och uppföljning av sjötrafikutskottet och sjötrafikberedningen så att kommunallagens bestämmelser efterlevs.

Revisionen bedömer vidare att det finns en otydlighet i användningen av begreppet ”sjötrafik” och därmed en otydlighet i vilken beslutanderätt som inryms i själva begreppet. Det är därmed otydligt om nämnden delegerat beslutanderätten för hela verksamhetsområdet sjötrafik till sjötrafikutskottet, vilket revisorerna tolkar som att det inte är möjligt enligt kommunallagen. Utskottet skulle i så fall förvandlas till en nämnd. Enligt revisionen bör nämnden klargöra vilka övergripande områden och beslut som inte får delegeras och ange de specifika beslut som delegeras till sjötrafikutskottet.

När det gäller sjötrafikutskottet bedömer revisionen att delegationen till sjötrafikutskottet inte är tydligt definierad och avgränsad. Det är inte tydliggjort vare sig vilken del av sjötrafiken som delegeras, eller vad som avses med ”större budgetpåverkan” och ”påverkan på andra verksamhetsområden”. Vidare menar revisionen att delegeringen om att besluta i upphandlingar består av flera beslut (inleda upphandling, förfrågningsunderlag, tilldelning). Beslut i upphandlingar, exempelvis fastställa förfrågningsunderlag, kan innebära beslut om inriktning och kvalitet för verksamheten vilka inte kan delegeras. Enbart nämnden kan enligt kommunallagen besluta om ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet. Delegeringen till sjötrafikutskottet respektive förvaltningschef för trafikförvaltningen rörande sjötrafik överlappar dessutom varandra.

Revisionen bedömer att nämndens instruktion till utskottet inte efterlevts när det gäller återrapportering av utskottets beslut och anmälan av protokoll. Både nämndens instruktion och delegationsordning bör revideras så att beslut i brådskande ärenden och undertecknande av handling följer kommunallagen. Vidare bör instruktionen förtydligas att underorganens protokoll ska innehålla ett justeringsdatum.

Regionrevisorernas rekommendationer

Trafiknämnden bör tydligt definiera begreppet sjötrafik i styrande dokument för att säkerställa att dessa blir konsistenta i begreppsanvändningen. (6)

Trafiknämnden bör säkerställa att den beslutanderätt som delegeras till sjötrafikutskottet överensstämmer med delegeringsreglerna i kommunallagen och är tillräckligt specificerad. (7)

Trafiknämnden bör säkerställa att delegationen till sjötrafikutskottet respektive förvaltningschef för trafikförvaltningen rörande sjötrafik inte överlappar varandra. (8)

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. (9)

Trafiknämnden bör revidera sin instruktion när det gäller undertecknande av handlingar så att det är förenligt med kommunallagen och reglementet. (10)

Trafiknämnden bör säkerställa att underorganen följer nämndens instruktion när det gäller återrapportering av utskottets beslut och anmälan av protokoll. (11)

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. (12)

Respons från trafiknämnden

Trafiknämnden kommer under hösten 2021 analysera revisorernas rekommendationer samt nuvarande styrdokument mot kommunallag och reglemente m.m.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

YTTRANDE
2021-08-04
Version 1.3

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0455
FUT 2021-0577
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

Vidare bedömer revisionen, utifrån genomförd granskning, att nämnden uppnått Regions Stockholms inriktningsmål för 2020 och att måluppfyllelsen, liksom uppdragen, har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt.

Revisorerna har ställt en rekommendation till trafiknämnden avseende förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet.

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 rekommendation är delvis åtgärdad.

Regionrevisorernas rekommendationer

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.

Respons från trafiknämnden

Trafiknämnden håller med revision om att redovisningen än mer kan tydliggöra väsentliga risker kopplat till investeringens genomförande som helhet. Till tertialrapportering 1 2021 har rapporten utökats med en ny rubrik för ”Genomförande risk”. Trafiknämnden följer regionledningskontorets anvisningar och redovisar i separata bilagor bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser.

Trafiknämnden hänvisar till de anvisningar som ges i vilka det framgår att avvikelser inom året ska anges, vilket nämnden bedömer är redovisat. Redovisning på totalen finns i bilagor i enlighet med anvisningar. I underlag till budget 2022 har information om indexhantering tydliggjorts.

Trafiknämnden 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 2021.

Hej Sonja

Tack för ditt mejl. SL/Trafikförvaltningen värdesätter synpunkter då de behövs för kontinuerlig utvärdering av föreslagna och genomförda trafiklösningar så att SL ska kunna erbjuda så många resenärer som möjligt, en så attraktiv resa som möjligt.

När Trafikförvaltningen och våra trafikutövare planerar trafiken och genomför trafikförändringar behöver Trafikförvaltningen ha en helhetssyn och använda de begränsade resurser som står till buds så effektivt som möjligt och använda dem där de gör mest nytta.

Trafikförvaltningen har under våren sett över trafikeringstiderna för linje 55. Vid tidtabellskiftet i somras återfick därför linjen i stort sina tidigare trafikeringstider vilket innebär att linjen trafikeras:

Vardagar
Tanto – Henriksdalsberget: ca kl 05:30-24:00
Henriksdalsberget – Tanto: ca kl 06:00-24:00

Helger
Tanto – Henriksdalsberget: ca kl 07:00-24:00
Henriksdalsberget – Tanto: ca kl 07:00-24:00

Med vänliga hälsningar

Johan Nordgren
Affärsförvaltare trafikplanering
Trafikavdelningen
Sektion Buss

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm
Lindhagensgatan 100
Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
www.sll.se

Från: Sonja <sonja@probus.se>
Skickat: den 5 oktober 2021 17:51
Till: Sandar Karoline <karoline.sandar@regionstockholm.se>
Ämne: Linje 55
Till

Kristoffer Tamsons
Tomas Eriksson
Jens Sjöström
Pandemins lamslagning av kulturlivet har äntligen upphävts. Nu är det åter möjligt att ta del av
teater, musik, bio göra restaurangbesök och träffa vänner på stan. Men - när vi bor i Tanto, visserligen en del av Södermalm, känns det mer som Stockholms utkantsområden, får man vara noga med att läsa tidtabeller. Turtätheten är bedrövlig, och riktigt illa kvällstid.
Menar Trafiknämnden att vi bör åka bil och taxi?
Hur kan SL underlätta för att minska bilar i stan. Är det inte dags att ge oss stockholmare en ärlig chans att röra oss i stan utan förpesta trafikmiljön med fler bilar?
Sonja Bergren
Skickades från E-post för Windows”