Stockholms läns landsting

POSTLISTA

Trafiknämnden
Perioden 2019-03-08 – 2019-04-30

Trafiknämnden
2019-05-14

Ankomstdag	Från/till	Angående	Handläggning
2019-04-29 TN 2019-0569	Landstingsrevisorerna	Landstingsrevisorernas årsrapport 2018	VE

ÅRSRAPPORT 2018

Trafiknämnden

Landstingsrevisorerna
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Region Stockholm

Regionrevisorerna

2019-03-28

Diarienummer
RK 2018–0013

Trafiknämnden
Styrelserna för
AB Storstockholms Lokaltrafik
Waxholms Ångfartygs AB

Årsrapport 2018
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade 2019-03-28 att överlämna rapporten till trafiknämnden och till styrelserna för AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB för yttrande senast 2019-08-31.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Turid Stenhaugen
Ordförande

Christina Holmqvist
Sekreterare

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

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

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

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

Sammanfattning – Trafiknämnden

I den årliga revisionen prövas om verksamheten bedrivs på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande samt om den interna styrningen och kontrollen är tillräcklig.

Trafiknämnden har två förvaltningar, förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) som hanterar utbyggnaden av tunnelbanan enligt Stockholms- respektive Sverigeöverenskommelserna samt trafikförvaltningen som hanterar trafiknämndens övriga verksamhet inklusive verksamheten inom AB SL och Waxholmsbolaget.

Bedömning för år 2018

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

Ekonomiskt- och verksamhetsmässigt resultat

Det ekonomiska resultatet uppgår till 582 mnkr (580 mnkr för verksamheten inom trafikförvaltningen, 2 mnkr för FUT), vilket är 330 mnkr högre än fastställt resultatkrav. Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans därmed uppnåtts. Planerade investeringar och därmed ökade driftskostnader kommer under de närmaste åren att innebära stora utmaningar såväl för trafikorganisationen som för regionens ekonomi. För att nå en ekonomi i balans på längre sikt bedömer revisionen därför att trafiknämnden behöver vidta mer långsiktiga åtgärder och säkra kontrollen över investeringsvolymerna, men också över effektiviseringsarbetet.

Revisionen bedömer att det verksamhetsmässiga resultatet till största delen har uppnåtts. Revisionen konstaterar dock att ett av målen behöver kompletteras med indikatorer för att målet ska kunna bedömas och att nämnden behöver utveckla redovisningen gällande målnivåerna för indikatorerna. Nämndens analys av produktionsmåtten behöver också tydligare kopplas till kostnadsutvecklingen och de övergripande målen.

Fullmäktiges övriga mål och uppdrag har delvis uppnåtts. Arbetet med uppdragen pågår men är inte avslutat. Revisionen noterar att det bedrivs ett omfattande utvecklingsarbete kopplat till fullmäktiges mål gällande hållbar verksamhet, men att det återstår väsentliga delar i utvecklingsarbetet för området säkra processer.

Det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet bedöms, utifrån genomförd granskning, sammantaget som tillfredsställande. Bedömningen är oförändrad jämfört med 2017.

Intern styrning och kontroll

I revisionens årsrapport 2017 för trafiknämnden inklusive SL och WÅAB konstaterades att den interna styrningen och kontrollen inte var helt tillräcklig, men att förbättringsarbeten pågick. I delrapporten 2018 bedömde revisionen att det finns behov av ytterligare förbättringsinsatser framförallt när det gäller den ekonomiska styrningen på längre sikt.

Revisionen bedömer, efter årets mer omfattande granskning av nämndens kontroll över den långsiktiga kostnadsutvecklingen, att bilden av behovet att stärka kontrollen och styrningen över den långsiktiga ekonomiska utvecklingen har förstärkts. Revisionen bedömer bland annat att nämnden för fullmäktige behöver tydliggör förväntade och tänkbara tillkommande investeringsbehov. Revisionen har därför rekommenderat trafiknämnden att säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov i syfte att ge fullmäktige en heltäckande bild av vilket framtida investeringsutrymme som dessa kräver. Revisionen konstaterar vidare att nämnden inte tar del av trafikförvaltningens analys av nämndens ekonomi ur ett tioårigt perspektiv där det framkommer att det ekonomiska resultatet för verksamheten i det längre tidsperspektivet riskerar att bli negativt. Nämnden tar inte heller del av analyserade alternativ för att åstadkomma en ekonomi i balans. Revisionen menar att det är allvarligt att nämnden inte tar del av underlag för den strategiska ekonomiska planeringen inom nämndens ansvarsområde. De investeringsbeslut som nämnden tar ger effekter först längre fram. De samlade effekterna behöver vidareförmedlas till regionstyrelsen och regionfullmäktige. Revisionen bedömer därför att trafiknämndens styrning inte säkerställer en samlad kontroll över den framtida kostnadsutvecklingen i nämndens verksamhet, viket även har väsentlig påverkan på hela regionens ekonomi.

Revisionen konstaterar att nämnden i sin budget pekar på ett strategiskt ramverk för verksamheten som utgår från trafikförsörjningsprogrammet. I praktiken är dock flera delar som pekas ut i ramverket ännu inte framtagna eller uppdaterade. Revisionen bedömer därför att nämndens långsiktiga styrning av verksamheten fortfarande behöver utvecklas då viktiga styrdokument saknas.

Revisionen konstaterar att det pågår ett omfattande arbete för att utveckla verksamhetens arbetssätt och stärka den interna kontrollen. Revisionen ser positivt på initierade, mer övergripande, utredningar gällande utvecklingen av tunnelbane- respektive pendeltågssystemet samt pågående arbete med trafikplan 30/50. Revisionen bedömer dock utifrån årets granskning att det finns en risk för att identifierade behov av utvecklingsinsatser inte genomförs fullt ut. Revisionen bedömer till exempel att det fortfarande allmänt återstår arbete kopplat till säkerhetsområdet och vill särskilt peka på behov av åtgärder på informationssäkerhetsområdet samt vikten av att säkerställa ett kontinuerligt hållbart brandskydd. Revisionens anser att skal- och tillträdesskyddet, där utvecklingsarbetet länge varit eftersatt, nu måste prioriteras. Vidare bedömer revisionen att det återstår en hel del utvecklingsarbete för att i alla delar säkerställa en tillräcklig avtalsuppföljning. Revisionen vill också lyfta fram behovet av ett fortsatt samlat utvecklingsarbete gällande inköp och fastighetsområdet. Revisionen noterar också fortsatt behov av att säkerställa den interna kontrollen inom biljettsystemet samt investeringsredovisningen.

Revisionen bedömer den interna styrningen och kontrollen, utifrån den granskning som genomförts av revisionskontoret och den auktoriserade revisorn, sammantaget vara inte helt tillräcklig. Revisionen vill dock betona att nämndens långsiktiga ekonomiska styrning bedöms vara otillräcklig.

Räkenskaper

Årsbokslutet för trafiknämnden samt årsredovisningarna för SL och WÅAB är i allt väsentligt upprättade enligt god redovisningssed, enligt landstingets anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning.

Räkenskaperna för trafiknämnden bedöms vara rättvisande. Räkenskaperna för SL och för WÅAB bedöms av den auktoriserade revisorn vara rättvisande.

Dotterbolag

SL-koncernen omfattar två majoritetsägda dotterbolag:

- AB SL Finans
- SL Älvsjö AB

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

Innehåll

1 Årlig granskning 1
1.1 Nämndens och styrelsernas ansvar 1
1.2 Revisionen 1

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat 2
2.1 Ekonomiskt resultat 2
2.2 Verksamhetsmässigt resultat 9
2.3 Samlad bedömning av ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat 18

3 Ekonomi- och investeringsstyrning 19
3.1 Ekonomistyrning 19
3.2 Program- och projektstyrning 25
3.3 Medfinansiering 29
3.4 Samlad bedömning av ekonomi- och investeringsstyrning 31

4 Intern styrning och kontroll 31
4.1 Verksamhetsstyrning 31
4.2 Inköp och upphandling 38
4.3 Avtalsuppföljning 42
4.4 Intern kontroll i ekonomiprocesser 45
4.5 Säkerhet 48
4.6 Informationssäkerhet 54
4.7 Hållbarhet och miljö 56
4.8 Färdtjänst 59
4.9 Trafik- och störningsinformation 63
4.10 Granskning av planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik 64
4.11 Avrapporterade granskningar i delrapport 65
4.12 Granskningar utan väsentliga iakttagelser 67
4.13 Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer 68
4.14 Samlad bedömning av intern styrning och kontroll 68

5 Räkenskaper 69
5.1 Årsbokslutet inklusive årsrapport (förvaltningsberättelse) 69
5.2 Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer 70
5.3 Samlad bedömning av räkenskaper 70

6 Förvaltning för utbyggd tunnelbana 70
6.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat 71
6.2 Intern styrning och kontroll 72
6.3 Räkenskaper 75

7 Nämndens yttrande över delrapport 2018 76

Bilaga 1 Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer
Bilaga 2 Bedömningsmål och bedömningskriterier
Bilaga 3 Yttrande över delrapport 2018

1 Årlig granskning

I den årliga revisionen prövas om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande samt om den interna styrningen och kontrollen är tillräcklig. Den årliga revisionen omfattar granskning och bedömning inom följande områden:

- Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat
- Intern styrning och kontroll
- Räkenskaper

Från den 1 januari 2019 har landstinget övergått till region (Region Stockholm). Granskningen i denna rapport avser 2018. Därför används begreppet landstinget för Stockholms läns landsting i de fall texten inte avser tiden från den 1 januari.

1.1 Nämndens och styrelsernas ansvar

Trafiknämnden fullgör enligt reglementet landstingets uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och ansvarar för kollektivtrafiken på land, på vatten samt för särskilt anordnade transporter (färdtjänst). Nämnden har också ansvaret för strategiska och övergripande frågor hänförliga till den regionala kollektivtrafiken och uppföljningen av verksamheten.

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) är formellt ansvariga för avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på land som överlåtits till bolaget samt i övrigt ansvariga för förvaltning av avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på land. På motsvarande sätt är Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ansvariga för avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på vatten. Trafiknämnden har enligt sitt reglemente i uppgift att sköta förvaltningen av SL:s och WÅAB:s avtal och tillgångar vilket ytterligare regleras i samarbetsavtal mellan trafiknämnden och SL respektive WÅAB.

Trafiknämnden har två förvaltningar. Utbyggnaden av tunnelbanan enligt Stockholmsöverenskommelsen hanteras av förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT). Trafiknämndens övriga verksamhet bedrivs av trafikförvaltningen.

Rapportens avsnitt 2 - 5 omfattar enbart granskning av den verksamhet som utövats inom trafikförvaltningen, inklusive SL och WÅAB. Granskning av den verksamhet som utövats inom FUT redovisas i sin helhet i avsnitt 6.

1.2 Revisionen

Revisionen gällande trafiknämnden har utförts enligt kommunallagen, landstingets regler och anvisningar samt god revisionssed för kommunal verksamhet. Revisionen gällande SL och WÅAB har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, landstingets regler och anvisningar, riktlinjer för bolagsrevision och samordnad revision inom SLL samt god revisionssed för kommunal verksamhet. Revisionen har utgått från revisionsplanen som fastställts av revisorsgrupperna och revisorskollegiet.

I granskningen har lekmannarevisorerna/revisorerna biträtts av landstingets revisionskontor. Granskningen av trafiknämnden, SL och Waxholmsbolaget har samordnats av granskningsansvarig Kristina Brismark vid revisionskontoret. Magnus Fredmer, Tomas Mathiesen m.fl. från EY har som konsulter biträtt i granskningen av framför allt trafikförvaltningens räkenskaper. Revisionen av SL och Waxholmsbolaget har utförts enligt ABL 9 kap. under ledning av auktoriserad revisor Magnus Fredmer vid EY. För granskningen av FUT har Anders Hägg från PwC som konsult biträtt i granskningen av framförallt räkenskaperna.

Lekmannarevisorernas uppdrag är att granska om bolagens verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Den auktoriserade revisorn granskar räkenskaperna och styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Den interna styrningen och kontrollen granskas gemensamt. Under granskningsåret har ömsesidig information och samverkan skett mellan bolagens lekmannarevisorer och dess auktoriserade revisor.

Iakttagelser, bedömningar och rekommendationer i denna rapport riktar sig, om inget annat anges, till såväl trafiknämnden som till styrelserna för SL och Waxholmsbolaget eftersom nämnden och bolagen enligt revisionens bedömning till stora delar har samma uppdrag. Det betyder att nämndens och styrelsens ansvar till största delen inte kan särskiljas.

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

I detta avsnitt görs en bedömning av om nämnden uppnått fullmäktiges mål och genomfört givna uppdrag samt följt de beslut, riktlinjer och föreskrifter som gäller för verksamheten. Bedömningen omfattar även om verksamhetens resultat och resurser står i ett rimligt förhållande till varandra. Bedömningsmålen och bedömningskriterierna framgår av bilaga 2.

2.1 Ekonomiskt resultat

	Budget 2018	Bokslut 2018	Bokslut 2017
Resultaträkning (mnkr)			
Verksamhetens intäkter	22 625	22 911	22 380
Verksamhetens kostnader inkl. avskrivningar och finansnetto	-22 376	-22 332	-21 897
Årets resultat	250	580	483
Balansomslutning (mnkr)		65 779	65 280
Årsarbetare (antal)		782	733

Årets resultat för trafikorganisationen uppgår till 580 mnkr, vilket är 330 mnkr högre än fastställt resultatkrav på 250 mnkr. Resultatet har påverkats negativt av jämförelsestörande poster avseende utrangeringar och avsättning på 783 mnkr samt positivt avseende försålda fordringar inom finansnettot på 306 mnkr netto, se nedan. Resultatet är 97 mnkr högre än 2017 års utfall.

Årets resultat för SL är 479 mnkr vilket är 229 mnkr högre än budget och 264 mnkr högre än föregående år. Årets resultat för WÅAB är -10 mnkr vilket är 10 mnkr lägre än budget och 27 mnkr lägre än föregående år.

2.1.1 Jämförelse med budget 2018

Intäkterna uppgår till 22 911 mnkr, vilket är 286 mnkr (1,3 procent) högre än budgeterat. Biljettintäkterna överstiger budget med 24 mnkr. Den ökade intäkten anges vara en följd av ökad försäljning av periodbiljetter och att resandet redan vid ingången av 2018 var högre än vad som antogs vid budgettillfället tidigare under 2017. De ökade biljettintäkterna motverkas i viss mån av ett bortfall under sommaren kopplat till de avgiftsfria ungdomsbiljetterna, vilket kompenserats genom statsbidrag[1] (se nedan).

Uthyrning av fordon har gett 4 mnkr högre intäkter jämfört med budget medan reklamintäkterna har blivit 2 mnkr lägre. Intäkter för uthyrning av lokaler har blivit 32 mnkr lägre än budgeterat främst kopplat till Fredrikdalsdepån och lokalbanedepån AGA.

Under posten övrigt redovisas sammantaget en positiv avvikelse mot budget på 292 mnkr. Detta omfattar högre intäkter än budgeterat gällande tidigare nämnda statsbidrag för ungdomsbiljetter (79 mnkr), högre aktiveringstakt för investeringar jämfört med budgeterat vilket ger högre finansieringsbidrag (63 mnkr) och högre intäkter för kontrollavgifter (22 mnkr). Här återfinns också högre intäkter kopplat till externa projekt, som dock är ”resultatneutrala” då de uppvägs av motsvarande kostnad (94 mnkr) samt ytterligare ”resultatneutral” fakturering (51 mnkr). Bidrag för trängselbussar blev lägre än budgeterat (16 mnkr).

Verksamhetens kostnader, exklusive avskrivningar och finansiella poster, uppgår till 18 936 mnkr, vilket är 363 mnkr (ca 1,9 procent) högre än budgeterat. Kostnaderna för köpt landtrafik blev dock 377 mnkr (ca 3 procent) lägre än budgeterat. Inom busstrafikens VBP-avtal[2] är utfallet lägre än budgeterat (110 mnkr). Nämnden anger trängsel i trafiken och framkomlighetsproblem i innerstaden som en av orsakerna. En annan är överströmning av resenärer till Citybanan i Solna och Sollentuna. Lägre utfall för indexuppräkning av avtalen inom busstrafiken ger också lägre kostnader (146 mnkr). Vidare finns avvikelser mot budget kopplat till erhållna viten för ej avtalsenlig trafik vilket reducerar kostnaderna (41 mnkr). För pendeltågsavtalet är kostnader för incitament lägre än budgeterat till följd av brister i trafikleveransen (116 mnkr). Därutöver reducerar återföring av för högt värderade reserver för kostnader inom kollektivtrafiken kostnaderna ytterligare (69 mnkr)[3]. Ökat resande på lokalbanorna har gett högre kostnad än budgeterat i lokalbanornas VBP-avtal (54 mnkr). Ersättningstrafik framförallt kopplat till pendeltåg har också gett högre kostnader (25 mnkr) liksom utökade trygghetsåtgärder och fler biljettkontroller (17 mnkr). Ett antal

[1] Den positiva nettoeffekten av statsbidraget för ungdomsbiljetten minus intäktsbortfall beräknas vara 36 mnkr.
[2] Verifierad Betalande Påstigande.
[3] Ytterligare reserver finns enligt granskningen kvar på balanskonto vid årets slut. Här har gjorts en annan bedömning än i delårsrapporteringen då återföringen bedömdes vara 111 mnkr.

mindre avvikelser i form av både ökade och minskade kostnader, bland annat ökade kostnader för SL kundtjänst, summerar ihop till återstående avvikelse för köpt landtrafik.

Kostnaderna för köpt färdtjänsttrafik är 70 mnkr (ca 6,5 procent) lägre än årets budget p.g.a. färre resor med färdtjänsttaxi och rullstolstaxi (50 mnkr) samtidigt som framförallt erhållna viten också ger effekten att kostnaden för färdtjänsttrafiken blir lägre än budget (25 mnkr). Kostnaderna för köpt sjötrafik är 25 mnkr (7,6 procent) högre än budgeterat. De högre kostnaderna beror framförallt på utökad trafikering (24 mnkr) men även högre indexuppräkning på avtalen samt högre bränslekostnader bidrar (8 mnkr). Lägre kostnader för godstrafik uppväger i viss mån de högre kostnaderna (10 mnkr).

Bemanningskostnaderna är enligt resultaträkningen 25 mnkr (ca 3,3 procent) lägre än budgeterat. Personalkostnaderna är lägre än budget (98 mnkr) huvudsakligen till följd av vakanser och frånvaro. Detta uppvägs dock till stor del av högre kostnader för inhyrd personal (73 mnkr). För en totalbild av bemanningskostnaderna inom driftresultatet, se vidare nedan.

Kostnaderna för drift och underhåll är 173 mnkr (7,5 procent) lägre än budget. Kostnaderna för planerat underhåll är betydligt lägre än budget (132 mnkr) vilket anges främst bero på förskjutningar av underhållsarbeten, men även på grund av lägre avtalskostnader. Också det akuta underhållet är något lägre än planerat (9 mnkr). Driftkostnaderna är lägre än budgeterat gällande drift av stationer, rulltrappor, IT-system, fartygsbränsle etc. (43 mnkr) men högre för hyra, lokaler och övriga fastighetskostnader (28 mnkr) vilket bl.a. anges bero på kostnad för att genomföra en omfattande brandskyddsutredning. Kostnaderna är också lägre för övrig drift och underhåll (30 mnkr), delvis beroende på lägre besiktningskostnader men också lägre kostnader för ersättningstrafik. Kostnaderna för el och energi är något högre främst till följd av högre elskatt (13 mnkr).

Övriga kostnader är 984 mnkr (ca 72 procent) högre än budget. Den enskilt största posten avser högre kostnader kopplat till utrangeringar av anläggningar och projekt samt avsättning (783 mnkr). Kostnaderna som vidarefaktureras (”resultatneutrala” kostnader, se intäkterna ovan) är högre än budgeterat (94 mnkr). Här finns också en redovisningsteknisk avvikelse i form av högre kostnad (82 mnkr) kopplat till personalredovisningen (se personalredovisningen nedan). Kostnaderna för specialistkonsulter har blivit högre än budgeterat (77 mnkr). Resterande avvikelse inom övriga kostnader mot budget (65 mnkr) består av en lång rad avvikelser bl.a. kundförluster, valutakursförlust och sjukresor som blivit högre än budgeterat samt bl.a. försäljningskostnader, kontorskostnader, bidrag för infartsparkeringar och lagerkostnader som blivit lägre än budgeterat. Revisionen noterar att det finns betydande avvikelser mellan prognosen i samband med delåret och årsutfallet.

Avskrivningarna är 21 mnkr (ca 0,7 procent) lägre än budget. Här har en återföring gällande tidigare nedskrivning kopplat till Fredriksdals bussdepå (29 mnkr) motverkat ökade kostnader bl.a. kopplat till förändrade avskrivningsplaner samt retroaktiv avskrivning för tvätthallen i Södertälje bussdepå.

Finansnettot har påverkats positivt med 385 mnkr (ca 67,2 procent) jämfört med budget. Intäkter från försålda fordringar utgör här merparten av avvikelsen (337 mnkr). Tillkommande kostnad för valutasäkring samt att intäktsränta bortfaller efter försäljningen (31 mnkr) gör att nettointäkten från försäljningen blir något lägre. Den räntebärande skuldportföljen är lägre än budgeterat på grund av förskjutningar i investeringsportföljen vilket tillsammans med lägre ränteläge påverkar finansnettot positivt jämfört med budget (73 mnkr). Något lägre räntekostnader kopplat till pensionsskulden till följd av förändrad diskonteringsränta ger också en positiv avvikelse (7 mnkr).

Avvikelser i förhållande till budget har analyserats och kommenterats i nämndens årsrapport. Revisionen noterar en förbättring i årets rapportering jämfört med föregående år då redogörelsen i högre utsträckning innehåller belopp på avvikelser vilket förbättrar möjligheterna att förstå storleksordningen på avvikelserna.

Revisionen noterar, liksom i delrapporten, att det i resultaträkningen är två kostnadsposter i helårsbudgeten som inte stämmer med nämndens fastställda budget för 2018 även om det inte påverkar resultatet. Enligt förvaltningen beror detta på en anvisning från landstingsstyrelsens förvaltning att kostnaderna för sjukresor ska hanteras på annan plats i resultaträkningen än vad som var fallet när budgeten beslutades.

2.1.2 Jämförelse med 2017 års utfall

Jämfört med 2017 har intäkterna ökat med 531 mnkr (2,4 procent). Landstingsbidraget har ökat med 328 mnkr (3,3 procent) medan biljettintäkterna har ökat med 329 mnkr (4,0 procent). Inom biljettintäktsökningen är det framförallt prishöjningen 2018 med ca 3,3 procent som förklarar ökningen. Volymrelaterade faktorer står för en mindre del av ökningen. Den procentuella ökningen i biljettintäkter under 2018 är lägre än under 2017.

Lokalintäkterna är 79 mnkr (11,3 procent) högre än förra året vilket i huvudsak beror på intäkter från de nya depåerna Fredriksdal och Norsborg samt att full hyresersättning nu erhålls för Ulvsundadepån.

Övriga intäkter är 201 mnkr (11,0 procent) lägre än föregående år. Detta förklaras framförallt med lägre finansieringsbidrag (286 mnkr) till följd av att flera objekt som omfattat medfinansiering blivit fullt avskrivna eller utrangerats. De lägre intäkterna motverkas delvis av det tidigare nämnda statliga bidraget som erhållits i kompensation för de avgiftsfria ungdomsbiljetterna (79 mnkr).

Verksamhetens kostnader har jämfört med 2017 ökat med 558 mnkr (3 procent). Köpt landtrafik har ökat med 175 mnkr (1,4 procent). Ökningen kommer framförallt från busstrafiken (115 mnkr) till följd av indexökning enligt avtal och ökad volym trafikbeställningar. Avvikelsen inom buss uppvägs dock delvis till följd av lägre kostnader för VBP-avtal på grund av färre påstigande inom de flesta avtalsområden med VBP-kontrakt. Tunnelbanetrafikens kostnader ökar (72 mnkr) medan järnvägstrafikens kostnader minskar (51 mnkr). Minskningen är främst en effekt av trafikeringen via Citybanan istället för Stockholms Central samt lägre produktionskostnader till följd av kvalitetsbrister inom pendeltågstrafiken. Kostnaderna inom köpt trafik ökar

också på grund av satsningar på trygghetsåtgärder och högre kostnader för utökad pendelbåtstrafik (39 mnkr).

Kostnaderna för färdtjänsttrafik har ökat med 39 mnkr (4,1 procent) vilket huvudsakligen anges bero på fler resor med rullstolstaxi samt ett högre pris per resa. Skärgårdstrafikens kostnader har ökat med 35 mnkr (10,9 procent) genom ökade indexkostnader och bränsleersättning samt högre kostnader för trafikering.

Personalkostnaderna har ökat med 87 mnkr (13,1 procent) där bl.a. den pågående konsultväxlingen samt övriga beslutade och tillsatta tjänster och årets löneökningar ligger bakom ökningen. Som revisionen tidigare pekat på[4] kräver en fullständig bild av personalkostnadernas utveckling en sidoredovisning.

Drift- och underhållskostnaderna har ökat med 154 mnkr (7,8 procent). Kostnaderna har ökat till följd av ökade bränslepriser inom sjötrafiken samt ökad förvaltning av diverse IT-system (58 mnkr). Kostnaderna har också ökat för akut underhåll (37 mnkr) till följd av ett utökat behov av felavhjälpande underhåll för hiss och rulltrappor samt plattformsväggar i Citybanan. Planerat underhåll har ökat till följd av ett större behov inom stationer, bana och fordonsflotta (82 mnkr). Kostnaderna för el och energi har minskat (67 mnkr) vilket dock beror på att föregående år belastades med retroaktiv elskatt för åren 2015-2016. Övriga driftkostnader ökar (44 mnkr) framförallt som en följd av fler driftpåverkande projekt. Ett större projekt är brandprojektet som syftar till att inventera och åtgärda brister inom anläggningarna kopplat till brandsäkerhet.

Övriga kostnader ökar med 69 mnkr (3 procent). En rad poster summerar till denna ökning. Kostnaderna för specialistkonsulter ökar till följd av fler projekt, utredningar och uppdrag (119 mnkr). Jämförelsestörande poster i form av utrangeringar och avsättningar minskar (16 mnkr). De stora posterna 2019 motsvaras här av kostnadsföringar 2018 avseende program Röda linjens uppgradering där delprojektet för nytt signalsystem avbröts. Kostnaderna för externa projekt minskar (48 mnkr) medan kostnaderna för sjukresor ökar (30 mnkr). I båda dessa fall motsvaras kostnaderna av lika stora intäkter varför de är kostnadsneutrala.

Finansnettot har förbättrats med 267 mnkr (58,6 procent) jämfört med föregående år. Den huvudsakliga anledningen är försålda fordringar (337 mnkr). I samband med försäljningen har dock ränteintäkterna minskat och kostnaderna för valutasäkring ökat i jämförelsen mellan åren (28 mnkr). Vid jämförelse av ränteintäkterna mot föregående år påverkar återbetalning 2017 av förskott kopplat till signalsystemet på Röda linjen (37 mnkr) vilket gör att ränteintäkterna minskat 2018 jämfört med 2017. Samtidigt ger lån för Citybanans stationer som togs upp i juni förra året en högre räntekostnad i år (18 mnkr).

[4] Landstingsrevisorerna, delrapport 2018 trafiknämnden.

Kostnaderna för avskrivningar har ökat med 143 mnkr (4,7 procent). Ökningen kan hänföras till de driftsatta depåerna Fredriksdal och Norsborg samt Citybanans stationer. Återföring av tidigare nedskrivning (29 mnkr) avseende Fredriksdals bussdepå minskar avskrivningskostnaderna i jämförelse med föregående år.

2.1.3 Kostnadsutvecklingen

Årets kostnadsutveckling, för verksamhetens kostnader, uppgår enligt nämndens årsrapport till 3,0 procent vilket överstiger den budgeterade kostnadsutvecklingen på 1,1 procent. Den högre kostnadsutvecklingen i förhållande till budgeterad utveckling anges främst bero på stora engångsposter såsom utrangeringar år 2018 vilka inte ingick i budgeten. På annat ställe i rapporten anges ”SL-koncernens totala kostnader exklusive jämförelsestörande poster” ha ökat med 3,6 procent.

Kostnadsutvecklingen för köpt landtrafik har, som framgått ovan, påverkats av faktorer som lägre trafik och viten. Utfallet för kostnadsutvecklingstakten har inte analyserats jämfört med de förutsättningar som beskrevs i nämndens yttrande inför budget 2018[5] (i april 2017) och den prognos för kostnadsutvecklingen som angavs i yttrandet[6]. Revisionen konstaterar också att nämnden inte redovisar kostnadsutvecklingen för en längre tidsperiod. Som framgår av avsnitt 3 finns behov av en fördjupad analys som underlag för bedömningar om den långsiktiga utvecklingen.

2.1.4 Investeringar

Årets investeringar uppgår till 4 099 mnkr att jämföra med fullmäktiges budget på 6 584 mnkr (8 423 mnkr i budget 2017). Detta ger en total upparbetningsgrad på 62 procent. Upparbetningsgraden fördelar sig på de olika investeringstyperna enligt följande:

	Strategiska investeringar	**Ersättnings-investeringar**	**Summa**
Specificerade[7] investeringar	4 307 (55 %)	1 034 (58 %)	5 341 (56 %)
Ospecificerade investeringar	281 (38 %)	962 (104 %)	1 243 (89 %)
Summa	4 588 (54 %)	1 996 (81 %)	6 584 (62 %)

För gruppen specificerade investeringar är upparbetningsgraden, som framgår av tabellen ovan, 56 %. Detta kan jämföras med förra året då motsvarande siffra var 82 %. Revisionen konstaterar att en betydligt mindre andel av den budgeterade investeringsverksamheten i program och större projekt genomförts enligt plan jämfört med 2017. Detta trots att den budgeterade investeringsvolymen var betydligt större 2017.

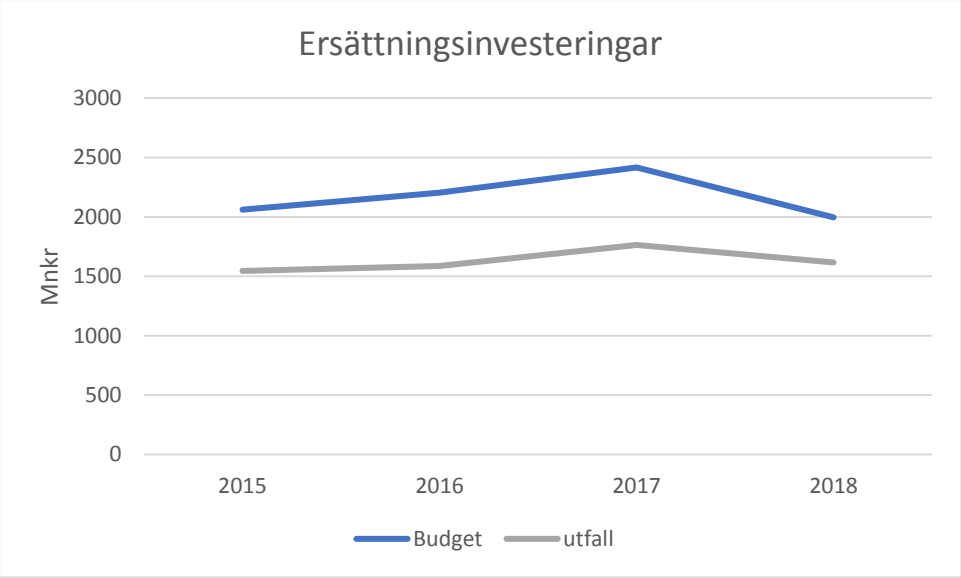
2018 års utfall för de större programmen och projekten har kommenterats i nämndens årsrapport jämfört med budget för 2018. Enligt nämnden kan avvikelsen hu-

[5] TN 2016-1036
[6] Kostnadsökning för den köpta trafiken för perioden 2018-2022 beräknades ligga på 3,0 procent. Ökning per år under motsvarande period för verksamhetens totala kostnader (exklusive kapitalkostnader) beräknades till 3,2 procent.
[7] Investeringsobjekt över 100 mnkr.

vudsakligen hänföras till program Röda linjens uppgradering och program Pendeltåg. Inom program Röda linjens uppgradering beror avvikelsen på förskjutningen av fordonsleverans C30 från 2018 till 2019-2020 samt hävning av avtal med Ansaldo. Inom program Pendeltåg är avvikelsen kopplad till redovisningsprincipen avseende aktivering av X60B-fordon. Revisionen konstaterar att dessa avvikelser förklarar sammanlagt 1 663 mnkr (1 116 respektive 547 mnkr) av den totala avvikelsen för specificerade investeringar på 2 350 mnkr (71 procent).

Avvikelser för enskilda program och projekt för 2018 beskrivs i rapporten. Enligt landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar ska nämnden kommentera investeringsobjektens totala prognos jämfört med total budget avseende omfattning, ekonomi och tidplan för genomförandet. Revisionen noterar att nämndens årsrapport inte innehåller kommentarer om avvikelser mot programmens/projektens fleråriga investeringsbudget eller om årets avvikelser påverkar tidpunkt för färdigställande och kvalitet. (Se vidare avsnitt 3.2.1)

Revisionen noterar att specificerade ersättningsinvesteringar har en fortsatt låg upparbetningsgrad, 58 procent jämfört med 60 procent 2017. Ospecificerade ersättningsinvesteringars upparbetningsgrad har förbättrats till 104 procent jämfört med 93 procent föregående år. Diagrammet nedan visar budget och utfall för ersättningsinvesteringarna de senaste fyra åren.



Det framgår att upparbetningsgraden genomgående har varit låg under åren och att lågt utfall ett år inte har kompenserats med motsvarande ökad budget för kommande år. Därmed skjuts behovet av ersättningsinvesteringar framåt och byggs succesivt på. Diagrammet visar också att den förbättrade upparbetningsgraden 2018 inte innebär att nivån för genomförda ersättningsinvesteringar har höjts eftersom budgeten för 2018 var lägre än 2017. Någon samlad analys av den fortsatt låga nivån på ersättningsinvesteringarna lämnas inte i nämndens årsrapport. Inte heller analyseras vad detta har för långsiktiga konsekvenser (se vidare bl.a. avsnitt 3.1.5).

Planerade investeringar och därmed ökade driftkostnader kommer under de närmaste åren att innebära stora utmaningar såväl för trafikorganisationen som för landstingets ekonomi.

2.1.5 Bedömning

Revisionen bedömer att fullmäktiges mål om ekonomi i balans har uppnåtts i och med att resultatet överstiger resultatkravet. Nämndens ekonomiska resultat bedöms, i likhet med 2017, vara tillfredsställande. Revisionen noterar en förbättrad redovisning av belopp för olika avvikelser jämfört med tidigare årsrapporter även om analysen kan utvecklas ytterligare för att underlätta för läsaren. För bemanningskostnaderna menar revisionen liksom i delåret att nämnden bör göra en separat samlad redovisning med samtliga poster kopplat till bemanningskostnaderna gällande både egen personal och inhyrd personal så att driftkostnaderna för bemanning kan analyseras vad gäller utfall jämfört med budget och föregående år.

Revisionen konstaterar att nämnden inte analyserar konsekvenserna av att utfallet för nämndens underhållskostnader inte heller i år når upp till budget.

Revisionen konstaterar också att nämndens årsrapport inte innehåller någon analys av hur kostnadsutvecklingen har påverkats av bl.a. omprioriteringar i underhåll samt viten och lägre trafikkostnader/incitament då trafik inte utförts som planerat. För att underlätta förståelsen av förutsättningarna för den fortsatta utvecklingen av framförallt trafik- och driftkostnader bör årsrapporteringen innehålla en utökad analys av framförallt kostnadsposten köpt landtrafik på motsvarande sätt som det finns en utökad analys av biljettintäkterna.

Revisionen noterar att upparbetningsgraden för investeringar är 62 procent. Revisionen anser att nämnden bör utveckla redovisningen av investeringsverksamheten mot bakgrund av landstingsstyrelsens förvaltnings anvisning om kommentarer jämfört med total budget och tidplan för investeringsobjekten. Revisionen menar att en mer utvecklad redovisning skulle underlätta förståelse och bedömning av nämndens investeringsverksamhet ställt mot genomförandebeslutet för respektive program/projekt. För ersättningsinvesteringar har upparbetningsgraden förbättrats jämfört med föregående år. Den budgeterade nivån för ersättningsinvesteringar 2018 är dock lägre än budgeten för 2017 vilket revisionen bedömer innebär fortsatt risk för att nödvändiga ersättningsinvesteringar skjuts på framtiden. Det är angeläget att de långsiktiga konsekvenserna av den låga upparbetningsgraden för ersättningsinvesteringarna kommenteras.

2.2 Verksamhetsmässigt resultat

I detta avsnitt redovisas måluppfyllelsen för ett urval av dels fullmäktiges, dels nämndens mål och uppdrag.

2.2.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	Mål 2018	Bokslut 2018	Bokslut 2017	Klarat målet
Landstingsfullmäktiges mål				
Attraktiva resor				
Nöjda resenärer – allmän kollektivtrafik	≥ 75 %	80 %	82 %	Ja
Nöjda resenärer – särskild kollektivtrafik	≥ 90 %	86 %	84 %	Nej
Nöjda resenärer – allmän skärgårdstrafik	≥ 91 %	96 %	97 %	Ja
Trygga resor				
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	≥ 77 %	72 %	70 %	Nej
Effektiva resor				
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken[8]	≥ 90 %	91 %	91 %	Ja
Kostnad per personkilometer, SL trafiken	≤ 3,40 kr	3,24 kr	3,24 kr	Ja
Tusentals genomsnittligt påstigande en vanlig vardag	≥ 2 803	2 814	2 744	Ja
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna	≥ 50,5 %	- %	- %	-
Tillgänglig och sammanhållen region				
Busstrafik, fungerande automatiskt inre utrop	≥ 87 %	91 %	85 %	Ja
Andel spårfordon med tillgängligt insteg	100 %	100 %	100 %	Ja

Trafiknämndens uppföljning visar att sju av tio målnivåer för uppsatta indikatorer har uppnåtts. Målnivåerna för två indikatorer har inte uppnåtts och för ytterligare en indikator presenteras inte något utfall.

Målnivåerna för indikatorerna nöjda resenärer i den särskilda kollektivtrafiken och andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar uppnås inte. För målet trygga resor uppger nämnden att arbete pågår med att bl.a. utveckla metodik för trygghetsanalyser. Under 2018 har också workshops

[8] Indikatorn omfattar buss, spårtrafik, sjötrafik och färdtjänst.

inom trygghet anordnats med bl.a. kommuner och stadsdelar för att etablera samarbetskanaler. Nämnden beskriver också att trygghetskampanjer genomförts under året, vilket resulterat i en ökad kännedom om trygghetsnumret[9]. För kundnöjdhet inom den särskilda kollektivtrafiken är, i jämförelse, beskrivning av utfall och åtgärd kortfattad. Förändringar i kundnöjdhet i övrigt analyseras på tillfredsställande sätt i rapporten där utfall även presenteras per trafikslag.

Utfall för indikatorn kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna redovisas inte då detta enligt nämndens årsrapport endast mäts vart fjärde år. Gällande indikatorn andel förnybar energi i kollektivtrafiken uppger nämnden att 100 procent av spår- och busstrafiken drivs av förnybar energi. Inom sjötrafiken följs enligt nämndens årsrapport en framtagen drivmedelsplan för att succesivt öka andelen förnybart bränsle. För färdtjänsten uppger nämnden riksgenomsnittet för andel förnybart drivmedel i diesel och bensin, även om den faktiska inbladningen i drivmedlet är högre i landstingets fordon för färdtjänst.

Revisionen har sedan flera år påtalat att det saknas indikatorer som kan svara mot området sammanhållen region inom målet Tillgänglig och sammanhållen region. Enligt landstingets budget 2016 skulle restidskvot mellan regionala stadskärnor (kvoten mellan restid för kollektivtrafiken och bilrestiden) utgöra en indikator för sammanhållen region. Denna indikator har dock i praktiken inte använts. I fullmäktiges trafikförsörjningsprogram[10] från 2017 finns framtagna indikatorer för sammanhållen region. Dessa indikatorer har inte heller använts för att följa upp målet. I nämndens årsrapporter för såväl 2017 som 2018 uppges att det pågår arbete med att ta fram indikatorer för sammanhållen region. Revisionen konstaterar att fullmäktiges budget för 2019 fortfarande inte innehåller en sådan indikator. Däremot har trafiknämnden i sin egen verksamhetsplan för 2019 antagit indikator för detta målområde.

Sammanfattningsvis uppfyller sju av tio indikatorer målnivån för 2018. Två indikatorer uppnår inte målnivån men har förbättrats jämfört med utfall 2017. Två av indikatorerna har försämrats och två ligger på samma nivå som föregående år. En indikator mäts enbart vart fjärde år och för 2018 har ingen mätning genomförts varför utfall saknas.

Revisionen noterar att målnivåerna på några indikatorer[11] är lägre än föregående års utfall. Detta har inte kommenterats i nämndens årsrapport. Revisionen har under flera år[12] framfört att indikatorernas uppsatta målnivåer behöver kommenteras för att bedömning av det verksamhetsmässiga resultatet ska vara möjligt. Revisionen konstaterar också att nämnden fortfarande inte har några nedbrutna mål för verksamheten i enlighet med de möjligheter som ges i landstingets målstyrningsmodell.

---

[9] Trygghetsnumret går till trygghetscentralen som resenären kan ringa om det finns något som känns otryggt. Trygghetscentralen har tillgång till ordningsvakter och trafikledare i kollektivtrafiken och kan skicka personal dit det behövs.
[10] Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, LS 2017 - 0540
[11] Exempelvis nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik. Detsamma gäller för flera av förvaltningens egna indikatorer t.ex. antal påstigande pendeltåg, antal resor skärgårdstrafik, antal sittplatskilometer buss, upplevd kvalitet.
[12] T.ex. landstingsrevisorerna, årsrapport 2017 trafiknämnden.

Däremot har nämnden fastställt ytterligare några indikatorer kopplat till de övergripande målen samt produktionsmått med målnivåer (se vidare avsnitt 4.1.2). Även förvaltningen har tagit fram ett antal indikatorer.

Bedömning

Måluppfyllelsen har för flertalet indikatorer analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt i nämndens årsrapport. Revisionen noterar dock att nämndens analys av orsak och åtgärder till avvikelse mot uppställd målnivå för indikatorn Nöjda resenärer – särskild kollektivtrafik kan utvecklas. För att kunna bedöma nämndens verksamhetsresultat är det, som revisionen tidigare framhållit, nödvändigt att nämnden kommenterar bakgrunden till att en viss målnivå har föreslagits till fullmäktige. Revisionen konstaterar att målvärdena för indikatorerna inom målet Attraktiva resor i huvudsak uppnås liksom indikatorerna för målet Effektiva resor. Revisionen noterar att målet Trygga resor bara har en indikator och att målvärdet för indikatorn inte uppnås. Revisionen anser att utfallet för fullmäktiges mål om en tillgänglig och sammanhållen region inte kan bedömas för 2018 då det saknas indikator för en väsentlig del av målområdet.

2.2.2 Produktion

Antal påstigande
Under 2018 ökade antalet genomsnittligt påstigande i den allmänna kollektivtrafiken på land en vanlig vardag med 2,6 procent jämfört med 2017. Utfallet ligger i nivå med budget för 2018. Nämndens kommenterar att budgetnivån baserats på befolkningsutvecklingen i Stockholms län.

Nedbrutet efter trafikslag är antalet resenärer för tunnelbanan på samma nivå jämfört med föregående år och budget. För lokalbanorna har antalet resenärer ökat jämfört med föregående år och budget. Även antalet påstigande i pendeltågstrafiken har ökat jämfört med föregående år och utfallet är högre än budget. För busstrafiken har däremot antalet resenärer minskat något jämfört med föregående år och årets utfall är cirka 5 procent lägre än budget. Trängsel i innerstaden, överströmning av resenärer till Citybanan och Roslagsbanan, som nu åter är i trafik, uppges vara orsaker till minskningen.

Det totala antalet utförda resor inom färdtjänsten (inklusive sjuk- och tjänsteresor) uppgick till 4 miljoner resor, vilket är cirka 5,7 procent färre resor jämfört med budget och i nivå med antalet utförda resor föregående år. Avvikelsen anges bero på att leveranserna inom färdtjänsttaxi har varit sämre vilket påverkat resandet. Antalet tillstånd uppgick till 67 761 vilket är 2 739 färre tillstånd jämfört med budget. Revisionen noterar att den tidigare uppdelade analysen för färdtjänsttaxi, rullstolstaxi, sjukresor respektive tjänsteresor inte finns med i årets rapport.

I skärgårdstrafiken har antalet passagerare ökat med 73 000 (4,1 procent) jämfört med föregående år och är 5,6 procent högre jämfört med budget. Ökningen 2018 i jämförelse med 2017 anges främst bero på försöket med att låta resenärer resa med

SL-färdbevis ombord på skärgårdstrafiken under våren och hösten 2018. Pendelbåtstrafiken har jämfört med föregående år ökat med 301 000 passagerare (7,7 procent) till drygt 4,2 miljoner i år, och är 3,2 procent högre än budget. Den främsta orsaken anges vara utökningen av ytterligare ett fartyg på linje 80 efter en ökad inflyttning till Nacka, Sickla halvön och Kvarnholmen. Även en överströmning av resenärer på grund av ombyggnationerna av Slussen anges som orsak till det ökade resandet.

Revisionen noterar att nämnden under rubriken ”Resande” i årsrapporten redovisar *antal påstigningar för respektive trafikslag*. Revisionen konstaterar att statistiken inte tar hänsyn till om ett förändrat resmönster innebär fler påstigningar. Det framgår av granskningen att en ökning av antal *påstigningar* inte med automatik innebär att antalet *resande* och attraktiviteten för kollektivtrafiken har ökat.

Revisionen konstaterar att resandet, enligt regionledningskontorets mall, också ska kommenteras och analyseras i relation till kostnadsutvecklingen samt andra faktorer. Direkt analys av hur resandet förhåller sig till kostnadsutvecklingen ges inte i rapporten. Däremot finns ett avsnitt som beskriver hur nämnden övergripande arbetar med effektivisering.

Utbud och produktivitet

Nämnden definierar i årsrapporten ett antal utbuds- och produktivitetsmått med budget/målnivåer. Framförallt handlar det om måtten: antal sittplatskilometer[13], personkilometer[14] och beläggningsgrad[15]. Även punktlighet redovisas.

Punktligheten visar små förändringar jämfört med föregående år. Tunnelbana och pendeltåg ligger på samma nivå som 2017. Lokalbanor och färdtjänst har något sämre punktlighet medan busstrafiken visar något bättre punktlighet (se vidare avsnitt 4.1.2.)

Utbudet av allmän kollektivtrafik mäts genom antal sittplatskilometer. Under 2018 har antalet producerade sittplatskilometer (18 484) ökat med 3,9 procent jämfört med föregående år. Däremot är antal sittplatskilometer 5,2 procent lägre än budget (19 500). Jämfört med föregående år minskade utbudet marginellt inom trafikslaget tunnelbana samtidigt som det ökade inom de övriga trafikslagen. För buss ligger antalet sittplatskilometer på ungefär samma nivå som föregående år. Jämfört med budget är det dock endast trafikslaget buss som når uppsatta målnivåer för sittplatskilometer. Nämnden kommenterar övergripande vilka faktorer som påverkat utfallet för respektive trafikslag. Nämnden framhåller även i rapporten att infasning av nya fordon, som generellt har färre sittplatser, bidrar till färre sittplatskilometer. Det lämnas dock ingen analys av hur detta förhåller sig till de övergripande målen i kollektivtrafiken eller nämndens målnivåer och utfall för sittplatskilometer. Några utbudsmått för

[13] Antal sittplatskilometer = antal sittplatser som ställs till förfogande (fordonstyp avgörande) multiplicerat med antalet utbudskilometer (fordonskilometer till trafikanternas förfogande).
[14] Antal personkilometer = resenärernas sammanlagda reslängd i kilometer.
[15] Beläggningsgrad = antal personkilometer/antal sittplatskilometer, visar graden av andelen utnyttjat trafikutbud i förhållande till totalt utbud.

kollektivtrafiken till sjöss har inte redovisats i nämndens årsrapport, varken för 2017 eller 2018.

Enligt landstingsstyrelsens anvisningar ska nämndens produktivitetsutveckling mellan åren 2017 och 2018 kommenteras och analyseras i årsrapporten. I likhet med föregående år har trafiknämnden beskrivit utfall för ett antal mått, men produktivitetstalen har inte analyserats. Till exempel redovisas ett antal mått där utbud ställs mot kostnad utan någon egentlig analys och bedömning av utvecklingen. Antal personkilometer har ökat mot föregående år med 3,6 procent. Jämfört med föregående år har antal personkilometer minskat för buss samtidigt som antal personkilometer har ökat för pendeltåg, lokalbana och marginellt för tunnelbana. Den genomsnittliga beläggningsgraden är enligt revisionens beräkningar 33,8 procent och har ökat med 0,5 procent jämfört med 2017.

Produktivitet för skärgårdstrafik redovisas som kostnad per passagerartimme[16]. Någon liknande redovisning för pendelbåtstrafiken finns inte i nämndens årsrapport. Kommentarer och analyser av produktionsutvecklingen enligt landstingsstyrelsens förvaltnings mall lämnas inte.

Bedömning

Antalet resor räknat som genomsnittligt antal påstigande i kollektivtrafiken på land och till sjöss har ökat i förhållande till både föregående år och budget. Även antalet sittplatskilometer har ökat något jämfört med föregående år, men når inte upp till budgeterad nivå. Revisionen menar i likhet med tidigare år att nämnden bör analysera hur ökningen förhåller sig till andra faktorer som kan ha påverkat resandet, framförallt befolkningsutvecklingen och förändrat resandemönster. Revisionen anser vidare att nämnden bör analysera och kommentera hur budgeterade nivåer och utfall för utbudsmåtten förhåller sig till de övergripande målen i kollektivtrafiken.

Enligt landstingsstyrelsens anvisningar ska nämndens produktivitetsutveckling mellan åren 2017 och 2018 kommenteras och analyseras i årsrapporten. Revisionen bedömer att det finns beskrivningar av utfall för produktions- och produktivitetsmått, men ser en utvecklingspotential vad gäller nämndens analys och bedömning av hur produktiviteten utvecklas och hur detta kopplas till beskrivningar av effektiviseringsarbetet.

2.2.3 Tryggad kompetensförsörjning

Revisionen konstaterar att målvärdena för fullmäktiges indikatorer kopplat till Tryggad kompetensförsörjning uppnås. På samma sätt som för övriga målvärden framgår dock inte bakgrunden till hur målvärdena är satta. För målet modern arbetsorganisation finns inga indikatorer.

Vid årsskiftet hade trafikförvaltningen 914 beviljade tjänster varav 164 var vakanta, dvs. 18 procent. Som revisionen tidigare kommenterat pågår ett arbete med att växla konsulter mot anställd personal. Hittills är det framförallt inom investeringsverksamheten som konsultväxlingen har ägt rum. 141 av de 914 tjänsterna är resultat av

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

beslut om växling till egen personal. En stor andel av de vakanta tjänsterna har sitt ursprung i konsultväxlingen. Det framgår av nämndens årsrapport att för flera av vakanserna krävs kompetens som är svårrekryterad. Som revisionen kommenterat (se avsnitt 2.1) finns svårigheter att följa den ekonomiska utvecklingen när det gäller bemanningskostnaderna.

Personalomsättningen har enligt årsrapporten stabiliserats under året till runt tolv procent efter att under 2017 legat betydligt högre. Målnivån för trafikförvaltningen är enligt årsrapporten tio procent.

Sjukfrånvaron har under den senaste tolvmånadersperioden sjunkit till knappt fyra procent (ackumulerat utfall per december), att jämföra med nämndens mål på fem procent. Årsrapporten har inte belyst bakgrunden till hur målnivån är satt. Sjukfrånvaron är fortsatt högre för kvinnor än för män.

Nämnden kommenterar i årsrapporten pågående utvecklingsarbete samt ett antal aktiviteter som löpande genomförs kopplat till kompetensförsörjning, utbildning och kontinuerlig kompetensutveckling, gott och inkluderande ledarskap samt en modern arbetsgivare. Nämnden analyserar dock inte det pågående utvecklingsarbetet kopplat till nämndens nuvarande och framtida kompetensbehov. Revisionen har tidigare pekat på behovet av en samlad analys av verksamhetens kompetensbehov[17] (se vidare avsnitt 4.1.7).

Bedömning

Indikatorer till mål för kompetensförsörjningen och mått som t.ex. sjukfrånvaro visar i de flesta fall en positiv trend.

Revisionen har tidigare lyft fram det systematiska arbete som genomförts kopplat till konsultväxling vilket kan förväntas ha flera positiva effekter för verksamheten. Som framgått ovan är effekter hittills att vänta framförallt inom investeringsverksamheten då växlingen haft sitt fokus där.

Revisionen konstaterar att nämnden fortfarande inte redovisar en samlad bild av nuvarande och kommande kompetensbehov inom förvaltningen och hur det kopplar till pågående åtgärder. Det finns därmed enligt revisionen inte förutsättningar att bedöma om pågående insatser är tillräckliga för att säkerställa nämndens kompetensbehov (se vidare avsnitt 4.1.7).

2.2.4 Hållbar verksamhet

Inom området Hållbar verksamhet finns ett antal landstingsövergripande mål med indikatorer. Revisionen konstaterar att kravbilden från landstingsstyrelsens förvaltning för de olika indikatorerna är otydlig vilket påverkar möjligheterna till bedömning av om indikatorerna är uppfyllda.

[17] Landstingsrevisorerna delrapport 2014 trafiknämnden, rekommendation nr 466.

Nämndens årsrapport anger att indikatorn för målet gällande forskning, innovation och digitalisering är uppfylld. Nämnden beskriver en rad olika aktiviteter inom området. Revisionen noterar också ett förvaltningsinternt uppdrag för att systematiskt ”driva den digitala transformationen i rätt riktning”. Uppdraget innebär enligt årsrapporten att skapa medvetenhet om digitaliseringens möjligheter, fånga organisationens kompetens och innovationsförmåga samt genom systematiskt arbete realisera nyttor med hjälp av digital teknik. Uppdraget gäller både internt inom förvaltningen såväl som för nämndens intressenter såsom resenärer, regionen och underleverantörer.

För social hållbarhet anger nämnden att tre av fyra indikatorer är delvis uppfyllda (gäller systematiskt arbete med jämställdhet och jämlikhet, nationella minoriteter samt barns rättigheter). När det gäller systematiskt arbete för personer med funktionsnedsättningar anger nämnden att indikatorn är uppfylld.

Trafikförvaltningen har ett certifierat miljöledningssystem i enlighet med ISO 14001. Enligt årsrapporten är utvecklingen avseende arbetet med förnybar energi, minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar fortsatt positiv. Beslut om ytterligare åtgärder har tagits i förvaltningens ledningsgrupp. Revisionen har under 2018 granskat trafiknämndens energieffektiviseringsarbete och arbetet för att öka andelen förnybart drivmedel. Som framgår av avsnitt 4.7.2 ser revisionen positivt på det arbete som genomförs och planeras men anser att nämnden fortsatt behöver arbeta aktivt för att få en tydlig systematik i arbetet.

En hållbarhetsredovisning för trafiknämndens verksamhet har tagits fram som bilaga till årsrapporten. Enligt uppgift kommer, i enlighet med kraven i årsredovisningslagen[18], hållbarhetsredovisningar tas fram för SL respektive WÅAB.

Nämndens årsrapport framhåller det systematiska trafiksäkerhetsarbetet och lyfter i övrigt fram ett antal åtgärder som vidtagits för att utveckla säkerhetsarbetet. Nämnden anger att samtliga indikatorer kopplat till säkra processer är uppfyllda. Revisionen har mot bakgrund av den säkerhetsutredning som förvaltningen tidigare genomfört följt upp utvecklingen av säkerhetsarbetet generellt (se vidare avsnitt 4.5) samt arbetet med informationssäkerhet (se vidare avsnitt 4.6). Av dessa avsnitt framgår att det återstår viktiga utvecklingsområden inom båda områdena innan indikatorerna helt kan anses uppfyllda.

Bedömning

Revisionen noterar det ambitiösa upplägget med hållbarhetsredovisningen som ger en bild av utfallet inom samtliga områden som tas upp inom ”Hållbar verksamhet”. Revisionen kan också konstatera att utvecklingsarbete pågår inom alla områden som inkluderas i årsrapportens rubrik Hållbar verksamhet. För säkerhetsområdet inklusive informationssäkerheten delar inte revisionen nämndens uppfattning att samtliga indikatorer är uppfyllda.

[18] Årsredovisningslag (1995:1554)

2.2.5 Uppdrag från fullmäktige

Nämnden har under 2018 haft 15 uppdrag från fullmäktige varav fem uppdrag är kvar från tidigare år. Av de 15 uppdragen bedömer nämnden att fyra är klara medan 11 pågår. När det gäller uppdraget från 2015 om att utreda tillkommande investeringsbehov med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggd tunnelbana konstaterar revisionen att det pågår arbete inom olika utredningar samt att trafikförvaltningen inrättat ett program för att hantera den interna samordningen. Samarbete sker också med förvaltning för utbyggd tunnelbana. Revisionen konstaterar att det ännu inte har tagits fram någon samlad delredovisning gällande omfattningen av tillkommande behov. Enligt nämnden redovisas behoven löpande i budgetarbetet. Revisionen noterar att nämnden rapporterar uppdraget att se över delegationsordningen för att säkerställa att den är i enlighet med Policy för inköp[19] som klart. Nämnden anger att man för närvarande inte ser att man behöver vidta några åtgärder, utan avvaktar instruktioner om det fortsatta arbetet på central SLL nivå.

Nämnden har fått tre så kallade anmodan från landstingsstyrelsen. Nämnden bedömer att anmodan från landstingsstyrelsen om att ytterligare intensifiera arbetet med informations- och IT-säkerhet[20] är åtgärdad. Av revisionens granskning (se vidare avsnitt 4.6) framgår att det återstår viktiga delar i planering och förutsättningar för det fortsatta arbetet. För de två andra anmodan, som handlar om intern kontroll kopplat till nyttjande av konsulter, beskrivs att arbete pågår. Bland annat anges att förvaltningen har tagit fram en handbok som beskriver vilka rutiner och regler som gäller vid konsultanvändning. Det kvarstår dock att säkerställa att hela organisationen efterlever handboken.

Bedömning

Revisionen bedömer att det pågår ett systematiskt arbete med de uppdrag som nämnden erhållit av fullmäktige.

Revisionens noterar att fullmäktige redan 2015 lämnade uppdraget om att utreda tillkommande investeringsbehov med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana. Revisionen konstaterar att uppdraget är fortsatt pågående. Enligt revisionen skulle någon form av samlad delrapportering kunna ha sammanställts för att, som underlag för det långsiktiga planeringsarbetet, indikera status på utredningarna och kommande investeringsbehov. Mot bakgrund av revisionens rapport Kostnaderna i kollektivtrafiken[21] vill revisionen här hänvisa till rapportens rekommendation om att trafiknämnden kontinuerligt bör ge fullmäktige en heltäckande bild av alla kända tillkommande behov av investeringar på kort och lång sikt även där utgiften inte är preciserad.

---

[19] I sin helhet lyder rekommendationen: att uppdra åt samtliga bolagsstyrelser och nämnder att se över sina respektive delegationsordningar för att säkerställa att de är i enlighet med Policy för inköp samt tillförsäkrar nämnden/styrelsen tillräcklig kontroll över inköpsverksamheten

[20] Anmodan lyder i sin helhet: att ytterligare intensifiera sitt arbete med informations- och IT-säkerhet och att ha ett tydligt fokus på att åtgärda identifierade avvikelser beträffande styrning, ledning och regelefterlevnaden inom området.

[21] Landstingsrevisorerna, 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken

Revisionen delar inte nämndens bedömning att anmodan kopplad till informationssäkerhet är åtgärdad.

2.2.6 Bedömning av verksamhetsmässigt resultat

Revisionen bedömer att det verksamhetsmässiga resultatet till största delen har uppnåtts. Nämndens verksamhetsmässiga resultat bedöms därför sammantaget vara tillfredsställande även om ett par av indikatorerna inte har uppnått målnivån. Bedömning av nämndens verksamhetsmässiga resultat försvåras av att uppsatta målnivåer inte har kommenterats vare sig i nämndens budget eller årsrapport. Revisionen vill också, som tidigare, särskilt framhålla vikten av att det finns relevanta indikatorer ur det regionala perspektivet för bedömning av målet om en tillgänglig och sammanhållen region. Detta mål kan enligt revisionens mening inte bedömas med de högst begränsade indikatorer som nu finns för mätning av måluppfyllelsen. Revisionen bedömer vidare att det finns beskrivningar av utfall för produktions- och produktivitetsmått, men att nämnden behöver utveckla analysen av dessa mått.

Revisionen menar att det bedrivs ett omfattande utvecklingsarbete inom områdena kompetensförsörjning, miljö, social hållbarhet och säkra processer samt att arbetet med nämndens uppdrag pågår och kommenteras på ett tillfredställande sätt. Revisionen gör dock en annan bedömning än nämnden avseende nämndens resultat när det gäller säkerhetsarbetet (inklusive informationssäkerhet). Detta innebär att revisionen inte delar nämndens bedömning att anmodan om att arbetet med informationssäkerhet ska intensifierats är avslutat. Revisionen delar inte heller bedömningen att samtliga indikatorer kopplat till säkra processer är genomförda.

2.3 Samlad bedömning av ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Årets resultat uppgår till 580 mnkr, vilket är 330 mnkr högre än fastställt resultatkrav. Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans därmed har uppnåtts. Revisionen noterar att nämndens analys av intäkter och kostnader i högre grad än tidigare redovisar avvikelser så att beloppen framgår även om det fortfarande finns en potential att ytterligare precisera avvikelser beloppsmässigt både mot budget och föregående år. Nämnden behöver kommentera utfall och eventuella tidsförskjutningar i förhållande till fullmäktiges genomförandebeslut för respektive program/projekt för att nämndens investeringsverksamhet ska kunna bedömas. För att nå en ekonomi i balans på längre sikt bedömer revisionen att nämnden i sin kort- och långsiktiga planering behöver utgå från en fördjupad analys av den långsiktiga kostnadsutvecklingen. Nämnden behöver vidta mer långsiktiga åtgärder genom att stärka kontrollen över investeringsvolymerna, men också genomföra effektiviseringar i verksamheten.

Revisionen bedömer att det verksamhetsmässiga resultatet till största delen har uppnåtts. Nämndens verksamhetsmässiga resultat bedöms sammantaget vara tillfredsställande, men enligt revisionen försvåras bedömningen av det verksamhetsmässiga resultatet av att uppsatta målnivåer inte har kommenterats vare sig i nämndens budget eller årsrapport. Revisionen vill också, som tidigare, särskilt framhålla vikten av

att det finns relevanta indikatorer ur det regionala perspektivet för bedömning av målet om en tillgänglig och sammanhållen region.

Revisionen menar att det bedrivs ett omfattande utvecklingsarbete inom områdena kompetensförsörjning, miljö, social hållbarhet och säkra processer samt att arbetet med nämndens uppdrag pågår och kommenteras på ett tillfredställande sätt. Revisionen bedömer, till skillnad mot nämnden, att uppsatta indikatorer gällande säkra processer inte kan anses helt genomförda. Som framgår av avsnitt 4.5 och 4.6 återstår viktiga utvecklingsområden inom både säkerhetsarbetet generellt och arbetet med informationssäkerhet. Revisionen bedömer att det finns beskrivningar av utfall för produktions- och produktivitetsmått, men att nämnden behöver utveckla analysen av dessa mått.

Sammantaget bedöms det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet, utifrån genomförd granskning, som tillfredsställande.

3 Ekonomi- och investeringsstyrning

I detta avsnitt görs en bedömning av nämndens ekonomi- och investeringsstyrning. Bedömningen är en del av bedömningen av hur nämnden tar ansvar för att det finns en intern styrning och kontroll som leder till måluppfyllelse och regelefterlevnad. Bedömningsmålen och bedömningskriterierna framgår av bilaga 2.

Revisionen har under året granskat flera olika perspektiv på trafiknämndens ekonomi- och investeringsstyrning, bl.a. i ett särskilt projekt. Ett antal tidigare lämnade rekommendationer har följts upp. Revisionen konstaterar att huvuddelen av rekommendationerna bedöms fortsatt som ej åtgärdade. I samband med revisionens rapport Kostnader i kollektivtrafiken tillkom ytterligare en rekommendation samtidigt som en tidigare rekommendation omformulerades.

I avsnitt 3.1.2.-3.1.6 nedan sammanfattas, tillsammans med iakttagelser från årsrapportgranskningen, väsentliga iakttagelser och bedömningar från projektrapporten Kostnaderna i kollektivtrafiken[22]. Bedömningarna ligger till grund för den samlade bedömningen av nämndens ekonomistyrning under året. Projektrapporten har överlämnats till nämnden för yttrande senast den 2019-06-30.

3.1 Ekonomistyrning

3.1.1 Utfall jämfört med prognos

Nämnden har i delrapporten för 2018 prognostiserat årets resultat till 700 mnkr. Utfallet blev dock 107 mnkr lägre än prognosen i delårsrapporten. Nämnden lämnar ingen analys av avvikelsen mellan delårsrapporten och årsrapporten. Av revisionens analys framgår att det i praktiken rör sig om flera både positiva och negativa avvikelser vilka delvis tar ut varandra så att effekten sammantaget blir 107 mnkr lägre resultat. Det handlar här t.ex. om att kostnaderna för drift och underhåll i årsrapporte-

[22] Landstingsrevisorerna, 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken.

ringen är lägre än både budgeterat och prognostiserat bl.a. eftersom underhållsåtgärder inte startat i förväntad takt. Kostnaderna för ytterligare utrangeringar på Roslagsbanan och avsättning för signalsystemet Röda linjen (se avsnitt 5.1) efter uppsägning av avtalet med leverantören har däremot bidragit till betydligt högre kostnader än i prognosen.

3.1.2 Analys av kostnadsutvecklingen

Revisionen har vid flera tillfällen pekat på att kostnadsutvecklingen i trafiknämndens verksamhet är svårbedömd även om de jämförelsestörande posterna sedan något år tillbaka framgår i fotnot i nämndens rapport. Revisionen konstaterar att det internt inom trafikförvaltningen genomförs analyser där t.ex. jämförelsestörande poster elimineras. I årsrapporten för 2018 finns en sådan justerad kostnadsuppgift enbart med i samband med redovisning av kostnad per personkilometer för 2018.

De anvisningar som landstingsstyrelsens förvaltning lämnar för analys av kostnadsutvecklingen är inte anpassade till den verksamhet som trafiknämnden bedriver. Som underlag för bedömningar om den långsiktiga utvecklingen krävs mer djupgående analyser av kostnadsutvecklingen.

Vid kostnadsjämförelser behöver hänsyn exempelvis tas till att verksamheten omfattar stora kostnadsvolymer, t.ex. kopplat till fordonsuthyrning och vidarefakturering inom externa projekt, som uppvägs av motsvarande externa intäkter och därför är resultatneutrala. Dessa volymer varierar kraftigt, både mellan åren och mot budget och kräver därför särskild hantering för att inte störa analysen av kostnadsutvecklingen över tid inom kärnverksamheten.

Revisionen konstaterar att kostnadsutvecklingen dessutom påverkats positivt av att trafiken de senaste åren inte har utförts av trafikentreprenörerna i den omfattning som beställts och avsetts. Detta har orsakat lägre kostnader än budgeterat genom bl.a. lägre VBP-ersättningar, lägre kostnader för incitament samt att erhållna viten reducerar kostnaderna.

3.1.3 Effektivisering - trafikkostnaderna

Nämnden har i underlag inför fullmäktiges budget redovisat möjligheter till effektivisering i trafikavtalen. Det framgår att nämnden har störst möjlighet att genomföra effektiviseringar inom ramen för den konkurrensutsättning som sker i upphandlingar. Det framgår dock samtidigt att nya avtal också kan innebära högre kostnadsnivå än tidigare.

Revisionen konstaterar att förvaltningen har tydliga styrdokument med krav på vilka analyser och konsekvensbeskrivningar som bör finnas i de olika delarna av processen med att skapa nya avtal. Styrdokumenten och upphandlingsprocessen har till stor del också följts i de avtal som revisionen granskat. Mot bakgrund av avtalens komplexitet och osäkerheten i trafikutvecklingen anser dock revisionen att risk- och scenarioanalyserna i studier och tilldelningsbeslut behöver konkretiseras och kommuniceras. Detta för att ge nämnden en tydligare bild av hur stora osäkerheter som finns i avtalen, dvs. vilken variation som kan förväntas, samt i vilken utsträckning kostnadsbesparingar kan göras under avtalsperioden.

Revisionen noterar att nuvarande uppföljningsplaner är inriktade på att säkerställa att nämnden får den leverans som har avtalats. Revisionen menar dock att det även behövs kontinuerlig uppföljning av att avtal utvecklas ekonomiskt i enlighet med de antaganden som upphandlings- och tilldelningsbeslut grundats på. Revisionen bedömer därmed att nämnden i dagsläget inte säkerställer ekonomin i trafikavtalen ur ett totalkostnadsperspektiv. Revisionen noterar som positivt det utvecklingsarbete som förvaltningen nu enligt uppgift har initierat för att vidareutveckla den löpande kostnadsanalysen av trafikavtal. (Se avsnitt 4.3.2)

Den löpande trafikplaneringens betydelse har av nämnden under de senaste åren lyfts fram kopplat till effektiviseringsmöjligheter. I nämndens yttrande inför budget 2017 framhöll nämnden att vissa effektiviseringar i buss- och spårtrafiken genomförts 2015 och 2016. Nämnden framhöll att budget 2017 byggde på att dessa effektiviseringar (avseende 150 mnkr) inom buss- och spårtrafiken fick varaktig effekt. Revisionen har inte funnit någon särskild uppföljning som visar på om effektiviseringarna fått denna effekt. Nämndens yttrande inför 2017 års budget pekar på att ”om ytterligare effektiviseringar erfordras, kan viss utglesning av trafiken ske inom ramen för givna planeringsförutsättningar som trafikförsörjningsprogrammet, riktlinjer för busstrafikplanering och stomnätsplanen”. Yttrandet anger att det t.ex. inte gjorts någon översyn av parallellgående busstrafik, trafik på landsbygd och nattrafik. I budgeten för 2018 anges att möjligheterna till anropsstyrd trafik ska undersökas vilket kan leda till effektivisering. Det framkommer av granskningen att det under 2017 och 2018 inte funnits några andra uppdrag från nämnden (eller landstingsstyrelsen) att undersöka sådana ytterligare effektiviseringsmöjligheter.

Det framkommer av nämndens budget 2017 respektive 2018 att det finns behov av att se över trafikutbud och justera detta. Revisionen har tidigare lyft fram att det inte finns några tydliga krav på effektivisering i den årliga trafikplaneringsprocessen och har rekommenderat nämnden att säkerställa att detta ingår som en del i nämndens trafikplanering på kort och lång sikt[23]. Revisionen har också framhållit att de ekonomiska konsekvenserna av den årliga trafikförändringsprocessen inte efterfrågas av nämnden. Dessa iakttagelser kvarstår efter årets granskning. Nämndens underlag inför budget 2019 anger att justeringar av trafikutbudet behöver vara restriktiva för att inte driva upp kostnadsökningarna. Revisionen menar att det inte går att bedöma i vilken mån justeringarna av trafikutbudet inför 2019 inneburit ett restriktivt förfarande.

3.1.4 Effektivisering – övriga kostnader

Nämnden har i sitt underlag till budget 2019 framhållit att förvaltningen arbetar med åtgärder för effektivisering inom framförallt tre områden. Förvaltningens verksamhetsplan för 2018 lyfter fram dessa tre områden; kompetensförsörjning (konsultväxling), kontroll på anläggning (utvecklad projektstyrning, ökad koll på anläggning) samt inköp och upphandling (kategoristyrt inköp och effektiva upphandlingar). Det

[23] Landstingsrevisorerna 3/2016 Trafikplaneringen i landstinget, rekommendation nr 774.

anges att arbetet med dessa områden kommer att resultera i bidrag till regionens effektiviseringsarbete. Revisionens granskning visar dock på att det inte finns någon närmare precisering av storleken på detta bidrag.

Nämnden har gett förvaltningen i uppdrag att konsultväxla, dvs. ersätta konsulter med egen personal. I arbetet med konsultväxling har besparingspotentialen redovisats i form av ett schabloniserat besparingsbelopp per konsultväxling. Revisionen har ovan pekat på svårigheterna att utifrån nämndens redovisning följa driftkostnaderna för personal och konsulter (se avsnitt 2.1). Hur personalbehovet i övrigt ser ut framåt framgår inte tydligt vare sig i beslutsunderlag till nämnden eller internt inom förvaltningen. Revisionen menar att även om nämnden inte redovisar någon samlad bild av framtida behov finns indikationer på ökade behov inom vissa områden (se vidare avsnitt 4.1.6).

I flera av nämndens planeringsdokument, t.ex. budget 2018 och underlag inför budget 2019, framhålls en effektiviseringspotential med hjälp av kategoristyrt inköp motsvarande 3 procent. Det framgår inte vilket belopp denna procentsats ska räknas på och inte heller inom vilken tidshorisont. Av revisionens granskning framkommer att det inte heller finns några interna kalkyler gällande denna potential och att det inte finns någon tydlig planering för när denna effektiviseringspotential kommer att realiseras. Vare sig nämnden eller landstingsstyrelsens förvaltning har efterfrågat någon konkretisering av denna effektiviseringspotential.

Ökad kontroll på anläggningen anges som ett av områdena som kan bidra till effektivisering och området är utpekat som ett av nämndens prioriterade utvecklingsområden. Revisionens granskning har visat att budgeten för underhåll varierat kraftigt de senaste åren utan något tydligt mönster. Även utfall har varierat mellan åren, men har legat under budgeterade nivåer. Som tidigare konstaterats i avsnitt 2.1 uppnår nämnden inte heller i år budgeterad nivå för planerat underhåll. Detta kommenteras inte i nämndens årsrapport men tyder på betydande risk för att underhållskostnaderna inte kommer att minska utan snarare att behovet successivt byggs på. Nämndens årsrapport redovisar inte någon konsekvensbedömning av det uppskjutna underhållet vad gäller t.ex. eventuella driftstörningar, fördyringar i underhåll, ökat behov av ersättningsinvesteringar. Behov av underhåll har en nära koppling till behov av reinvesteringar (se vidare avsnitt 3.1.5 nedan). Revisionen har tidigare rekommenderat nämnden att i budgetarbetet analysera och tydliggöra behovet av ersättningsinvesteringar såväl på kort som lång sikt[24]. Utvecklingsarbete pågår fortfarande kring de administrativa system som ska stödja analysen av underhållsbehoven.

3.1.5 Tillkommande investeringsbehov

Revisionen konstaterar att betydande investeringsbehov på drygt två miljarder tillkommit i trafiknämndens investeringsplan 2019 jämfört med 2018. Investeringsbehoven kan hänföras både till nya och utökade objekt. Revisionen konstaterar också att det finns risk för tillkommande investeringsbehov på ytterligare flera miljarder

[24] Landstingsrevisorerna årsrapport 2016 trafiknämnden, rekommendation nr 984.

kronor som inte har redovisats i nämndens underlag till fullmäktiges investeringsplan. Utöver de ekonomiska riskerna inom ramen för FUT:s utbyggnad av tunnelbanan samt eventuella tillkommande behov direkt kopplat till denna utbyggnad (se avsnitt 6.2) har granskningen visat på flera andra iakttagelser som tyder på att ytterligare investeringsvolymer troligen blir aktuella enligt följande:

- Bytespunkter och angränsande anläggningar i befintlig tunnelbana. Granskningen visar att investeringsplanen sedan flera år innehåller förväntade objekt, men att dessa i flera fall enbart är redovisade som ett övergripande objekt där utredningar fortfarande pågår och tillkommande investeringsmedel därmed kan förväntas bli aktuella.
- Ersättningsinvesteringar, uppgraderingar i anslutning till utbyggnaden av tunnelbanan, exempelvis signalsystemet för gröna linjen, men även övriga signalsystem och belysningssystemet i tunnelbanan. Dessa investeringar hade förmodligen i någon form behövt genomföras förr eller senare men kan i olika grad t.ex. behöva tidigareläggas.
- Det har varit känt sedan 2014 att behov av takrenovering motsvarande den som nu är under genomförande på Fridhemsplan för 250 mnkr kan vara aktuell på ytterligare 10-15 stationer.
- Nytt biljettsystem. Detta har inte tagits upp i investeringsplanen förutom några mindre delar som finns med bland ospecificerade investeringar och kommer att kosta ca 250 mnkr.
- Buss- respektive spårdepåer. Behovet av investeringsmedel kan här komma att öka utöver vad som nu är upptaget i planen.
- Sverigeöverenskommelsen finns med i investeringsplanen. Det har dock ännu inte gjorts några utredningar gällande tillkommande investeringsbehov.

Utöver punkterna ovan kan ytterligare investeringsbehov framkomma, bl.a. genom de ”systemanalyser” för tunnelbanan respektive pendeltåg som har initierats. Vidare har revisionen tidigare lyft fram bristen på systematik i underlag för bedömning av underhållsbehov respektive behov av ersättningsinvesteringar och rekommenderat förvaltningsledningen att säkerställa en likartad bedömning och prioritering av reinvesteringsbehoven[25]. Det framgår av granskningen att formerna för sammanställning och bedömning ännu inte har ändrats. Det framgår också av granskningen att den rapportering som trafik- och underhållsleverantörer ska lämna gällande behov av underhåll och ersättningsinvesteringar inte helt når upp till förväntad nivå enligt avtalen.

Det framgår av revisionens granskning att nämndens redovisning av investeringsplanen bör utvecklas för att underlätta för läsaren att förstå om de belopp som tagits upp i investeringsplanen är färdigutredda eller om ytterligare belopp kan tillkomma. Revisionen menar också att nämnden tydligare måste redovisa tillkommande och förväntade investeringsbehov även om beloppen ännu inte är kända[26]. Revisionen vill

[25] Landstingsrevisorerna årsrapport 2016 trafiknämnden, rekommendation nr 985.
[26] Landstingsrevisorerna, 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken, rekommendation nr 1402.

här särskilt poängtera behovet av att trafiknämnden säkerställer att både underhåll och ersättningsinvesteringar prioriteras utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv[27]. Som framgår av avsnitt 6.2 finns också behov av att nämnden säkerställer att tekniska lösningar i samband med utbyggnaden av tunnelbanan kontinuerligt samordnas med nuvarande anläggningar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.

Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden att i budgetarbetet på ett transparent och systematiskt sätt prioritera mellan investeringar baserat på ett underlag om projekt och program som inbegriper bland annat nytta, ekonomi och risker[28]. Den prioritering som enligt nämndens strategiska ramverk ska ske i den s k genomförandeplanen fungerar i praktiken inte vilket revisionen pekat på under flera år (se avsnitt 4.1.1). I investeringsplanen finns en prioriteringskolumn som skulle kunna härledas till den prioriteringsmodell som har föreskrivits i landstingets investeringsstrategi[29]. Det framgår dock av granskningen att prioriteringen inte förklaras på något sätt i nämndens budgetunderlag och förvaltningen har heller inte på revisionens förfrågan redogjort för hur prioriteringen har gått till eller vad den innebär.

3.1.6 Långsiktig resultatanalys - tioårsplanen

Revisionen har granskat förvaltningens arbete med en långsiktig resultatanalys för verksamheten, den s.k. tioårsplanen. Granskningen visar att planen kan ses som en form av ”bruttokalkyl” där de ekonomiska förutsättningarna redovisas som ett resultat av gjorda åtaganden. Revisionen konstaterar att det ekonomiska resultatet för verksamheten, enligt förvaltningens analys, i det längre tidsperspektivet (tio år) riskerar bli negativt.

Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden att stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om utvecklingen[30].Vidare rekommenderade revisionen 2017 trafiknämnden att utifrån sitt ansvar för verksamhetens inriktning, omfattning och en budget i balans aktivt ta del i det långsiktiga arbetet med prioriteringar[31]. Revisionen konstaterar att nämnden fortfarande inte tar del av trafikförvaltningens analys av nämndens ekonomi ur ett tioårigt perspektiv där det framkommer att det ekonomiska resultatet för verksamheten i det längre tidsperspektivet riskerar att bli negativt. Nämnden tar inte heller del av analyserade alternativ för att åstadkomma en ekonomi i balans.

3.1.7 Bedömning

Trafikkostnaderna är den enskilt största posten i nämndens resultaträkning. Gällande underlagen inför nämndens beslut om trafikavtal bedömer revisionen att redovisningen av olika scenarier behöver konkretiseras och kommuniceras för att tydliggöra osäkerhet i pris- och resandeutveckling. Revisionen menar vidare att nämnden

[27] Landstingsrevisorerna, 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken, rekommendation nr 1403.
[28] Landstingsrevisorerna årsrapport 2014 trafiknämnden, rekommendation nr 534,
[29] LS 1308-1033, LS 1407-0854
[30] Landstingsrevisorerna delrapport 2016 trafiknämnden, rekommendation nr 868.
[31] Landstingsrevisorerna årsrapport 2017 trafiknämnden, rekommendation nr 1192.

behöver följa upp arbetet med effektivisering i trafikverksamheten genom uppföljning och utvärdering av trafikavtalen jämfört med de ursprungliga intentionerna i respektive avtal. Revisionen konstaterar att det fortfarande inte görs någon redovisning till nämnden gällande de ekonomiska effekterna av den årliga trafikplaneringen. Revisionen ser positivt på att trafikförvaltningen avser vidareutveckla den löpande kostnadsanalysen av trafikavtal, men menar att även nämnden behöver ta del av analyser av effekter av trafikavtal.

Även för övriga kostnadsposter utöver trafikkostnaderna noterar revisionen att nämndens analyser, både i budgetarbetet och i uppföljningen, behöver stärkas bl.a. för att tydliggöra vilken effektiviseringspotential som i praktiken finns i kostnadsposter som personal, konsulter och inköp samt hur denna potential realiseras.

Revisionen noterar att det finns en betydande osäkerhet kring tillkommande investeringsbehov i kollektivtrafiken och att det finns omfattande konstaterade investeringsbehov som ännu inte finns med i investeringsplanen. I den särskilda projektrapporten Kostnaderna i kollektivtrafiken rekommenderade därför revisionen trafiknämnden att säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov i syfte att ge fullmäktige en heltäckande bild av vilket framtida investeringsutrymme som dessa kräver. Nämnden behöver här också säkerställa att tekniska lösningar i samband med utbyggnaden av tunnelbanan kontinuerligt samordnas med nuvarande anläggningar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv. Nämnden behöver även se till att både underhåll och ersättningsinvesteringar prioriteras utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.

Revisionen menar att det är allvarligt att nämnden inte tar del av underlag för den strategiska ekonomiska planeringen inom nämndens ansvarsområde och att nämnden därmed inte heller förmedlar denna information vidare till landstingsstyrelsen. Nämnden tar exempelvis inte del av trafikförvaltningens analys av nämndens ekonomi ur ett tioårigt perspektiv där det framkommer att det ekonomiska resultatet för verksamheten i det längre tidsperspektivet riskerar att bli negativt. Detta trots att de investeringar som nämnden beslutar om har kostnadsmässiga konsekvenser som ligger bortom den planeringshorisont nämnden nu tar ställning till. Revisionen bedömer mot denna bakgrund att nämnden inte tar ansvar för att investeringsverksamheten sker inom ramen för en långsiktigt god ekonomisk hushållning. Sammanfattningsvis bedömer revisionen att trafiknämndens långsiktiga styrning i dagsläget inte säkerställer en samlad kontroll över den framtida kostnadsutvecklingen i nämndens verksamhet.

3.2 Program- och projektstyrning

Ett av nämndens utvecklingsområden enligt budget och verksamhetsplan 2018 är investeringsstyrningen. Investeringsstyrningen är också en av de högst prioriterade riskerna i nämndens internkontrollplan 2018. Åtgärden uppges vara att utveckla rutin, process och systemstöd för projektstyrning och även för investeringsstyrning. Det ska göras med målet att succesivt öka enhetligheten i projektens arbetssätt för att uppnå

tillräckligt god styrning mot effektmål och undanröjande av risker mot tid, innehåll/kvalitet och kostnad. Det framgår av revisionens granskning att omfattande förändringar har genomförts i nämndens investeringsverksamhet, bl.a. gällande hur arbetet inom verksamheten är organiserat. I uppföljningen av internkontrollplanen redovisas att trafikförvaltningen under 2018 utvecklat styrning och arbetssätt samt förtydligat roller och stärkt kompetensen i investeringsprocessen från tidiga skeden till effekthemtagning. Det framgår att investeringsstyrningen under 2019 ska vidareutvecklas och harmoniseras med den nya regionövergripande investeringsstyrningen.

Revisionen har i tidigare granskningar lämnat ett antal rekommendationer gällande nämndens investeringsstyrning. Mot bakgrund av pågående utvecklingsarbete har dessa rekommendationer inte följts upp under 2018. Som förvaltningen också påpekar behövs i vissa fall avstämning göras mot det regionövergripande utvecklingsarbetet kopplat till investeringsstyrningen vilket inte avslutades under 2018. Revisionen avser att göra en samlad uppföljning av rekommendationerna under 2019. Kravhanteringen inom investeringsverksamheten har dock granskats redan i år, se vidare avsnitt 3.2.2 nedan, liksom uppföljning mot genomförandebeslut (se avsnitt 3.2.1).

3.2.1 Uppföljning mot genomförandebeslut

Redovisning i nämndens årsrapport
Revisionen konstaterar att nämnden i årsrapporten 2018, trots krav i landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar, inte redogör för eventuella konsekvenser av förseningar och andra avvikelser jämfört med projektets genomförandebeslut (se avsnitt 2.1). Revisionen har tidigare rekommenderat nämnden att utveckla investeringsuppföljningen, bl.a. genom att löpande efterfråga information om investeringsprogrammens utveckling med bedömning av totala, utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet[32]. Revisionen har också rekommenderat trafikförvaltningens ledning att i samverkan med landstingsstyrelsens förvaltning tydliggöra innebörden av budgetrespektive genomförandebeslut bl.a. i uppföljningsdokument[33]. Revisionen konstaterar att det skett viss utveckling av årsrapportens tabeller för investeringsredovisning. Det finns dock fortfarande en utvecklingspotential gällande att underlätta förståelsen av innehållet i olika kolumner och att t.ex. via noter förklara förändringar i hur enskilda objekt redovisas.

Intern uppföljning mot investeringsobjektets budget
Revisionen har genom stickprov granskat den löpande budgetuppföljning inom förvaltningen gällande investeringsprojekt. Granskningen visar att det finns brister avseende dokumentation av investeringsbeslut. Det framkommer också exempel på att genomförandebeslut fattas efter att beslutad budget har överskridits. Enligt förvaltningen ska den ekonomiska uppföljningen numera ske i systemet Hypergene.

[32] Landstingsrevisorerna, delrapport 2016 trafiknämnden, rekommendation nr 869. Investeringsredovisningen berörs också i årsrapporten 2016, rekommendation nr 981.
[33] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2017 trafiknämnden, rekommendation nr 1190.

Granskningen visar att det finns fortsatta utvecklingsbehov för investeringsuppföljningen i Hypergene vad gäller underliggande projekt och delprojekt kopplat till övergripande genomförandebeslut.

Revisionen har tidigare rekommenderat trafikförvaltningens ledning att ta fram en rutin för hur budgetavvikelser inom projekt och program ska hanteras och när ett nytt genomförandebeslut bör tas[34]. Av granskningen framgår att det tagits fram en rutin som innefattar en månatlig kontroll.

3.2.2 Kravhantering i investeringsverksamheten

Styrning och kontroll av program och projekt inom investeringsverksamheten[35] har tidigare granskats av revisionen[36]. Utvärderingar har även gjorts av konsulter på uppdrag av trafiknämnden. Både revisionen och utvärderingarna har visat att styrningen i hög grad är beroende av den enskilde program- eller projektledarens kompetens och förmåga eftersom den gemensamma program- och projektstyrningen varit relativt svag. Med detta som bakgrund har revisionen under året granskat förutsättningarna för en övergripande styrning och kontroll gällande kravhanteringen i projekt och program. Granskningen har utgått från om det finns tillräckliga styrande principer och rutiner för kravhantering i program och projekt. Arbetet i enskilda program och projekt har inte granskats.

Nuläge

Intressenter och deras behov

En viktig grund för att definiera vilka krav som ska gälla i ett investeringsprojekt är att identifiera projektets intressenter och vilka behov de har. Projekten inleds med behovsanalys som sedan övergår i utredningsstudie och planeringsstudie. Efter detta vidtar genomförandet. Granskningen visar att det för trafikförvaltningens inledande arbete i utredningar och planeringsstudier finns rutiner för att identifiera intressenter, bedöma deras behov och vilken påverkan dessa har på projektet. Vidare ska behoven dokumenteras och en handlingsplan upprättas för att säkerställa att behoven kontinuerligt beaktas under fortsatt behovsanalys, utredningsstudie och planeringsstudie.

Projekt, som övergått från studie till genomförande, ska ta fram de krav som ska gälla för utformningen av lösningarna i projektet. Det framgår av granskningen att trafikförvaltningen saknar rutiner för hur projekt, som är i en genomförandefas, ska omhänderta de intressenter och de behov som tidigare har kartlagts och prioriterats i samband med behovsanalysen. Enligt förvaltningens rutiner ska det även i genomförandefasen utföras en kartläggning och prioritering av intressenter samt deras behov och förväntningar. Detta resultat ska beskrivas, brytas ner och dokumenteras i specifikationer på olika detaljnivåer. Framtagna dokument ska utgöra basbeskrivningen

[34] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2015 trafiknämnden, rekommendation nr 777.
[35] Program är en samordningsform för flera projekt. I fortsättningen används endast begreppet projekt även om program avses.
[36] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2016 trafiknämnden.

för det resultat som projektet ska leverera. Revisionen noterar ett glapp mellan arbetet i de inledande faserna och hur det som där tagits fram sedan ska omhändertas i själva genomförandeprojektet.

Krav- och ändringshantering

Krav- och ändringshantering inom projekt handlar om att överföra identifierade intressenters behov till krav på lösningar samt på vilket sätt dessa krav kan ändras och hur kraven ska testas och godkännas. Här bör också ingå kravdokumentering, dvs. spårbarhet om vilka beslut som fattats, på vilka grunder, av vem och vilka konsekvensbedömningar som föregick beslut om beviljande eller avslag. Kravhanteringen handlar också om att säkerställa en strukturerad och systematiserad uppföljning av krav. Det stöd som finns inom förvaltningen för att säkerställa en ändamålsenlig krav- och ändringshantering består enligt granskningen främst av processbeskrivningar. Dessa processer beskriver i sig inte rutiner, arbetssätt eller aktiviteter för hur arbetet ska gå till. Det är därmed inte reglerat på övergripande nivå inom förvaltningen hur krav- och ändringshanteringen i projekten ska gå till.

Pågående utvecklingsarbete

Inom trafikförvaltningen pågår sedan 2015 ett utvecklingsarbete för att ta fram gemensamma rutiner för kravhantering och kravstruktur inom hela organisationen. Ett kravhanteringssystem har upphandlats och produktionsatts. Rutiner för kravhantering planeras att fastställas av förvaltningens ledningsgrupp och, med tillhörande systemstöd, införas inom förvaltningen under hösten 2019.

Det framgår av granskningen att utvecklingsarbetet saknar en samlad dokumentation och fastställd projekt- och tidsplan vilket innebär utmaningar för förvaltningens ledning och utomstående parter att säkerställa att uppdraget levererar i enlighet med tid, kostnad och kvalitet. Granskningen visar också på att utvecklingsarbetet inte utgår från en fastställd beskrivning av en lägsta godtagbar nivå för hur förvaltningen bör arbeta med kravhantering. Detta kan innebära ytterligare utmaningar att följa upp och utvärdera uppdragets leveranser i förhållande till effektmål. Revisionen konstaterar vidare att de systemägare som ska ta emot uppdragets leveranser, dvs. rutinerna för kravhantering, ännu inte är utsedda inför införandet hösten 2019.

3.2.3 Bedömning

Revisionen ser positivt på att det pågår ett betydande utvecklingsarbete kring styrningen av program och projekt i nämndens investeringsverksamhet.

Revisionen bedömer att förutsättningarna för den ekonomiska styrningen vad gäller budgetuppföljning av investeringsprojekt har förbättrats genom att en månatlig rutin har införts. Lämnad rekommendation bedöms därmed vara åtgärdad. Revisionen ser en fortsatt utvecklingspotential för budgetuppföljningen via Hypergene vad gäller underliggande projektstrukturer till genomförandebeslut. Revisionen avser att under kommande år följa upp implementeringen av den nya rutinen och fortsatt utveckling av budgetuppföljningen. När det gäller nämndens redovisning av investeringsverksamheten bedömer revisionen att det fortsatt finns behov av utveckling, dels allmänt

för att underlätta för läsaren av årsrapporten, dels genom att utveckla konsekvensanalysen av nuläget jämfört med gällande genomförandebeslut. Lämnade rekommendationer bedöms inte vara helt åtgärdade.

Revisionen bedömer att trafikförvaltningens krav- och ändringshantering behöver förbättras för att säkerställa nämndens styrning och kontroll inom området. Revisionen anser här att rutiner och gemensamma arbetssätt behöver utvecklas och implementeras för nämndens program och projekt. Vidare bedömer revisionen att rutiner behöver utvecklas för hur projekten i genomförandefasen ska omhänderta intressenters behov som kartlagts och prioriterats i samband med de inledande analyserna.

Revisionens konstaterar att det pågår ett nödvändigt utvecklingsarbete för att genom en förvaltningsgemensam styrning säkerställa kravhanteringen i program och projekt. Revisionen bedömer dock att utvecklingsarbetet är förenat med risker utifrån ett verksamhetsinförandeperspektiv samt utifrån övergripande styrning och ledning. Revisionen kommer att följa upp granskningen efter förvaltningens implementering av pågående utvecklingsarbete.

3.3 Medfinansiering

I revisionens delårsrapport 2018[37] granskades hur trafiknämnden arbetar för att söka, hantera och utvärdera medfinansiering av investeringsprojekt specifikt med inriktning mot kommunal- och kommersiell medfinansiering. Till årsrapporten har revisionen granskat hur nämnden arbetar med EU-medfinansiering.

Trafiknämndens budget för 2018[38] betonar att nämnden behöver vidareutveckla medfinansieringen till infrastrukturprojekt tillsammans med Trafikverket, Länsstyrelsen, Näringsdepartementet och EU. Nämnden har sedan 2014 erhållit EU-medfinansiering för ett projekt[39] till ett belopp av drygt 3,6 mnkr. Sektion Hållbar utveckling på avdelningen för strategisk utveckling har ett samordningsansvar för EU-medfinansiering, vilket innebär att sektionen ska ha information om vilka EU-finansieringsprojekt som nämnden varit eller avser att bli engagerade i och vilka EU-fonder- eller program som kan vara relevanta för nämnden att ansöka om medel från. Det faktiska ansvaret för att sedan ansöka om medel vilar på respektive projektledare för investeringsprojekt.

Av revisionens granskning vid delåret framgick det att trafikförvaltningen under 2017 och 2018 har arbetat med en studie för processutveckling av medfinansiering[40]. I juni 2018 behandlades och beslutades studien av förvaltningens ledningsgrupp. Studien lyfter fram brister och utvecklingsmöjligheter när det kommer till nämndens arbete för att erhålla medfinansiering, däribland från EU. Ett utvecklingsområde som lyfts upp är att det saknas en intern formell process för arbetsgången från idé till ansökan när det gäller att ansöka om EU-medfinansiering. Vidare anses den interna kommunikationen otydlig kring exempelvis från vilka EU-fonder och program som nämnden

[37] Landstingsrevisorerna, delrapport 2018 trafiknämnden.
[38] LS 2017-0452
[39] ZeEUS laddhybrid på linje 73.
[40] TN 2018-0733

kan ansöka om medel. Förslag ges att ta fram en implementeringsprocess för att stärka arbetet och få ett mer sammanhållet arbete. Som revisionen noterade i delrapporten har inte studien redovisats till nämnden och implementeringen av processen är minst framskjuten till dess att förvaltningens huvudprocesskarta (se avsnitt 4.1.3) har börjat implementeras. Enligt tidplanen är huvudprocessen planerad att vara implementerad i december 2019 och stödprocesserna i maj 2020. Processutveckling av medfinansiering ska enligt uppgift vara en stödprocess.

Via intervjuer framgår det att möjligheterna att ansöka om finansiering från EU är begränsat till följd av att ansökningsförfarandet är komplext och att förvaltningen har bristande kompetens och resurser för att söka och hantera medel. Vid tidigare tillfällen har konsulter anlitats för att ta fram underlag och arbeta med ansökningar, detta har dock inte resulterat i att medfinansiering har erhållits. I beslutet för studien om medfinansiering framgår det att de föreslagna förändringarna villkoras med att de inte får innebära en resursökning.

I granskningen framgår också att det behövs bättre stöd och samordning när det gäller EU-medfinansiering. Enligt landstingets reglemente[41] har tillväxt- och regionplanenämnden (TRN) till och med 2018 haft ett ansvar för att koordinera landstingets strategier för att deltagande i EU:s regional-, struktur och socialfondsprogram.

Revisionen har i tidigare granskningar[42] noterat att ansvaret för att hantera och söka EU-medel ska hanteras inom varje enskild nämnd och bolag men att det finns otydligheter i roll- och ansvarsfördelningen mellan TRN och landstingsstyrelsen när det kommer till vilken verksamhet som innehar den samordnande funktionen i landstinget. Det är planerat att personer inom landstinget som arbetar med EU-medfinansiering ska mötas i början av 2019 för en avstämning. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen har under 2018 också bjudit in landstingspolitiker med uppdrag i EU-relaterade organisationer till två avstämningsmöten för att bland annat diskutera landstingets position inom ramen för EU-relaterade frågor. Politiker från trafiknämnden är representerade i avstämningsgruppen.

Bedömning

Revisionen bedömde vid delrapporteringen 2018 att det är otydligt hur nämnden ska gå till väga för att söka, hantera och utvärdera kommunal medfinansiering framförallt gällande infrastrukturprojekt. Revisionen bedömer att detta även gäller EU-medfinansiering.

För att nämnden, i enlighet med budget för 2018, ska kunna vidareutveckla arbetet med medfinansiering menar revisionen att nämnden bör utforma ett mer systematiskt och samlat arbetssätt för ansökan och hantering av både EU- och kommunal medfinansiering. Eftersom implementering av nuvarande förslag för att stärka systematiken och arbetssätt är framskjutet åtminstone till slutet av 2019 menar revisionen

[41] LS 2017-1197
[42] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2016 landstingsstyrelsen.

att det finns en risk att föreslagna insatser för att stärka arbetet kring medfinansiering av investeringsprojekt inte omhändertas.

Revisionen kommer under 2019 fortsätta följa hur nämnden arbetar med att vidareutveckla medfinansieringsarbetet i enlighet med skrivningarna i nämndens budget för 2018 och beslutet i trafikförvaltningens ledningsgrupp.

3.4 Samlad bedömning av ekonomi- och investeringsstyrning

Revisionen bedömer, efter årets mer omfattande granskning av nämndens kontroll över den långsiktiga kostnadsutvecklingen, att bilden av behovet att stärka kontrollen och styrningen över den långsiktiga ekonomiska utvecklingen har förstärkts. Revisionen bedömer bland annat att nämnden för fullmäktige behöver tydliggör förväntade och tänkbara tillkommande investeringsbehov. Revisionen har därför rekommenderat trafiknämnden att säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov i syfte att ge fullmäktige en heltäckande bild av vilket framtida investeringsutrymme som dessa kräver. Revisionen konstaterar vidare att nämnden inte tar del av trafikförvaltningens analys av nämndens ekonomi ur ett tioårigt perspektiv där det framkommer att det ekonomiska resultatet för verksamheten i det längre tidsperspektivet riskerar att bli negativt. Nämnden tar inte heller del av analyserade alternativ för att åstadkomma en ekonomi i balans. Revisionen menar att det är allvarligt att nämnden inte tar del av underlag för den strategiska ekonomiska planeringen inom nämndens ansvarsområde. Revisionen ser allvarligt på att nämnden inte efterfrågar underlag för bedömningar ur ett längre perspektiv. De investeringsbeslut som nämnden tar ger effekter först längre fram. De samlade effekterna behöver vidareförmedlas till regionstyrelsen och regionfullmäktige. Revisionen bedömer därför att trafiknämndens styrning inte säkerställer en samlad kontroll över den framtida kostnadsutvecklingen i nämndens verksamhet, viket även har väsentlig påverkan på hela regionens ekonomi.

Revisionen bedömer den interna styrningen och kontrollen vad gäller ekonomi- och investeringsstyrning, utifrån den granskning som genomförts av revisionskontoret och den auktoriserade revisorn, sammantaget vara inte helt tillräcklig. Revisionen vill dock betona att den långsiktiga ekonomiska styrningen bedöms vara otillräcklig.

4 Intern styrning och kontroll

I detta avsnitt görs en bedömning av hur nämnden, utöver styrning av ekonomi och investeringar, tar ansvar för att det finns en intern styrning och kontroll som leder till måluppfyllelse och regelefterlevnad. Bedömningsmålen och bedömningskriterierna framgår av bilaga 2.

4.1 Verksamhetsstyrning

4.1.1 Strategiska styrande dokument för kollektivtrafiken

I trafiknämndens budget 2018 hänvisas till trafikförvaltningens **strategiska ramverk** vilket enligt budgeten består av styrande dokument för kollektivtrafiken: strategier, trafikplan, riktlinjer och utvecklingsplaner. Därutöver anger budgeten att det för planering av verksamheten upprättas investerings-, genomförande-, förvaltnings- och verksamhetsplaner.

Revisionen har tidigare framhållit[43] att det finns olika, inte helt överensstämmande, beskrivningar av hur de olika dokumenten i ramverket förhåller sig till varandra. Vidare har revisionen vid flera tillfällen, liksom i avsnitt 3 i denna rapport, framhållit att flera av dessa dokument som Kollektivtrafikplan 2050[44], utvecklingsplanerna och genomförandeplanen i praktiken inte är framtagna eller inte är uppdaterade enligt plan. Revisionen har också framhållit att det bör övervägas om inte nämnden bör fastställa vissa av styrdokumenten; framförallt genomförandeplanen.

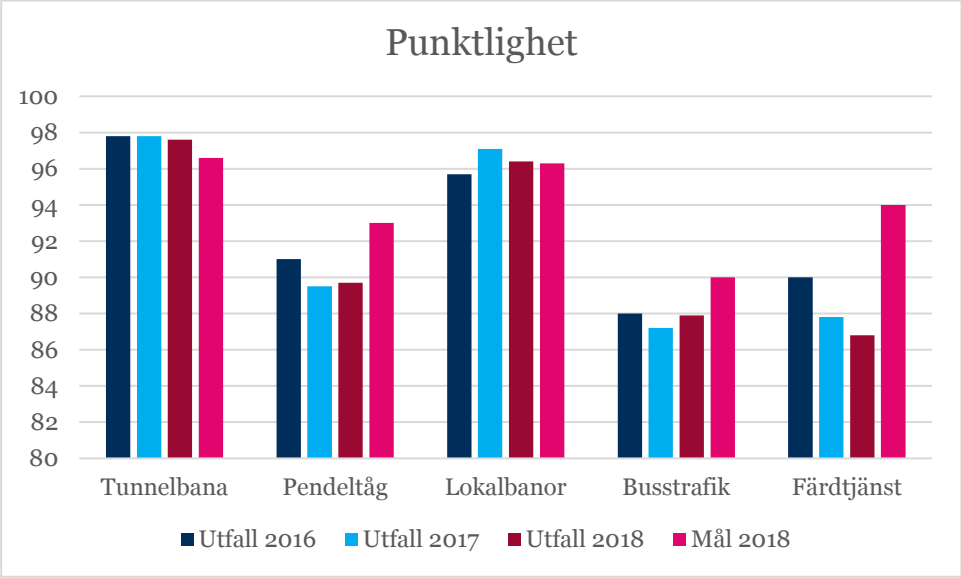
4.1.2 Mål och indikatorer

I nämndens budget för 2018 beskrivs det landstingsövergripande målet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem med de fyra nedbrutna målen och tillhörande indikatorer som fullmäktige har fastställt. Revisionen konstaterar att nämnden inte har fastställt några egna nedbrutna mål för verksamheten. Nämnden har i en bilaga fastställt egna indikatorer med målnivåer som enligt beskrivningen styr mot två av fullmäktiges fyra mål för kollektivtrafiken: Attraktiva respektive Effektiva resor. Indikatorerna är av två slag, dels uppdelning av några av fullmäktiges indikatorer till separata indikatorer per trafikslag, dels produktionsmått som till exempel punktlighet och antal sittplatskilometer per trafikslag. Förvaltningen har i sin verksamhetsplan ytterligare indikatorer som komplement till de indikatorer som fastställts av nämnden.

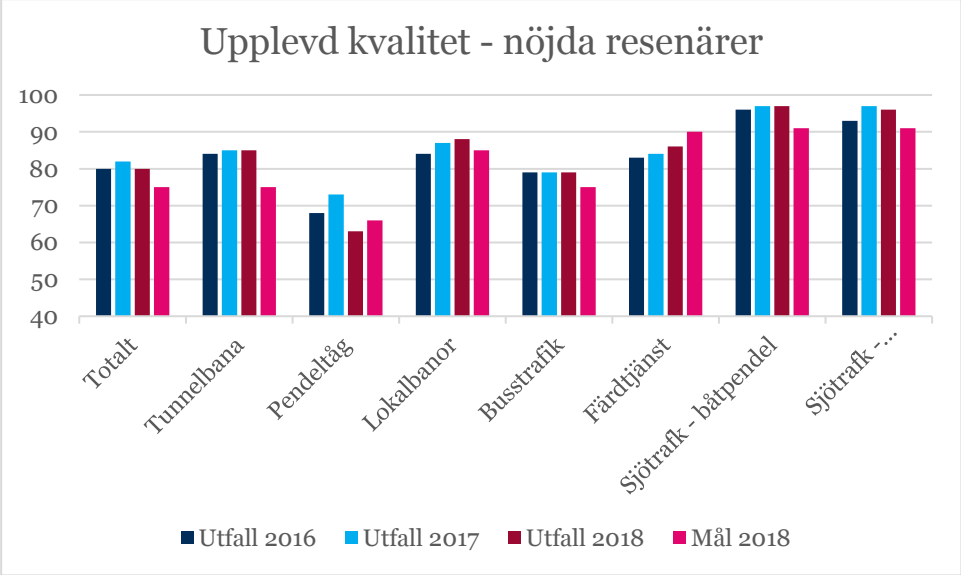
Revisionen noterar som tidigare[45] att det saknas viktiga indikatorer till fullmäktiges mål inom kollektivtrafiken framförallt gällande målet Tillgänglig och sammanhållen region och att indikatorn andel av de motoriserade resorna återigen saknar utfall (se avsnitt 2.2). Revisionen noterar också att flera av de angivna indikatorerna i verksamhetsplanen helt saknar utfall 2016 och 2017 eller målnivå för 2018. Som revisionen redovisar i avsnitt 4.11.2 gällande pendeltåg saknas också viktiga indikatorer för kravställande i leverantörsavtal samt avtalens uppföljning gällande anläggningen. Förvaltningen har identifierat behovet av att utveckla indikatorerna. En arbetsgrupp är tillsatt och principer för indikatorer samt tidplan gällande 2019 är fastställd.

Revisionen har ett flertal gånger pekat på vikten av att analysen bakom målnivåerna för indikatorer behöver redovisas för att det ska vara möjligt att bedöma utvecklingen för indikatorerna. Den historiska utvecklingen för nämndens indikatorer redovisas nedan. För jämförelse finns målnivån för 2018.

[43] Landstingsrevisorerna, 3/2016 Trafikplaneringen i landstinget.
[44] Nämnden har lämnat ett uppdrag till förvaltningen att ta fram en ny trafikplan och för närvarande utreder förvaltningen bland annat vilken roll trafikplanen ska ha.
[45] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2017 trafiknämnden.



Det framgår av diagrammet ovan att målnivån för tunnelbanan 2018 är lägre än utfall för 2016, 2017 och 2018. För både pendeltåg, busstrafik och färdtjänst är däremot målnivåerna betydligt högre än utfallet för samtliga tre åren. Revisionen konstaterar också att utfallet 2018 för pendeltåg och färdtjänst är betydligt lägre än utfallet 2016. Det framkommer inte om målnivåerna för de olika trafikslagen utgår från målniåver som är satta i trafikavtalen eller om fastställda målnivåer har andra utgångspunkter.



Av diagrammet framgår att vald målnivå för 2018 för nöjda resenärer på totalnivå är lägre än utfall de tre senaste åren. Även för tunnelbana, busstrafik och sjötrafiken ligger målnivån lägre än utfall de senaste åren. För färdtjänsten är fallet det omvända, här ligger målnivån högre än utfallet de tre senaste åren. Även här bedömer revisionen att nämnden behöver lämna information om bakgrunden till hur målnivåerna är satta.

4.1.3 Processer

Behovet av att utveckla en tydligare processorientering i nämndens verksamhet har under flera år poängterats både internt i verksamheten och av revisionen. Av nämndens årsrapport 2018 framgår att trafikförvaltningen ska se över huvudprocesskartan i syfte att stärka det tvärfunktionella arbetssättet inom förvaltningen, öka medarbetares förståelse för sin roll i helheten samt att allt utvecklings- och förbättringsarbete ska skapa värde för resenärerna och utgå ifrån deras behov. Flera av revisionens bedömningar under senare år kring intern styrning och kontroll har koppling till behovet av att förbättra den interna samordningen. Sedan 2014 har revisionen också poängterat behovet av att definiera verksamhetens processer för att möjliggöra riskidentifiering och utforma nyckelkontroller för respektive process[46].

Utvecklingsarbetet kring huvudprocesskartan anges vara omfattande med stegvisa leveranser och ska enligt nämndens årsrapport pågå mellan 2018 och 2020. Revisionen konstaterade i delrapporten 2018 att det i flera intervjuer om olika pågående uppdrag i verksamhetsplanen och annan verksamhetsutveckling ofta hänvisas till att fortsatt utveckling ska ske integrerat med huvudprocesskartan (se exempelvis avsnitt 3.3 om medfinansiering). Parallellt med det inledande arbetet kring huvudprocesskartan finns arbete med förvaltningens ”leda och styra”-process där formerna för budget- och verksamhetsplanering samt målstyrning setts över.

4.1.4 Verksamhetsutveckling och uppdrag

Revisionen konstaterade i delårsrapporten för trafiknämnden 2017 att trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt och långsiktigt arbete med att analysera och utveckla förvaltningens arbetssätt ur en rad olika perspektiv. Revisionen har också tidigare framhållit den tydliga prioritering som görs i förvaltningens verksamhetsplan, och numera även nämndens budget, där vissa prioriterade utvecklingsområden pekas ut. För 2018 är fem områden utpekade; investeringsstyrning, kompetensförsörjning, kontroll på anläggningen, inköp och upphandling samt marknad och intäkter. Någon konkret tidsplanering eller förväntade effekter av utvecklingen framgår dock inte av nämndens budget. Nämndens årsrapport redogör för ett antal aktiviteter med tydlig koppling till fyra av de fem fokusområdena. Det framgår att arbetet fortsätter under 2019. Området marknad och intäkter ingår inte i denna uppföljning, dock anges på annat ställe arbetet med det nya biljett- och betalsystemet.

Utöver de uppdrag som lagts på nämnden av fullmäktige har nämnden kompletterat med ett antal uppdrag och i förvaltningens verksamhetsplan finns ytterligare uppdrag för 2018 (s.k. förvaltningschefsuppdrag). Revisionen konstaterade i delrapporten 2018 att det sammantaget, inklusive alla uppdrag som redovisas utanför själva verksamhetsplanen, rör sig om en stor mängd uppdrag och att det i viss mån är svårt att skilja ut vad som avser verksamhetsutveckling och vad som ingår i t.ex. ordinarie investeringsverksamhet. Det framgick av revisonens granskning i samband med delrapporten att det inte funnits någon samlad avdelningsöverskridande planering för

[46] Landstingsrevisorerna, delår 2014 trafiknämnden, rekommendation nr 471.

de uppdrag som gäller verksamhetsutveckling vilket i revisionens delrapport lyftes fram med exempel från granskning av koll på anläggningen och brandskydd.

Av anvisningarna till förvaltningens verksamhetsplanering inför 2019 framgår att ledningen inte avser starta någon ny intern verksamhetsutveckling för 2019. De tidigare prioriterade utvecklingsområdena behålls och fokus ska enligt anvisningarna vara leverans, implementation och effekthemtagning.

Uppföljningen av fullmäktiges uppdrag framgår av avsnitt 2.2.5. Revisionen har också granskat uppföljningen av nämndens uppdrag. Enligt uppgift består dessa uppdrag av skrivningar som hämtats i löptexten i fullmäktiges budget 2018. Det framgår av bilaga till nämndens årsrapport att 9 av 19 bedöms vara åtgärdade. I några av fallen framgår det dock att uppdraget bedöms vara åtgärdat när nämnden beslutat om uppdrag till förvaltningschefen, dvs. innan arbetet är genomfört och avrapporterat.

4.1.5 Riskhantering och intern kontrollplan

Revisionen konstaterade i delrapporten för 2018 att den inom trafiknämnden finns etablerade funktioner i syfte att stärka den interna kontrollen, såsom en enhet för internrevision, en internkontrollfunktion samt en funktion för att utveckla riskhanteringen integrerat med den generella verksamhetsstyrningen. För nämndens interna kontrollplan konstaterade revisionen i delrapporten att antalet risker ungefär fördubblats i 2018 års plan jämfört med 2017 utan någon särskild analys av förhållandet. Revisionen konstaterar att den interna kontrollplanen har följts upp löpande under året, men på detaljnivå utan någon samlad analys av hur åtgärderna framskrider och hur riskbilden därmed påverkas.

Även i nämndens årsrapport följs den interna kontrollplanen upp på detaljnivå. Nämndens brandskydd är fortsatt den högst värderade risken även efter insatta åtgärder under 2018 (se vidare avsnitt 4.5.1). I uppföljningen kommenteras att vissa åtgärder gällande brandskyddet förväntas få önskad effekt först under 2019-2021. Även för övriga högst värderade risker är riskvärderingen oförändrade vid årets slut och efekterna anges inte ha haft önskad effekt alternativt så anges att merparten av den önskade effekten är uppnådd, men att vissa delar kvarstår. Det framgår att i många fall är åtgärderna endast påbörjade eller inte påbörjade alls. Revisionen noterar att det för några risker angetts i planen att respektive avdelning ska hantera risken. För dessa risker saknas uppföljning av åtgärderna och det finns ingen bedömning av om åtgärderna haft önskad effekt.

Revisionen konstaterar att nämndens årsrapport innehåller en textsammanfattning av de högst värderade riskerna i den interna kontrollplanen. Det finns ingen analys av om åtgärderna haft önskad effekt samt om, och i så fall hur, risken har påverkats. Sammanfattningen beskriver delvis hur arbetet ska fortsätta under 2019.

4.1.6 Förvaltningens övergripande utredningar

Förvaltningen har under 2016 och 2017 genomfört tre större utredningar inom områdena fastigheter, säkerhet och IT. Revisionen följer hur slutsatserna från dessa tre utredningar tas om hand. För granskning kopplat till säkerhet, se avsnitt 4.5.

IT

En styrmodell för verksamhetsstyrd IT-förvaltning (IT-förvaltningsmodell) har införts under 2018. Styrmodellen beskriver hur samverkan ska ske för att förvalta IT-system och IT-infrastruktur. Modellen bygger på samspelet mellan verksamheten[47] och IT avseende kravställning på, utveckling och leverans av verksamhetsanpassat IT-stöd. I modellen delas verksamheten in i olika förvaltningsobjekt. Ambitionen med förvaltningsobjekten är att det ska bli tydligare vilka IT-stöd[48] som ska samförvaltas, vilka parter som äger, levererar och kravställer IT-stödet och hur olika roller ska bemannas. Samverkan mellan verksamhets- och IT-roller inom förvaltningsobjekten ses som det grundläggande i modellen.

Granskningen visar att det pågår ett fortsatt implementerings- och utvecklingsarbete kopplat till modellen. Exempelvis återstår arbete med hur prioriteringar ska ske i förhållande till mål, strategier och verksamhetsplan men också hur prioritering ska ske mellan olika förvaltningsobjekt. Ett IT-råd har etablerats under 2018 vilket enligt uppgift ska ta ställning till och prioritera bland förvaltningens IT-behov, någon formell struktur och styrdokument för detta är ännu inte framtagen. Det framkommer även i intervjuer behov av en roll som ansvarar för modellen och att detta ansvar bör placeras högre upp i organisationen än vad som nu är fallet. Enligt uppgift kommer denna roll att tillsättas i början av 2019.

Fastighetsutredningen

Under hösten 2015[49] initierades inom trafikförvaltningen en fastighetsutredning. Utredningen syftade till att ta ett helhetsgrepp över fastighetsverksamheten genom att analysera dagsläget samt ta fram förslag till lösningar som sedan skulle beslutas och implementeras i förvaltningen. Av revisonens granskning 2017 framkom bl.a. att flera av delprojekten mer eller mindre hade stannat av och att flera områden inte hade hanterats. Exempelvis framkom att det fortsatt fanns en osäkerhet om vilka/vilket system som ska användas vad gäller fastighetsrelaterad information och att det var otydligt hur strategiska beslut ska fattas. Det saknades även gemensamma sammanställda underhållsplaner för fastighetsbeståndet. Under hösten 2017 hade även en ny styrgrupp för arbetet med fastighetsutredningen beslutats, men någon tidplan för när alla delprojekt skulle vara slutförda fanns inte framtagen.

Revisionens uppföljning visar att det övergripande projektet med fastighetsutredningen avslutades av projektets styrgrupp i november 2018. De ingående delprojekten och åtgärder som tagits fram i fastighetsutredningen har enligt uppgift överlämnats till linjen. Enligt intervjuer kommer identifierade åtgärder från delprojekten att läggas in i avdelningarnas och sektioners verksamhetsplaner för 2019. Någon slutrapport från projektet fastighetsutredningen som helhet och vilka åtgärder som lämnats över till linjen finns ännu inte framtagen, enligt uppgift har dock detta arbete påbörjats. Enligt uppgift har delrapporter lämnats till linjen under utredningens

[47] Med verksamhet avses samtliga verksamheter som pågår på trafikförvaltningen utom de som pågår på IT-avdelningen.
[48] IT-system med applikationer, integrationer, utrustning och avtal men också verksamhetsnära rutiner, avtal och informationstillgångar.
[49] Fastighetsutredningen – Kollektivtrafikens fastighetsfrågor Uppdragsspecifikation.

genomförande. Revisionen har dock inte erhållit vare sig delrapporter eller styrgruppsprotokoll.

Revisionen noterar att en rekommendation från 2012 gällande inventering av fastighetsbeståndet och säkerställande av avtal kopplat till fastigheterna[50] fortfarande inte är åtgärdad. Enligt revisionens granskning har dock ett antal åtgärder vidtagits och kvarstående arbete är planerat till våren 2019.

4.1.7 Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är både i 2018 och 2019 års interna kontrollplaner en av nämndens högst värderade risker. Området är också sedan ett par år tillbaka identifierat som ett av de prioriterade utvecklingsområdena i förvaltningens, och numera även nämndens, verksamhetsplan (se avsnitt 4.1.4).

Revisionen har tidigare pekat på behovet av en samlad analys av verksamhetens kompetensbehov[51]. I årsrapporten för 2017[52] pekade revisionen på att nämndens verksamhet omfattar så speciella och föränderliga kompetensbehov att en samlad kompetensförsörjningsplan är av strategisk vikt för nämndens övergripande ansvar för verksamheten. Revisionen rekommenderade 2014 trafikförvaltningens ledning att på ett systematiskt sätt kartlägga förvaltningens behov av kompetens samt identifiera och beskriva bristen på vissa yrkeskategorier som underlag för åtgärder på såväl lång som kort sikt[53]. Av revisionens granskning gällande kostnaderna i kollektivtrafiken[54] framkommer att det inom förvaltningen har lyfts fram vikten av att analysera resurserbehov, t.ex. kopplat till avtalsuppföljning (se även avsnitt 4.3). Säkerhet är ett annat område där revisionens granskning visar på behov av att analysera behoven (se avsnitt 4.5). Enligt nämndens årsrapport 2018 samt verksamhetsplan 2019 är framtagandet av en kompetensförsörjningsplan för hela trafikförvaltningen prioriterad inför 2019.

4.1.8 Bedömning

Revisionen framförde redan i delrapporten 2018 att det är positivt att nämnden pekar ut ett strategiskt ramverk för verksamheten. Revisionen menar dock att nämndens styrning för närvarande inte helt följer det strategiska ramverk som budgeten hänvisar till då flera viktiga dokument i praktiken saknas. Som framgått av avsnitt 3.1 innebär detta också i praktiken att det som underlag för den långsiktiga prioriteringen inte finns några dokument som samlat redovisar utvecklingsbehoven för de olika trafikslagen och inte heller för den långsiktiga trafikplaneringen.

Mot bakgrund av nämndens omfattande och komplexa verksamhet bör enligt revisionens bedömning nämnden bryta ner fullmäktiges mål i enlighet med de möjligheter som ges i landstingets målstyrningsmodell. Nämnden har dock en uppsättning

[50] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2015 trafiknämnden, rekommendation nr 25.
[51] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2017 trafiknämnden.
[52] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2017 trafiknämnden.
[53] Landstingsrevisorerna, delrapport 2014 trafiknämnden, rekommendation nr 466.
[54] Landstingsrevisorerna, 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken.

indikatorer till verksamheten. Revisionen ser positivt på att ett samlat utvecklingsarbete för verksamhetens indikatorer nu är initierat och kommer att följa utvecklingsarbetet.

Revisionen ser positivt på pågående och planerat utvecklingsarbete kring ”leda och styra” liksom att utvecklingsarbete är initierat för att stärka processorienteringen i allmänhet. Revisionen noterar att utvecklingsarbetet är omfattande och kan behöva ta tid. Revisionen ser dock samtidigt en risk med att arbetet drar ut på tiden och därmed fördröjer annat nödvändigt utvecklingsarbete som är beroende av den övergripande processkartan.

Revisionen ser också positivt på att viktiga utvecklingsområden för att stärka den interna kontrollen finns med i nämndens budgetdokument. Revisionen bedömer dock att nämnden behöver tydliggöra förväntade effekter av pågående utvecklingsarbete, inte minst mot bakgrund av nämndens fastställda internkontrollplan, samt efterfråga en tydligare uppföljning av pågående åtgärdsarbete. Revisionen ser positivt på att en analys av de högst värderade riskerna nu har tagits in i årsrapporten men ser att detta avsnitt kan utvecklas ytterligare för att ge läsaren en tydlig bild av riskläget och vilken effekt åtgärderna inklusive löpande kontroller kopplat till riskerna hittills har haft för att skapa en tillräcklig intern kontroll.

Revisionens ser positivt på nämndens etablering av IT-förvaltningsmodellen men bedömer, i linje med de analyser som görs inom förvaltningen, att det fortfarande finns behov av tydlighet för exempelvis hur prioritering såväl inom som mellan förvaltningsobjekt och hur beslut om strategisk inriktning ska ske. När det gäller fastighetsfrågorna bedömer revisionen att det finns en risk med att arbetet som initierades genom fastighetsutredningen inte slutförs på förvaltningsövergripande nivå. Revisionen saknar här en samlad slutredovisning av det gemensamma utvecklingsarbetet kopplat till fastighetsfrågorna och kommer ta del av den redovisning som nu enligt uppgift är under framtagande. Det är revisionens bedömning att en sådan slutredovisning behövs som underlag för fortsatt uppföljning av att samtliga identifierade problemområden omhändertas. Som redovisas under avsnitt 4.5 finns liknande farhågor för säkerhetsområdet.

Revisionen ser positivt på att nämnden nu anger i verksamhetsplanen för 2019 att en kompetensförsörjningsplan ska tas fram. Mot bakgrund av vad en sådan plan kan komma att visa i kombination med nuvarande vakansläget och svårigheterna att rekrytera ser dock revisionen fortfarande kompetensförsörjningen som en betydande risk för nämndens verksamhet.

4.2 Inköp och upphandling

Revisionen konstaterade 2017[55] att ett utvecklingsarbete pågår inom områdena upphandling och inköp bland annat genom inrättande av ny avdelning, avdelningen för

[55] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2017 trafiknämnden.

inköp och upphandling, och införandet av kategoristyrning/kategoristyrt inköp[56]. Revisionen har under 2018 följt upp utvecklingsarbetet och ett antal rekommendationer som tidigare lämnats till nämnden.

I nämndens årsrapport framhålls att implementeringen av kategoristyrt inköp har fortsatt under 2018. Revisionens granskning visar dock att det tidigare utvecklingsarbetet med kategoristyrt inköp i huvudsak har stannat av. Bakgrunden till detta uppges bland annat vara att förvaltningen avvaktar regionledningskontorets arbete med att definiera formerna för kategoristyrning inom hela regionen. Granskningen har också visat att den ursprungliga ambitionen att arbeta mer kategoristyrt vad gäller trafikaffärerna (buss, spår, sjö och färdtjänst) inte kunnat fullföljas enligt ursprunglig planering, vilket medfört att förvaltningen ytterligare behöver analysera om och i vilken form kategoristyrning ska tillämpas för trafikaffärerna.

Revisionen har tidigare rekommenderat nämnden att säkerställa att det finns system för att bevaka t.ex. giltighetstider, optioner och prisjusteringar i avtal[57]. Revisionen har också rekommenderat nämnden att stärka systemet för bevakning av när avtal löper ut i syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar[58]. Granskningen visar att nämnden har en avtalsdatabas som tillhör systemet TendSign. I avtalsdatabasen finns enligt intervjuer alla de avtal som trafikförvaltningen är avropsberättigade på, dvs. även de som är gemensamma för regionen. I systemet kan även påminnelser om exempelvis förlängningar och avtalsslut läggas in och ett mail skickas då ut till berörd person. Av granskning framkommer dock att det inte finns några rutiner för vilka påminnelser och hålltider för dessa som ska läggas in i olika former av avtal. Vidare framkommer att påminnelsen skickas till enskilda personer och inte till en funktionsbrevlåda, vilket innebär en risk för personberoende. Enligt uppgift avser förvaltningen att ändra denna hantering.

Revisionen har tidigare rekommenderat[59] nämnden att exempelvis genom en upphandlingsplan, säkerställa en överblick över vilka upphandlingar som ska genomföras och när förstudier ska påbörjas respektive avslutas. Arbetet med att utveckla kategoristyrt inköp förväntades ge bättre kunskap om inköp och underlag för upphandlingsplaner. Granskningen visar dock att det fortsatt inte finns någon sådan samlad överblick eller upphandlingsplan för hela nämndens verksamhet. Enligt uppgift finns olika planer inom de olika avdelningarna. I granskningen framkommer vidare att det pågår parallella initiativ inom olika delar av förvaltningen för att skapa en bättre överblick av upphandlingsbehovet. Det saknas dock ett tydligt arbetssätt och former för samordning av detta arbete.

[56] Kategoristyrt inköp innebär bland annat en samordning av en organisations samlade inköpsvolymer i olika kategorier.
[57] Landstingsrevisorerna, 3/2015 Upphandling inom kollektivtrafiken, rekommendation nr 729.
[58] Landstingsrevisorerna, 2/2016 Styrning och kontroll av direktupphandlingar, rekommendation nr 912.
[59] Landstingsrevisorerna, 3/2015 Upphandling inom kollektivtrafiken, rekommendation 728.

Mot bakgrund av att ett flertal trafikavtal behöver upphandlas inom de närmsta åren har ett nytt arbetssätt för trafikavtalsupphandlingarna implementerats. Hela affärsprocessen för samtliga aktuella trafikavtal hanteras genom detta som en helhet i ett projekt med samma projektledning i alla faserna fram till förvaltning av avtalen. Arbetssättet innebär gemensam styrning och arbetssätt för utredningar och upphandlingsprojekt avseende trafikaffärer inklusive ett trafikråd[60] med beredningsgrupp och stödfunktioner. Införandet av ett trafikråd medför enligt intervjuer att alla inblandade avdelningar är med i hela processen i framtagande av nya trafikavtal, vilket minskar överlämningsproblematiken. Enligt intervjuer ska även underhållsavtalen hanteras på samma sätt eftersom de har en stark anknytning till trafikavtalen. Vad revisionen erfar har arbetssättet uppfattats som positivt inom förvaltningen.

Revisionen konstaterade 2017 att det inte fanns något systemstöd som säkerställde kontroll och uppföljning av direktupphandlingar. Förvaltningen kan enligt uppgift följa statistik på alla inköp som gjorts via icke upphandlade leverantörer i befintligt verktyg, vilket möjliggör mätning av så kallad leverantörstrohet. För mätning av avtalstrohet, dvs. om rätt vara/tjänst köpts på rätt avtal behövs emellertid ett beställningssystem. I revisionens granskning 2017 framkom att ett arbete med att ta fram ett beställningssystem hade initierats och beräknades kunna införas under 2018/2019. Granskningen 2018 visar dock på att arbetet med att ta fram ett beställningssystem har prioriterats ner och stannat av. Det finns inte heller någon ny tidplan för införandet. Enligt uppgift beror detta på bland annat resursbrist, men även på att förvaltningen avvaktar resultatet från diskussioner att ta fram ett gemensamt beställningssystem inom regionen. Granskningen visar att det inte finns dokumenterade rutiner för hur och när uppföljning av avtalstrohet ska genomföras.

Granskningen visar att det finns riktlinjer gällande dokumentationsplikt för direktupphandlingar över 100 tkr. Enligt uppgift sker dokumentation av alla direktupphandlingar som godkänts via den så kallade ”grindvaktsfunktionen”[61], vilka ska läggas in i dokumenthanteringssystemet. Det finns dock inga framtagna rutiner för exempelvis stickprovskontroller av att detta genomförs.

Nämnden har till årsrapporten lämnat av landstingsstyrelsens förvaltning anvisad bilaga med uppföljning av upphandling och inköp. Revisonen noterar att arbetet med kategoristyrning och förändrad organisation för inköp och upphandling har medfört att förvaltningen bättre kunnat identifiera antalet direktupphandlingar som genomförts under året. För 2017 rapporterade nämnden 289 stycken direktupphandlingar[62] och för 2018 har 18 stycken rapporterats. Enlig nämndens bilaga till årsrapporten framgår att antal och värde för direktupphandlingar inkluderar enbart de som är hanterade av inköpsstödet enligt TF:s riktlinjer för inköp och upphandling. Otillåtna

[60] Trafikrådet består av avdelningschefer från de olika avdelningarna.
[61] I enlighet med fullmäktiges policy inköp LS 2017–1197, att beslut om direktupphandling som överskrider belopp specificerat av landstingsstyrelsen ska fattas av en särskilt utpekad person per upphandlande myndighet, ska alla inköp/upphandlingar över 100 000 kr kontrolleras och godkännas via en så kallad grindvakt på trafikförvaltningen.
[62] Mellan 100 000 kr och 534 890 för LOU och 993 368 för LUF.

eller inkorrekt utförda direktupphandlingar genomförda utan inköpsavdelningens vetskap inkluderas inte.

4.2.1 Upphandlingar inom sjötrafiken

Som revisionen tidigare har noterat pågår ett antal rättsfall kopplat till nämndens upphandlingar inom sjötrafiken (se även avsnitt 5.1). Bakgrunden är att kammarrätten hösten 2016 beslutade att upphandlingar inom sjötrafiken, det s.k. E29-avtalet, inom tre avtalsområden skulle göras om. Till följd av de tidigare överprövningarna av upphandlingarna ingicks vidare under våren 2016 temporära uppdragsavtal, E29X, med de leverantörer som nämnden avsåg tilldela kontrakt med i ordinarie upphandling. Dessa avtal ingicks utan föregående annonsering vilket innebar att även de överklagades till förvaltningsrätten. Enligt rättens dom 2016 konstaterades att det förelegat förutsättningar för ogiltigförklaring av de temporära avtalen men att de p.g.a. tvingande hänsyn till ett allmänintresse skall bestå. Två motparter har därefter riktat skadeståndskrav kopplat till såväl ordinarie upphandling som den temporära. Tingsrätten har i domar 2018 meddelat att motparternas krav ogillas. Dessa domar har dock överklagats till hovrätten som har beviljat prövningstillstånd.

Under våren 2017 framkom att en av de leverantörer som bedrev trafiken inom två av de tre avtalsområden vars upphandling ska göras om hade omfattande likviditetsproblem. Med anledning av detta sades aktuella avtal med leverantören upp och istället tilldelades en ny entreprenör kontraktet för att bedriva trafiken, det s.k. Interimsavtalet. Interimsavtalet ingicks utan föregående annonsering och under hösten 2017 inkom en ansökan om överprövning av giltigheten i dessa avtal till förvaltningsrätten. Förvaltningsrätten dömde till nämndens fördel men efter överklagande befinner sig nu ärendet i Kammarrätten.

Under 2018 har tilldelningsbesked lämnats avseende delar av de områden som omfattas av den nya upphandlingen, E39, som ersätter den gamla E29. Även detta tilldelningsbeslut har överklagats för vissa avtalsområden. De överklagade avtalsområdena avser områden vars trafik omfattas av Interimsavtalet. Detta avtal löpte ursprungligen ut i december 2018 men för att säkerställa trafiken vid ett eventuellt överklagande i E39 har ett tilläggsavtal upprättats som möjliggör förlängning av Interimsavtalet.

Bedömning

Revisionen kan konstatera att tidigare utvecklingsarbete gällande kategoristyrning och beställningssystem i huvudsak har avstannat. I likhet med tidigare år bedömer revisionen därför att det fortfarande återstår arbete för att säkerställa en tillräcklig intern styrning och kontroll i nämndens processer, arbetssätt och rutiner för inköp och upphandling.

Revisionen ser positivt på att det nu finns ett förvaltningsövergripande arbetssätt för trafikaffärerna med införande av trafikråd m.m. Revisionen noterar dock att arbetssättet, rådets och andra ansvarsroller ännu inte är formaliserade. Revisionen förutsätter därför att detta hanteras successivt när arbetsformerna utvecklas.

Revisionen bedömer att nämnden nu har en avtalsdatabas som innehåller funktioner för bevakning av giltighetstider m.m. Revisionen anser därmed att rekommendationen gällande system för att bevaka t.ex. giltighetstider, optioner och prisjusteringar i avtal anses som åtgärdad.

I syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar menar revisionen att nämnden behöver komplettera bevakningen av giltighetstider, optioner, prisjusteringar m.m. med rutiner för när påminnelser för olika former av avtal ska signaleras till organisationen. I hanteringen av sådana påminnelser bör även personberoenden undvikas. Denna rekommendation kvarstår därför.

Revisionen bedömer att tidigare lämnade rekommendationer inom upphandlingsområdet, förutom en, i huvudsak kvarstår.

4.3 Avtalsuppföljning

Trafiknämnden köper kollektivtrafiktjänster för flera miljarder kronor årligen. Enbart det 14-åriga avtalet för pendeltågstrafik uppskattas omfatta totalt cirka 30 mdkr för avtalsperioden. Som framgått av avsnitt 3 har revisionen, i samband med granskningen av kostnaderna i kollektivtrafiken, dels granskat det förberedande arbetet inför tecknande av trafikavtal, dels uppföljningen av trafikavtal ur ett totalkostnadsperspektiv. Revisionen har också följt upp andra tidigare lämnade rekommendationer gällande trafiknämndens avtalsuppföljning.

4.3.1 Utvärdering av nämndens uppföljning av trafikavtal

Revisionen har tidigare rekommenderat[63] nämnden att arbetet med uppföljning av trafikavtal, i sin helhet och per avtal, vad gäller exempelvis organisation, planering och metod bör utvärderas, i syfte att utveckla uppföljningsarbetet i befintliga avtal och förbättra uppföljningsmöjligheterna i kommande avtal.

Revisionens uppföljning av lämnad rekommendation visar att det pågår ett arbete inom förvaltningen med att utveckla metoderna för den ekonomiska uppföljningen av trafikavtalen, se vidare nedan. Samtidigt noterar revisionen att arbetet med att ta fram rutiner och att uppdatera förvaltningshandboken, som bl.a. används som styrning och stöd i uppföljningen av trafikavtal, inte har genomförts som planerat. De områden och rutiner som redan 2016 hade identifierats för framtagande har fortfarande inte utvecklats. Förvaltningshandboken förefaller således inte ha uppdaterats i någon större omfattning sedan 2016.

Förvaltningens internrevision har under 2018 genomfört en granskning[64] av avtalsförvaltningen för trafikavtal. I granskningen framkommer att den interna styrningen och kontrollen av trafikavtalen inte fungerar tillfredsställande. Internrevisionen pekar på att den förskjutning av ansvar från nämnden till leverantörer som affärsstrategin förordar innebär en risk att nämnden inte får tillräcklig kontroll över trafikaffären. Detta behöver enligt internrevisionen balanseras av systematisk avtalsuppfölj-

[63] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2014 trafiknämnden, rekommendation nr 526.
[64] Internrevisionsrapport Avtalsförvaltning trafik, TN 2018–0422

ning och leverantörsstyrning. Av internrevisionens rapport framgår dock att det saknas tillräckligt väl utvecklade och tillämpbara gemensamma arbetssätt, kontroller och systemstöd för att säkerställa att det arbete som utförs av leverantörerna sker till rätt kostnad och levereras i enlighet med avtalen. Rapporten pekar t.ex. på att det saknas gemensamt arbetssätt över trafikslagen för hur uppföljning ska gå till i syfte att styra trafikaffärer mot mål- och kravuppfyllnad. Internrevisionen konstaterar vidare att metod och stöd saknas för strategisk utvärdering av hela avtalsperioden samt att förvaltningsorganisationen brister i den taktiska uppföljningen under avtalsperioden. Till detta visar internrevisionens granskning att det saknas en funktion med ett tydligt ansvar för en sammanhållen utvärdering och utveckling avtalsuppföljningen. Till rapporten har en åtgärdsplan upprättats som godkänts av berörd verksamhetschef. Flertalet av åtgärderna beräknas enligt åtgärdsplanen att kunna färdigställas under 2019.

4.3.2 Ekonomisk uppföljning av avtal

Revisionen har vid tidigare granskning av hela inköpsprocessen rekommenderat trafiknämnden att systematiskt genomföra och dokumentera utvärderingar av ingångna avtal vad gäller bland annat kostnader och kvalitet, i syfte att öka möjligheterna till ständigt förbättrade avtalskonstruktioner och villkor[65]. Av revisionens rapport Kostnaderna i kollektivtrafiken[66] framgår att trafikavtal följs upp och utvärderas mer samlat ca ett år efter avtalsstart samt i samband med t.ex. beslut om förlängning av avtal. Revisionen har tagit del av sådan utvärdering för några av de avtal som ingått i granskningen. Som även framgått i avsnittet gällande nämndens ekonomistyrning (se avsnitt 3.1) konstaterar revisionen att utvärderingen är helt inriktad på trafikutförarens leverans under avtalsperioden. Utvärderingarna innehåller ingen samlad ekonomisk utvärdering, dvs. hur avtalen har utvecklats ekonomiskt jämfört med intentionerna vid avtalstecknandet.

Förvaltningen har identifierat behovet av att utveckla en samlad ekonomisk uppföljning av de enskilda trafikavtalen. Analyskompetensen inom ekonomi- och verksamhetsstyrningsavdelningen förstärks därför för närvarande. Revisionen har tidigare rekommenderat nämnden att säkerställa uppföljningen av privata utförare och fastställa hur nämnden samt dess utskott och beredningar ska få information om avtalsuppföljningen[67]. Denna rekommendation har inte följts upp närmare i årets granskning men revisionen konstaterar att det inte framgår om den utvecklade ekonomiska uppföljning enligt ovan kommer att redovisas till nämnden. Granskningen visar också att utveckling pågår gällande möjligheterna att ha en samlad uppföljning för trafikslagen där samtliga kostnader och utgifter för ett trafikslag, trafikavtal, övrig drift, underhåll och investeringar kan analyseras sammantaget.

[65] Landstingsrevisorerna, delrapport 2015 trafiknämnden, rekommendation nr 670.
[66] Landstingsrevisorerna, 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken.
[67] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2016 trafiknämnden, rekommendation nr 970.

4.3.3 Riskanalyser

Revisionen har tidigare rekommenderat att nämnden bör säkerställa att en riskanalys genomförs i samband med planeringen av uppföljning av trafikavtalen[68] . Vid revisionens tidigare uppföljning 2016 hade nämnden kompletterat mallen för uppföljningsplanerna med ett avsnitt för utvärdering och riskanalys samt prioritering av uppföljningsinsatser. Tillägget var dock inte implementerat fullt ut och hänvisningar till dokumenterad riskanalys, utvärdering och prioritering av uppföljningsinsatser saknades i samtliga granskade uppföljningsplaner.

I nu genomförd granskning kan revisionen konstatera att uppföljningsplanerna fortfarande har olika innehåll och form. I de granskade uppföljningsplanerna[69] saknas dokumenterad riskanalys, utvärdering och prioritering av uppföljningsinsatser. Några planer innehåller endast en hänvisning till att risker identifieras löpande, i andra beskrivs allmänna risker men inte vad som behöver följas upp mer utifrån ett riskperspektiv i olika delar av det specifika avtalet. Även i internrevisionens rapport, se ovan, framkommer att riskanalyser inte genomförs systematiskt och metodiskt. Enligt uppgift kommer en rutin för riskanalyser att tas fram inom ramen för det samlade åtgärdsarbetet som initierats efter internrevisionens rapport.

4.3.4 Hantering av kundsynpunkter

Revisionen har tidigare rekommenderat trafikförvaltningens ledning att systematisera och analysera kundsynpunkter som underlag för åtgärder inom bland annat trafikavtal och kundservice[70]. Granskningen visar att ett nytt system för kundsynpunkter avses att implementeras under våren 2019. Från systemet kan statistik och rapporter tas fram inom olika kategorier som sedan kan analyseras och tas vidare i ett utvecklingsarbete inom kundservice. Enligt intervjuer lämnas en översiktlig rapport över kundsynpunkter per trafikområde, exempelvis buss, till trafikslagen. Kundsynpunkterna sammanställs inte per trafikavtal men enligt uppgift har handläggare inom trafikslagen tillgång till alla kundsynpunkter. Det är dock fortsatt inte tydligt hur kundsynpunkter på ett systematiskt sätt ligger till grund för åtgärder och stöd i avtalsuppföljningen, exempelvis för att verifiera trafikutövarnas trafik och tjänster, av trafikavtalen. Detta framkommer även i den rapport som förvaltningens internrevision tagit fram. Rapporten lyfter fram att det är otydligt hur kundsynpunkter ska användas som stöd till avtalsuppföljningen och att förvaltningen bör ta fram rutiner för hur man ska arbeta med kundsynpunkter i syfte att förbättra och effektivisera avtalsuppföljningen.

4.3.5 Bedömning

Revisionen bedömer att det fortfarande finns stora behov av att stärka nämndens avtalsuppföljning. Revisionen konstaterar att viktigt arbete med utveckling av rutiner

[68] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2014 trafiknämnden, rekommendation nr 525.
[69] Pendeltåg (E24) samt bussavtalen E31, E32, E19 (buss), E20 (buss plus lokalbanor) och E22.
[70] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2015 trafiknämnden, rekommendation nr 779.

etc. till stor del inte hanterats de senaste åren. Granskningen har visat att de rekommendationer som revisionen tidigare lämnat i huvudsak inte åtgärdats och i allt väsentligt fortfarande är aktuella.

Revisionen konstaterar att slutsatser och rekommendationer i den granskning som genomförts av trafikförvaltningens internrevision ligger i linje med revisionens tidigare iakttagelser och rekommendationer. Revisionen ser därför positivt på den åtgärdsplan som nu finns inom förvaltningen för att hantera det som framkommit i internrevisionens granskning. Revisionen ser också positivt på det arbete som pågår inom förvaltningen för att utveckla metoderna för den ekonomiska uppföljningen. Revisionen avser att följa detta arbete.

Revisionen vill fortsatt framhålla vikten av att nämnden säkerställer en kontinuerlig och sammanhållen utvärdering och utveckling av avtalsuppföljningen. För att tydliggöra detta ytterligare avslutas tidigare lämnad rekommendation[71] om utvärdering av arbetet med avtalsuppföljning och omformuleras till en ny rekommendation[72] enligt följande

- Trafiknämnden bör tydliggöra och säkerställa ansvaret för en sammanhållen utvärdering och utveckling av avtalsuppföljningen i syfte att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete.

Revisionen ser vidare behov av att förvaltningen förtydligar hur kundsynpunkterna ska hanteras internt inom förvaltningen så att synpunkterna kan bidra som underlag i såväl uppföljning av befintliga men även i utvecklingen av framtida trafikavtal. För att förtydliga detta omformuleras tidigare lämnad rekommendation[73] om hanteringen av kundsynpunkter enligt följande

- Trafikförvaltningens ledning bör på ett systematiskt sätt analysera kundsynpunkter som underlag för uppföljning och åtgärder inom trafikavtal.

4.4 Intern kontroll i ekonomiprocesser

Revisionen har i samband med nämndens årsrapportering fullföljt granskningen av den interna kontrollen i ekonomiprocesserna som påbörjades i delårsrapporteringen. I detta avsnitt redogörs för revisionens granskning av intern kontroll kopplat till investeringsredovisningen och ytterligare granskning avseende biljettintäkterna via SL-access. Delar av granskningen redovisades i delrapporten (se även avsnitt 4.11.4).

4.4.1 Intern kontroll i investeringsprocessen

Revisionen har granskat om kontroller inom investeringsprocessen är utformade på ett tillräckligt sätt. I samband med granskningen har tidigare lämnade rekommendationer med koppling till hantering av investeringsprojekt i redovisningen följts upp[74]. Granskningen har exempelvis visat att inventering av pågående investeringsprojekt genomförs två gånger per år för att identifiera om upparbetade utgifter helt

[71] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2014 trafiknämnden, rekommendation nr 526.
[72] Nr 1386
[73] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2015 trafiknämnden, rekommendation nr 779.
[74] Gäller rekommendationer nr 781, 783, 1208 och 1209.

eller delvis bör kostnadsföras alternativt aktiveras[75]. Vidare finns kontroll av att projekt inte kan startas utan projektnummer och att aktivering endast kan ske efter erforderliga attester. Inventering av att substansen i anläggningstillgångarna kvarstår[76] ska enligt en rutin ske vartannat år enligt ett rullande schema[77]. 2017 genomfördes en totalinventering av anläggningstillgångarna.

Revisionen har i granskningen noterat följande:

Utrangeringar Roslagsbanan
Tillgångar inom Roslagsbanan till ett bokfört värde på 190 mnkr har under året utrangerats. De utrangerade tillgångarna avser tidigare genomförda investeringar och tilläggsinvesteringar där det i samband med nu pågående ombyggnation (dubbelspår på vissa sträckor mm) har identifierats att tillgångarna bör utrangeras. Förvaltningen konstaterar i sin egen bedömning att dessa poster till delar borde ha identifierats i den inventering som enligt gällande rutin ska genomföras vartannat år och drar slutsatsen att rutinen inte har fungerat. Revisionen konstaterar även att den fullständiga inventeringen av anläggningsmassan som genomfördes 2017 inte identifierade dessa tillgångar.

Exempel på kostnadsföring från pågående projekt
Under 2018 kostnadsfördes upparbetade utgifter från tidigare år på 17 mnkr hänförliga till kontrollmätning, inventering och komplettering av befintligt bruksnät utmed tunnelbanesystemet. Utgifterna har redovisats som pågående projekt under perioden 2014-2018, men under 2018 konstaterade förvaltningen att det inte finns några framtida ekonomiska fördelar som grund för att betrakta detta som en tillgång utan det är att betrakta som ett driftsprojekt. Detta har inte framkommit i den inventering som genomförts avseende pågående projekt.

Kostnadsföring av pågående projekt har 2018 skett av 5 mnkr till följd av felaktig redovisning 2017. Felet identifierades i samband med fakturering till extern part, dvs. inte i samband med den inventeringen av pågående projekt som gjordes 2018. Kostnadsföring har också skett av belopp på 12,8 mnkr som upparbetades under åren 2014 till 2016. Utgifterna avser investering i drivhjul, motoraxlar m.m. och avser löpande underhållskostnader. Utgifterna har redovisats som pågående projekt fram till 2018 trots att inga utgifter har uppstått sedan år 2016. Inte heller detta har framkommit i den inventering som genomförts avseende pågående projekt.

Exempel kopplat till rutinen för nytt projektnummer
Trafikförvaltningen har som ovan angivits en rutin[78] där ett nytt projektnummer inte kan öppnas förrän investeringsbeslut har granskats av verksamhetscontroller som lämnar vidare till registrering. En anledning till rutinen är att utgifter inte ska kunna

[75] TN-S-444746 Inventering av pågående arbete.
[76] En materiell anläggningstillgång ska inte längre redovisas som tillgång när den avyttrats eller när den slutgiltigt tagits ur bruk och bedöms sakna värde i samband med en framtida avyttring. (RKR 11.4)
[77] TN-S-519952 Hantering av inventering – Anläggningsregister.
[78] TN-S-471012 Registrering av investeringsprojekt.

upparbetas innan det finns ett beslut att starta projektet. Revisionen har dock noterat att aktuell rutin har kringgåtts genom att projektutgifter har redovisats på annat projekt i avvaktan på tillgängligt projektnummer.

4.4.2 Biljettintäkter

Intäkterna inom SL Access utgör nämndens beloppsmässigt största intäkt och är därför en väsentlig intäktsprocess[79] att granska. Processen är transaktionsintensiv och innehåller flera moment där olika försäljningskanaler och biljettyper hanteras olika i redovisningen. Att upprätthålla en tillräcklig intern kontroll inom processen är därför av stor vikt för att säkerställa en korrekt intäktsredovisning i den finansiella rapporteringen. SL Access-systemet utgör även grunden för ersättningarna inom de så kallade VBP-avtalen vilket ökar riskbilden om systemet inte skulle fungera tillfredsställande.

Driften av SL Access-systemet sköts av en extern leverantör som även har utvecklat systemet. Leverantören har även hand om utrustning i form av t.ex. biljettautomater, spärrar, ombudsutrustning etc. Vidare hanterar leverantören utrustningen där data sammanställs och behandlas för att sedan överföras till trafiknämndens redovisningssystem. Granskningen behöver därmed ske även av hur intäktsprocessen hanteras från den externa leverantörens sida. Revisionens granskning har därför skett av den interna kontrollen inom SL Access både med avseende på trafikförvaltningens interna kontrollrutiner och trafikförvaltningens kontroller kopplat till leverantören.

Som revisionen tidigare har rapporterat[80] lät trafikförvaltningen 2017 en konsult genomföra en leverantörsgranskning av systemleverantören. Av granskningen framkom väsentliga brister i leverantörens interna kontroll. Bland annat framkom att leverantörens IT-generella kontroller[81] var informella och i viss utsträckning opålitliga. Konsulten rekommenderade förvaltningen att genomföra kompenserande granskning av faktiska förhållanden till dess att leverantörens rutiner stärkts. I årsrapporten 2017 betonade revisionen vikten av att utveckla och genomföra dessa kompenserande granskningar i syfte att sammantaget uppnå en tillräcklig nivå i den interna kontrollen av processen. Efter leverantörsgranskningen upprättade förvaltningen en åtgärdsplan i syfte att hantera de rekommendationer som lyftes fram i genomgången.

Baserat på de leverantörsgranskningar som har genomförts är leverantörens internkontroll otillräcklig. Möjligheten att upprätthålla en tillräcklig intern kontroll inom processen är därför fortsatt beroende av att förvaltningen själva utför kompletterande granskning av faktiska förhållanden. Granskningen visar dock att förvaltningen inte på ett systematisks sätt har genomfört kompenserande kontroller för att säkerställa att leverantörens rapporter som används för trafikförvaltningens intäktssäkring är tillförlitliga. Inom ramen för nu genomförd granskning har auktoriserad revisor tillsammans med förvaltningen genomfört kompenserande granskning av systemgenererade rapporter.

---

[79] Exklusive verksamhetsanslaget från SLL.
[80] Landstingsrevisorerna, delrapport trafiknämnden 2017.
[81] Behörighetsåtkomst, program- och systemförändringar samt IT-drift.

4.4.3 Bedömning

Revisionen bedömer att det i huvudsak finns tillräckliga rutiner för den interna kontrollen kopplat till investeringsredovisningen, men att dessa i flera fall inte fångat upp felaktigheter. Tidigare lämnade rekommendationer bedöms delvis kvarstå då det finns återstående moment som behöver hanteras.

Revisionen bedömde i delrapporten 2018 att tidigare lämnad rekommendation kopplat till intern kontroll i intäktsprocessen kvarstod. I den granskning av intäktsflödet som nu genomförts i samband med årsrapporteringen har revisionen inte identifierat några avvikelser. Det är dock revisionens bedömning att det fortfarande saknas ett tillräckligt formaliserat och spårbart kompenserande internkontrollarbete från förvaltningen sida, som är nödvändigt till dess att det är möjligt att säkerställa att leverantören har pålitliga IT-kontroller. Revisionen bedömer därför att det fortfarande finns brister inom nämndens interna kontroll kopplat till SL Access. Revisionens tidigare lämnade rekommendation på området kvarstår därmed.

4.5 Säkerhet

Revisionen har under 2018 granskat trafiknämndens säkerhetsarbete med fokus på tidigare lämnade rekommendationer inom området samt tidigare genomförd säkerhetsutredning (se även avsnitt 4.1.6).

Granskningen av de områden som omfattas av förvaltningens s.k. säkerhetsuppdrag redovisas i avsnitt 4.5.1. Revisionen konstaterar att det också finns viktiga säkerhetsområden som inte är kopplade till förvaltningens säkerhetsuppdrag. Granskningen av arbetet med skal- och tillträdesskydd samt säkerhetsskyddsanalys redovisas nedan separat i avsnitt 4.5.2. Informationssäkerhetsområdet redovisas i särskilt avsnitt (se avsnitt 4.6).

4.5.1 Arbetet med att utveckla säkerhetsarbetet

I revisionens årsrapport[82] för 2017 granskades genomförandet av förvaltningschefsuppdraget att utforma och utveckla prioriterade åtgärder inom säkerhetsarbetet och säkerhetsorganisationen (nedan kallat säkerhetsuppdraget). Revisionen bedömde att trafiknämnden bör ta ställning till prioriterade åtgärder efter den riskkartläggningen som hade genomförts inom ramen för säkerhetsuppdraget[83]. Vidare bedömde revisionen att nämnden bör säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll på säkerhetsområdet genom att, i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer och fullmäktiges policy för säkerhet [84], årligen planlägga och löpande följa upp samtliga säkerhetsområden[85]. Revisionen bedömde även att förvaltningens ledning bör säkerställa att ansvarsfördelningen inom samtliga säkerhetsområden tydliggörs i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer och fullmäktiges policy[86]. Revisionen har under 2018 följt upp rekommendationerna.

[82] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2017 trafiknämnden.
[83] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2017 trafiknämnden, rekommendation nr 1198.
[84] LS 2015-0093, LS 1407-0877
[85] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2017 trafiknämnden, rekommendation nr 1199.
[86] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2017 trafiknämnden, rekommendation nr 1200.

De prioriterade säkerhetsområdena inom säkerhetsuppdraget under 2018 har varit trafiksäkerhets- och brandskyddsfrågor (se nedan). Granskningen har visat att det inte är fastställt om och hur säkerhetsuppdraget ska fortleva efter att de planerade insatserna inom trafiksäkerhet och brandskydd är hanterade. Det är därmed oklart om de övriga säkerhetsområdena, sammanlagt fjorton stycken, som definierades i uppdragspecifikationen[87] ska hanteras inom ramen för uppdraget.

Ingen samlad uppföljning av insatserna inom säkerhetsuppdraget har rapporterats till nämnden under 2018. I nämndens yttrande[88] över revisionens årsrapport för 2017 framgår det att en årlig årsrapportering av säkerhetsläget ska ges till nämnden från och med 2019.

Revisionen noterade vid granskning 2017 att inga instruktioner för team säkerhets roll hade tagits fram i enlighet med uppdragsspecifikationen för säkerhetsuppdraget. Vid tidigare granskning har det framgått att det finns otydligheter kring teamets funktion och uppdrag. I senaste revideringen från maj 2018 av säkerhetsbestämmelsen *Trafikförvaltningens system för säkerhetsstyrning*[89] beskrivs det att team säkerhet är ett speciellt förvaltningsövergripande samverkansteam för säkerhetsfrågor med fokus mot trafiksäkerhetsfrågor. I övrigt finns ingen arbetsbeskrivning för team säkerhet.

Brandskydd

Brandskydd har under 2018 varit ett av de två prioriterade områdena i säkerhetsuppdraget. Revisionen granskade brandsäkerhetsområdet i delrapporteringen 2018[90]. Granskningen visade bland annat att riktlinjerna för brandskydd inte löpande koordineras med övriga riktlinjer för att säkerställa att motstridiga krav inte uppkommer. Under 2018 har en inventering av brandskyddet på tunnelbanans stationer och spårdepåer genomförts. Inventeringen avslutades i november 2018 och den visade att underhållsåtgärder kopplade till brandskyddet är eftersatt och att det finns behov av akuta åtgärder för upp till 120 miljoner kronor. Arbetet för att hantera åtgärderna är planerat att pågå under tre år. Vidare visade revisionens granskning att det dels fanns otydligheter för hur det strategiska ansvaret för brandskyddsarbete skulle hanteras inom förvaltningen, dels att uppföljningen av brandskyddsarbetet har varit eftersatt.

Av säkerhetsuppdraget framgick det att mer resurser skulle tillsättas inom brandsäkerhetsområdet. Vid revisionens granskning vid delrapporteringen 2018 framgick det att två brandingenjörer har rekryterats. Revisionen bedömde att det snarast måste utarbetas och fastställas en övergripande planering för bland annat vilka resurser och vilken kompetens som nämnden behöver för att löpande ha en tillräcklig intern kon-

[87] TN 2017-0916
[88] TN 2018-0686, FUT 2018-0281
[89] SSÄ SÄK-0001, TN 2014-0594
[90] Landstingsrevisorerna, delrapport 2018 trafiknämnden.

troll över brandskyddet. Nämndens rekommenderades säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning[91].

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet har varit det andra prioriterade området under 2018 kopplat till säkerhetsuppdraget. Revisionen granskade 2017[92] om nämnden styr trafiksäkerhetsarbetet inom den vägbundna kollektivtrafiken så att fullmäktiges mål kan förverkligas. Revisionen rekommenderade nämnden att säkerställa att trafiksäkerhetspolicyn tillämpas av alla entreprenörer, oavsett kollektivtrafikslag[93]. Vidare rekommenderades att nämnden bör fastställa och löpande följa upp trafiksäkerhetsmål för den vägbundna kollektivtrafiken[94]. Förvaltningen rekommenderades även att säkerställa att trafiksäkerhetshändelser från alla kollektivtrafikslag löpande sammanställs, återrapporteras och analyseras på sådant sätt att de kan användas som underlag i ett förbättringsarbete[95]. Nämnden har i yttrande över rapporten[96] från 2017 angett att de ska arbeta med att stärka styrningen av trafiksäkerhetsarbetet och hantera revisionens rekommendationer.

I november 2018 antogs en trafiksäkerhetspolicy för sjötrafiken[97] av trafiknämnden. Trafiksäkerhetspolicyn för SL-trafiken[98] reviderades i slutet av 2017 med förtydligande kring användandet av alkolås. Revisionens granskning visar att trafiksäkerhetspolicyn inte tillämpades vid upphandlingen av färdtjänsttaxi under 2018 (se vidare avsnitt 4.8).

Ett arbete pågår för att ta fram mål och indikatorer inom säkerhetsområdet för spår- och sjötrafik till budget 2020. Arbetet med att ta fram motsvarande mål för den vägbundna kollektivtrafiken har inte påbörjats. Anledningen till detta är att förvaltningen fortfarande inte kan erhålla kvalitetssäkrade uppgifter från entreprenörerna kring trafiksäkerhetshändelser för den vägbundna kollektivtrafiken, vilket revisionen noterade i granskningen 2017.

I revisionens granskning 2017 framgick att nuvarande system för avvikelsehantering inte fungerar för inrapportering av avvikelser på det sätt som behövs i verksamheten. Granskningen visade att ett av uppdragen för team säkerhet var att bistå i upphandlingen av ett nytt avvikelsehanteringssystem. I budgetunderlaget inför budget 2017[99] specificerades arbetet med kostnader och tidplan för genomförande av upphandling

[91] Landstingsrevisorerna, delrapport 2018 trafiknämnden, rekommendation nr 1306
[92] Landstingsrevisorerna 3/2017 Trafiksäkerhetsarbetet inom den vägbundna kollektivtrafiken. I rapportens avgränsning angavs att granskningen innefattade buss och särskild kollektivtrafik.
[93] Landstingsrevisorerna 3/2017 Trafiksäkerhetsarbetet inom den vägbundna kollektivtrafiken, rekommendation nr 1023.
[94] Landstingsrevisorerna 3/2017 Trafiksäkerhetsarbetet inom den vägbundna kollektivtrafiken, rekommendation nr 1024.
[95] Landstingsrevisorerna 3/2017 Trafiksäkerhetsarbetet inom den vägbundna kollektivtrafiken, rekommendation nr 1025.
[96] TN 2017-1385
[97] TN 2014-0594
[98] TN 2017-0594
[99] SL 2015-0143

under 2017. Det finns ett verkställighetsbeslut[100] från november 2017 om att införa nytt ärendehanteringssystem för avvikelser under 2018. Granskningen har visat att upphandlingen ännu inte påbörjats. Arbetet med att genomföra upphandlingen ska enligt uppgift starta i början av 2019.

Inom ramen för säkerhetsuppdraget har under 2018 ett förslag på hur rollen som ny trafiksäkerhetschef på trafikavdelningen ska utformas tagits fram. Granskningen har visat att det fortfarande inte är beslutat om en sådan roll ska tillsättas eller inte.

4.5.2 Skal- och tillträdesskydd

Revisionen har sedan 2013 haft rekommendationer som berör nämndens arbete med skal- och tillträdesskydd. Förra året rekommenderade revisionen att nämnden skyndsamt bör utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd[101]. Revisionen rekommenderade även nämnden att koordinera de olika skyddsåtgärderna inom området så att olika delar utgör ett genomtänkt och sammanhängande system samt se över den fysiska funktionaliteten för de olika skyddsåtgärderna på bansträckningarna, depåerna etc[102]. I nämndens yttrande[103] över revisions årsrapport 2017 framgår det att ett arbete ska pågå under 2018 för att ta fram en riktlinje för skal- och tillträdesskydd.

Granskningen har visat att arbetet med att ta fram riktlinjer för skal- och tillträdesskydd planeras att påbörjas i januari 2019. Förvaltningen har anställt en säkerhetsstrateg för securityfrågor under 2018. I nämndens yttrande över revisionens årsrapport för 2017 förtydligas det att rollen även innebär att koordinera olika skyddsåtgärder för att skapa ett sammanhängande system när det gäller skal- och tillträdesskydd.

Som framgår av nämndens internkontroll plan för 2018[104] är en av riskerna att nämnden inte följer lagen om säkerhetsskydd fullt ut. Av denna anledning har förvaltningen, med extern kompetens, genomfört en säkerhetsskyddsanalys under året. Analysen planeras att redovisas för förvaltningsledningen i början av 2019. Resultatet av analysen är sedan tänkt att bidra till att tydliggöra ambitionsnivån och omfattningen i den framtida riktlinjen. När nya riktlinjen för skal- och tillträdesskydd fastställs kommer den enbart att gälla vid ny- och reinvesteringar av anläggningar. Därmed kommer inte befintliga anläggningar att beröras av kraven i nya riktlinjen.

I revisionens särskilda projektrapport från 2013 förs det fram att den praktiska ansvarsfördelningen mellan trafiknämnden och tunnelbanas entreprenörer är otydlig även om de formellt är reglerat i avtal. Granskningen under året har visat att det fortfarande finns oklarheter i ansvarsfördelningen, speciellt inom pendeltågstrafiken och busstrafiken. Ett exempel är att det är oklart om det är nämnden eller entreprenörerna som ska stå för kostnaden vid uppkomna brister av stängsling. Vidare har

[100] Verkställighetsbeslut – genomförandebeslut angående nytt ärendehanteringssystem, 2017-11-20.
[101] Landstingsrevisorernas årsrapport trafiknämnden 2017, rekommendation nr 1196.
[102] Landstingsrevisorernas årsrapport trafiknämnden 2017, rekommendation nr 1197.
[103] TN 2018-0686
[104] TN 2017-1490

granskningen visat att sektion fastighets ansvarsområde när det kommer till skal- och tillträdesskydd är otydligt. I dagsläget har sektionen enbart specifik säkerhetskompetens inom brandskyddsfrågor.

I granskningen har det även framgått att det finns otydligheter hur skal- och tillträdesskyddsfrågor ska hanteras i investeringsprojekt. I förvaltningens projekt- och programhandbok hänvisas till säkerhetshandboken för vägledning. I dagsläget finns dock inga specifika skrivningar om hur skal- och tillträdesskyddsfrågor ska hanteras vid investeringsprojekt i säkerhetshandboken. Inför nästkommande uppdatering av handboken ska detta enligt uppgift åtgärdas.

Under året har team säkerhet genomfört en temarevision[105] för att se över det yttre skalskyddet, tillträdeskontrollen, inre skalskyddet och teknik (ex. larm och kamera) inom tunnelbana, lokalbanorna och buss. Temarevisionen har visat på brister i skalskyddet på de spår- och bussdepåer som har undersökts. Det handlar bland annat om brister i behörighetskontroll, staket, tillgång till utrymmen som bör vara låsta och i larm- och kamerasystem. Vidare anger temarevisionen att en förvaltningsövergripande utredning bör göras för att stärka och tydliggöra arbetet med skalskyddet. Rapporten lyfter även fram att förvaltningen i enlighet med landstingets centrala riktlinjer för säkerhet bör ta fram en riktlinje för skalskydd eftersom depåer bör ses som särskilt skyddsvärd tillgång.

Åtgärder kopplat till skadegörelse av trafiknämndens anläggningar och fordon

Revisionen har i samband med uppföljningen av rekommendationerna granskat hur skadegörelse av fordon och anläggningar hanteras.

Händelser inom spårtrafiken rapporteras in till förvaltningens skadedatabas. Även buss planeras att föras in i systemet. Under 2018 har förvaltningen genomfört en direktupphandling[106] när det gäller egendomsbevakning för att hantera ökningen av skadegörelse, specifikt klottring. Granskningen visar att antalet kvadratmeter som klottersanerades 2018 var 188 000 kvadratmeter, 2017 sanerades drygt 130 000 kvadratmeter och 2012 ca 50 000 kvadratmeter. Dagligen genomförs ca 200 polisanmälningar gällande skadegörelse av nämndens anläggningar och fordon. Uppdraget till förvaltningschefen att inleda upphandling av allmänna bevakningstjänster, omfattande sex år, gavs av nämnden i april. Upphandlingen avslutades i november genom tilldelningsbeslut.

Vidare anlitar förvaltningen ett bolag som genomför skadegörelseanalyser på kontinuerlig basis och även ger rekommendationer vilka insatser som bör genomföras för att minska skadegörelsen. Förvaltningen får månatliga rapporter från leverantören. I rapporten från november 2018 lyfts det bland annat fram att det råder ett missförhållande mellan mängden skadegörelse som begås och förutsättningar som ska förhindra och motverka detta samt att ansvarsfördelningen mellan förvaltningen och trafikentreprenörerna behöver förtydligas.

---

[105] SL 2015-0998
[106] TN 2018-0380

SL lås

En av nämndens pågående insatser för att stärka skal- och tillträdesskyddet är SL lås projektet. Revisionen har följt upp hur projektet har fortlöpt under året.

Riktlinjen *Lås och tillträde till trafikförvaltningens byggnader, anläggningar*[107] har fastställts av trafikförvaltningen under 2018. Syftet med riktlinjen är att skapa en inriktning för hur lås och tillträde till anläggningar, byggnader och lokaler ska utformas och installeras samt hur kontrollerat tillträde till dessa byggnader, anläggningar och lokaler ska regleras och hanteras. På sikt är den tänkt att utgöra en del av den övergripande riktlinjen för skal- och tillträdesskydd. Projektets slutdatum har förskjutits fram till slutet av 2020, tidigare slutdatum var i början 2018. Installationen av låssystem för tunnelbana har slutförts, installationen av låssystem för pendeltåg och lokalbana ska påbörjas i januari 2019 och installationer av låssystem för bussdepåer och bussterminaler ska påbörjas under 2020. Sjötrafiken är inte inkluderad i projektet.

4.5.3 Bedömning

Revisionen noterar att utvecklingen av säkerhetsområdet har fortsatt under 2018, men bedömer samtidigt att de tidigare lämnade rekommendationerna inom säkerhetsområdet i huvudsak inte är åtgärdade. Det finns därför fortfarande ett stort behov för nämnden av att aktivt arbeta för att fortsätta utveckla säkerhetsområdet och tydliggör ansvarsfördelningen dels internt och dels externt mot trafik- och underhållsentreprenörer.

Revisionen bedömer att insatser har genomförts för att hantera de prioriterade åtgärderna inom säkerhetsuppdraget gällande brandskydd och trafiksäkerhet men att dessa inte är slutförda. Revisionens tidigare rekommendation om att säkerställa att trafiksäkerhetspolicyn tillämpas av alla upphandlade entreprenörer bedöms delvis åtgärdad eftersom en specifik policy för sjötrafik har tagits fram, men fortsatt finns det ingen trafiksäkerhetspolicy som berör färdtjänsten. Revisionen bedömer att övriga insatser inte i tillräcklig hög grad möjliggör att det vägbundna trafiksäkerhetsarbetet stärks. De två övriga rekommendationerna som rör trafiksäkerheten för vägbundna kollektivtrafiken bedöms därmed inte vara åtgärdade.

Vidare bedömer revisionen, liksom 2017, att det fanns en risk att den beslutade inriktningen på säkerhetsuppdraget inte får önskvärd effekt om inte samtliga säkerhetsområden i uppdraget hanteras. Med anledning av att det råder oklarheter kring säkerhetsuppdraget fortsatta status menar revisionen att det därför finns en betydande risk att möjligheterna till att skapa ett samlat grepp om utvecklingen och utformningen av det totala säkerhetsområdet missas.

Revisionen såg 2017 särskilt allvarligt på att rekommendationerna för skal- och tillträdesskydd inte hade åtgärdats. Revisionen konstaterar att nämnden genomfört flera insatser under 2018. Däremot kan revisionen konstatera, liksom i granskningen av brandskyddet, att det fortfarande finns stora brister i hur skal- och tillträdesskyddet fungerar. Revisionen menar att bristerna inom skal- och tillträdesskyddet samt brandskyddet har tydlig koppling till förvaltningens prioriterade utvecklingsområde

[107] SL-S-1275716

”koll på anläggningen” (se vidare avsnitt 4.1.4 och 4.11.1). I förvaltningens verksamhetsplan för 2018 framgår att det är nödvändigt med god överblick över, och kunskap om skick och standard på byggnader och infrastruktur. Arbetet med anläggning ska därför prioriteras och inriktas mot att bl.a. tydliggöra anläggningsägarrollen och säkerställa god tillgång till infrastrukturrelaterade information.

Revisionen noterar i detta sammanhang att kraven i de kommande riktlinjerna för skal- och tillträdesskydd enbart kommer gälla vid ny- och reinvesteringar. Av den anledning menar revisionen att det är avgörande att en risk- och väsentlighetsanalys av nämndens samtliga byggnader, anläggningar och lokaler genomföras för att avgöra var det är mest väsentligt att genomföra insatser för att stärka skal- och tillträdesskyddet. Detta för att kunna säkerställa att nämnden arbetar med skal- och tillträdesskyddet utifrån ett sammanhängande och genomtänkt sätt och där de olika skyddsåtgärderna är koordinerade.

Revisionen bedömer slutligen att det är väsentligt att nämnden får löpande information om säkerhetsområdet för att nämnden i enlighet med landstingets riktlinjer och policyer ska kunna säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll på säkerhetsområdet.

4.6 Informationssäkerhet

Revisionen har följt upp nämndens arbete med informationssäkerhet, dels mot bakgrund av tidigare lämnade rekommendationer, dels mot bakgrund av lämnad anmodan från landstingsstyrelsen (se avsnitt 2.2.5) samt de regionövergripande målen kopplat till Hållbar verksamhet (se avsnitt2.2.4).

Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden att säkerställa att viktiga informationstillgångar hanteras enligt landstingets riktlinjer när det gäller krav på förteckning, riskanalyser, informationssäkerhetsklassning och avbrottsplaner[108]. Av nämndens årsrapport framgår att en handlingsplan för informationssäkerhetsarbetet har tagits fram i enlighet med landstingets riktlinjer[109]. Revisionens granskning visar dock att handlingsplanen, som togs fram i början på 2018, fortfarande inte är fastställd. I intervjuer framkommer även att nämnden till stor del inte har informationssäkerhetsklassificerat[110] sina informationstillgångar[111]. Detta innebär i sin tur en risk att nämndens system, som innehåller dessa informationsmängder, inte har tillräcklig skyddsnivå. Detta eftersom systemens säkerhetsnivå ska baseras på skyddsnivån på de informationsmängder som hanteras i systemet.

Revisionen har tidigare rekommenderat nämnden att tydliggöra ansvarsfördelningen och säkerställa att det finns tillräckligt stöd för hanteringen av informationssäkerhet

[108] Landstingsrevisorerna, 11/2015 Informationssäkerhet inom kollektivtrafiken, rekommendation nr 739.
[109] LS 2018–0652
[110] Informationsklassning innebär i informationssäkerhetssammanhang att informationens skyddsbehov definieras. Informationssäkerhetsklassificering är en konsekvensanalys där det görs en bedömning av vad som kan hända om inte skyddet kan upprätthållas.
[111] En informationstillgång är t.ex. IT-system eller olika informationsmängder, med andra ord kategorier av information t.ex. om stationer, IT-system, spår eller el-, signal-, tele- och manöversystem m.fl.

vid framtagande av nya avtal och i uppföljning av befintliga avtal[112]. Granskningen visar att ansvaret rörande informationssäkerhet flyttats till ledningsstaben där det nu sorterar under säkerhetssektionen, vilket också framgår av arbetsordning[113]. För delen gällande stöd för hantering kopplat till avtal uppges att åtgärder för detta föreslås i den handlingsplan för informationssäkerhet som ännu inte är fastställd.

Revisionen har tidigare även rekommenderat att nämnden bör säkerställa att informationssäkerhetskrav i befintliga och nya avtal med externa leverantörer motsvarar den skyddsnivå på information och system som dessa ska ha tillgång till[114]. Granskningen visar att arbete pågår för att tydliggöra kravställning om IT- och informationssäkerhet i kommande upphandlingar. Vad gäller befintliga avtal framkommer i intervjuer att det behöver göras en bedömning om vikten av informationssäkerhetskrav i respektive avtal samt om detta bör inarbetas i befintligt avtal eller om det kan vänta tills avtalet ska förnyas. Granskning visar att det i praktiken inte finns något systematiskt arbete kring detta för befintliga löpande avtal, utan bedömning sker i huvudsak när avtal ska förnyas. En orsak till detta är enligt granskningen bl.a. att den grundläggande informationssäkerhetsklassificeringen fortfarande inte är genomförd på en stor del av informationstillgångarna.

Revisionen noterar även att flertalet av de åtgärder som togs fram efter granskning av förvaltningens internrevision 2017 om behörighetsadministrationen inom IT-området[115], dvs. rutiner och intern kontroll för tilldelning och borttagning av användarkonton och behörigheter, fortfarande inte är helt åtgärdade. Av nämndens interna kontrollplan för såväl 2018 och 2019 framgår även risker inom området informationssäkerhet. Av planen framgår att förvaltningen ännu inte uppnått avsedda effekter av åtgärder. Enligt uppgift har dock ett utvecklingsarbete inom IT-säkerhet bedrivits under året, bl.a. genom att flytta IT-produktion från ”tredje land”[116].

Bedömning

Revisionen konstaterar att det inte finns någon fastställd handlingsplan för informationssäkerhet inom nämndens verksamhet. För att säkerställa tillräckligt skydd för nämndens informationstillgångar bedömer revisionen att nämnden skyndsamt behöver intensifiera arbetet med att informationssäkerhetsklassificera sina informationstillgångar. Revisionen ser positivt på det pågående arbetet kopplat till nya leverantörsavtal. Här vill dock revisionen framhålla vikten av ett systematiskt arbete med informationssäkerhetskrav för att kunna hantera befintliga avtal ur informationssäkerhetssynpunkt.

Revisionen bedömer att del av tidigare lämnad rekommendation att tydliggöra ansvarsfördelningen är åtgärdad. I övrigt bedöms tidigare lämnade rekommendationer

[112] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2017 trafiknämnden rekommendation nr 1202.
[113] Arbetsordning – ledningsstaben TN-S-477158.
[114] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2017 trafiknämnden, rekommendation nr 1201.
[115] TN 2016-1592
[116] Tredje land är när personuppgifter blir tillgängliga för någon i ett land utanför EU/EES-området.

inte åtgärdade. Revisionen bedömer att det fortfarande finns stora risker kopplade till informationssäkerhet i nämndens verksamhet.

4.7 Hållbarhet och miljö

Revisionen har under 2018 granskat trafiknämndens energieffektiviseringsarbete och arbetet för att öka andelen förnybart drivmedel.

4.7.1 Energieffektivisering

Revisionen rekommenderade 2015 nämnden att öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet genom att bryta ned det övergripande målet till de olika trafikslagen och (där så är tillämpligt) till enskilda fastigheter i respektive avtal samt implementera och följa upp dessa[117]. Vidare rekommenderade revisionen att samlat analysera genomförda åtgärder.

Enligt fullmäktiges miljöprogram (MP) 2017-2021 och trafikförsörjningsprogrammet[118] (TFP) ska trafiknämnden arbeta mot målen

- Energianvändningen för kollektivtrafiken har minskat med 10 procent år 2021 och med 15 procent år 2030, i jämförelse med år 2011 och
- Verksamhets- och fastighetsenergi i landstingsägda fastigheter har minskat med 10 procent år 2021 och med 30 procent år 2030, i jämförelse med år 2011.

Under 2016 genomförde trafikförvaltningen en behovsanalys för att tydliggör hur trafikförvaltningen ska arbeta för att nå energimålen. Utifrån resultatet av behovsanalysen beslutades att en energiutredning skulle genomföras 2017. Utredningen har resulterat i fyra delutredningar. Dels utreds hur en förvaltningsövergripande energiplan för den energi som köps in bör utformas, dels hur energiplaner och energikartläggningar ska hanteras i nästkommande bussavtal och avtal för Roslagsbanan. Planerna ska tydliggöra mål och rutiner för uppföljning kopplat till energiförbrukningen i trafikavtalen. Vidare utreds hur trafikförvaltningen bättre kan säkerställa att kvalitetssäkrad energistatistik rapporteras in. Slutligen ska även utbyggnad av fastighetsnära förnybar energiproduktion utredas – däribland solceller. Utredningen om energiinköp planeras påbörjas under hösten 2019, övriga tre utredningar planeras var färdiga under våren 2019.

Nuläge – energieffektivisering i kollektivtrafiken

I trafiknämndens miljöredovisning för 2018[119] redovisas energiförbrukningen per personkilometer (personkm)[120], för de olika kollektivtrafikslagen i jämförelse med föregående år och med basåret 2011. Av redovisningen framgår det att energianvändningen per personkm har minskat sedan 2011 inom alla kollektivtrafikslag förutom färdtjänsten. Förvaltningen har genomfört insatser för att uppmana förare inom

[117] Landstingsrevisorerna, delrapport 2015 trafiknämnden, rekommendation nr 618.
[118] LS 2017-0540
[119] Bilaga till nämndens årsrapport.
[120] Enligt tillämpningsanvisningen till MP 2017-2021 ska energiförbrukningen mätas per personkilometer.

bland annat färdtjänsten att köra mer bränslesnålt eftersom körsätt påverkar energiförbrukningen. Som revisionen noterade i delrapporten 2018[121] har inte trafiknämndens miljöredovisning för 2017 redovisats för nämnden. I Stockholms läns landstings (SLL) miljöredovisning för 2017[122] redovisas kollektivtrafikens sammanlagda energianvändning och den visar att energianvändningen har minskat med nio procent sedan 2011.

I förvaltningens riktlinjer för miljö[123] (RiMiljö) tydliggörs det att förvaltningen alltid ska ställa krav på energieffektivisering i spårtrafiken och busstrafiken utifrån miljömålen som gäller när upphandlingsunderlaget tas fram. Trafiknämnden har i de två senare bussavtalan ställt krav på 20 procent energieffektivisering. Utfallet kommer att följas upp under nästkommande år. Inom spårtrafiken är det, enligt intervjuer, något svårare att energieffektivisera än för buss. Vissa aktiviteter genomförs, till exempel att för vissa nya tunnelbane- och lokalbanetåg återanvända inbromsningsenergin till nästkommande tåg, inom en viss tidsram.

Nuläge – energieffektivisering i fastigheter och anläggningar
Fastighetsbeståndet inom buss, pendeltåg och lokalbana hanteras inom ramen för trafikavtalen och därmed av respektive avdelning på trafikavdelningen som ansvarar för avtalen. Fastigheterna för tunnelbanan förvaltas av fastighetsavdelningen.

Sedan 2011 har energianvändningen i kilowattimmar per kvadratmeter reducerats med 16 procent enligt SLL:s miljöredovisning för 2017. Det redovisas inte hur stor andel energiförbrukningen är i bussdepåer- och terminaler i jämförelse med spårtrafikens.

Enligt nämndens miljöredovisning mottar inte trafikförvaltningen tillförlitliga uppgifter för energiförbrukningen i busstrafikens fastigheter från bussleverantörerna och därmed är det enbart spårtrafikens förändring mellan 2016 och 2017 som tas upp i redovisningen. Denna problematik har inte lyfts fram i tidigare miljöredovisningar. Granskningen har visat att samtliga entreprenörer månatligen rapporterar in energiförbrukningen från depåer och terminaler in i fastighetssystemet (Landlord), men att det finns brister i inrapporteringen. Det handlar till exempel om hur mätningarna ska genomföras, precisionen i mätningarna och hur uppgifterna ska sammanställas och redovisas internt på förvaltningen. För busstrafiken är det entreprenörerna som tecknar elavtal för depåer och terminaler. I spårtrafiken, förutom pendeltåg, är det däremot trafikförvaltningen som tecknar elavtal. Via intervjuer har det förts fram att förvaltningen i viss mån tappar rådighet över att styra energiförbrukningen när entreprenörerna tecknar avtalen. Ett projekt har påbörjats för att möjliggöra mer tillförlitlig information när det gäller energiförbrukningen.

För fastigheterna som fastighetsavdelningen ansvarar för är det tydliggjort i avtal att entreprenörerna bland annat ska ha en SMAK[124]-plan som beskriver hur de arbetar

[121] Landstingsrevisorerna, delrapport 2018 trafiknämnden.
[122] LS 2017-1112
[123] SL-S-477148
[124] Säkerhet, miljö, arbetsmiljö- och kvalitetsplan

mot målen i MP 2017-2021. Årligen redovisas en miljörapport och utöver detta får avdelningen en entreprenörsrapport varje tertial. I avtalen för buss, pendeltåg och lokalbanor är det inte kravställt att entreprenörerna ska ha en SMAK-plan. I intervju har det framgått att avtalsskrivningarna gentemot leverantörerna behöver tydliggöras och stärkas för att kunna nå målet till 2030.

Granskningen har visat att det inte finns några enhetliga uppföljningsplaner hur energiförbrukningen ska följas upp. Det finns inte heller någon kontinuerlig intern avstämning mellan de olika sektioner inom förvaltningen som hanterar uppföljning kopplat till fastigheter eller specifika resurser avsatta för att arbeta med energifrågor i fastigheter. Under 2018 har förvaltningen anställt en energistrateg och en miljösamordnare. I och med inrättandet av dessa roller är tanken att samverkan och enhetligheten i energieffektiviseringsarbetet ska kunna förbättras.

4.7.2 Förnybart drivmedel

Revisionen har även granskat hur trafiknämnden arbetar för att uppnå målet i fullmäktiges miljöprogram[125] (MP 2017 -2021) om att Region Stockholms transporter till 95 procent sker med förnybara drivmedel år 2021. Granskningen har inriktats mot sjötrafiken och färdtjänsten (se mer i avsnitt 4.8).

Andelen förnybart drivmedel inom kollektivtrafiken var 91 procent 2018 (oförändrat jämfört med 2017). Spårtrafiken drivs av vattenkraft och därmed drivs den av 100 procent andel förnybar energi. Under 2018 fasades de sista fossildrivna bussarna ut ur trafik. Sjötrafiken drevs 2018 av 17 procent förnybart drivmedel i jämförelse med ca 4 procent 2011. I ett informationsärende[126] till trafiknämnden 2015 beskrivs det hur sjötrafiken skulle övergå till drift med förnybara drivmedel i enlighet med landstingets dåvarande miljöprogram Miljöutmaning 2016. En genomförandeplan med en kostnads- och riskanalys togs 2016 fram av trafikförvaltningen.[127] Av den framgår det att andelen förnybart drivmedel 2017 ska nå 20 procent, under 2019 50 procent och under 2021 90 procent. Nya, aktuella, kostnadsberäkningar gällande ökning av drivmedelskostnaderna är för närvarande under framtagande. Drivmedlet som främst ska användas för att nå målet är inblandning av biodieselbränslet HVO. Detta drivmedel är möjligt att använda i befintliga dieselmotorer utan att det krävs ombyggnader av infrastruktur eller motorer.

I genomförandeplanen är en av riskerna som lyfts fram att det behöver säkerställas att bränsleleverantörer utifrån ett långsiktigt perspektiv kan erbjuda tillräckliga volymer av förnybart drivmedel. Via intervjuer betonades det att risken fortfarande består eftersom efterfrågan av HVO ökar och det därmed kan vara problematiskt att erhålla tillräcklig mängd drivmedel utan en markant prisökning. I nämndens budget för 2017[128] och 2018[129] tydliggörs det att kostnaden för drift och underhåll ökar årligen för att bland annat hantera den ökade drivmedelskostnaden. I granskningen har det framgått att i de tidigare upphandlade avtalen med de externa leverantörerna

[125] LS 2015-0092
[126] TN 2015-1125
[127] TN 2016-0832
[128] TN 2015-1443
[129] TN 2016-1036

inom skärgårdstrafiken är det enbart kravställt att fem procent ska vara förnyelsebart drivmedel. Eftersom det är trafiknämnden som styr över bränsleinköpet inom sjötrafiken har det ändå varit möjlighet att säkerställa att planen följs. I de nyligen upphandlade skärgårds- och pendelbåtsavtalen har kravställningen avseende förnyelsebart bränsle följt planen i tidigare nämnt informationsärende.

4.7.3 Hållbarhets- respektive miljöredovisning

I revisionens delrapport 2018 noterade revisionen att varken SL:s eller WÅAB:s hållbarhetsredovisning, förvaltningens detaljerade hållbarhetsredovisning eller separata miljöredovisning har redovisats till trafiknämnden. Revisionen bedömde att nämnden bör ta del av uppföljningen av landstingets miljömål inom ramen för nämndens ansvar för miljöfrågor i enlighet med landstingets miljöprogram.

4.7.4 Bedömning

Revisionen ser positivt på att insatser genomförs och planeras för att öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet, men anser att nämnden fortsatt behöver arbeta aktivt för att få en tydlig systematik i arbetet. Revisionen bedömer därför att rekommendationen att öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet delvis är åtgärdad. För att stärka arbetet behöver nämnden säkerställa att det är möjligt att följa upp energiförbrukningen vid bussdepåerna. Enhetligheten vid både kravställande och vid uppföljning av energieffektiviseringsarbetet behöver också utvecklas. Det är därför viktigt att nämnden, som revisionen bedömde vid delrapporteringen 2018, tar del av miljö- och hållbarhetsredovisningen. Vidare behöver överensstämmelse mellan trafikavtalen och de strategiska inriktningarna nämnden och fullmäktige har beslutat om stärkas.

Revisionen bedömer att nämnden har arbetat aktivt med att öka andelen förnybart drivmedel inom sjötrafiken. Med anledning av att det finns en risk att tillgången till biodieselbränslet HVO kan minska framöver menar revisionen att det är viktigt att nämnden kontinuerlig följer hur genomförandeplanen efterlevs.

4.8 Färdtjänst

4.8.1 Nytt avtal för färdtjänsttaxi

I september 2018 beslutade trafiknämnden vilka aktörer som skulle tilldelas avtalet att bedriva färdtjänsttaxi från 2019. Avtalet tecknades på tre år med option på förlängning med ett år. Revisionen har granskat miljö- och trafiksäkerhetskraven i det nya avtalet.

Miljö

I planeringsunderlaget inför upphandlingen av nytt avtal för färdtjänsttaxi förs det fram att kraven i nämndens riktlinjer för miljö (RiMiljö)[130] ska ställas i avtalen för färdtjänsttrafiken. RiMiljö reviderades i januari 2018 och numera finns det en specifik bilaga med miljökrav för färdtjänsttrafiken. Riktlinjen gick ut på intern remiss till

[130] SL-S-477148

berörda parter inom förvaltningen, däribland sektion färdtjänst[131], innan den fastställdes.

Granskningen har visat att RiMiljö:s bilaga för färdtjänsttrafiken dock inte tillämpades i sin helhet vid upphandlingen. Till avtalet för färdtjänsttaxi finns det en miljöbilaga[132] som är daterad i april 2018. Granskningen visar att innehållet i avtalets miljöbilaga och i den specifika färdtjänstbilagan RiMiljö inte överensstämmer helt. Bland annat slår RiMiljö fast att nämnden alltid *ska* ställa krav på förnyelsebara drivmedel utifrån de miljömål som gäller vid tidpunkten för upphandlingsunderlagets framtagande. I miljöbilagan till färdtjänstavtalet uppmanar nämnden leverantören att, där så är möjligt, vid nyinförskaffning ersätta fordon med fordon som använder förnybart bränsle. Det är tydliggjort i miljöbilagan att fordonens funktion ska prioriteras före miljöaspekter.

Via intervjuer har det framgått att avsteg från RiMiljö har godkänts av ansvarig avdelning inom förvaltningen, i enlighet med skrivningarna i RiMiljö, och information har givits till trafikförvaltningens ledningsgrupp varför avsteg gjordes. En av anledningarna var för att säkerställa att upphandlingen genomfördes inom uppsatta tidsramen.

Trafiksäkerhetsarbete

I revisionens särskilda projektrapport kring trafiksäkerhetsarbete inom den vägbundna kollektivtrafiken[133] från 2017 framkom det att nämndens trafiksäkerhetspolicy inte tillämpades i avtalen för den särskilda kollektivtrafiken i enlighet med fullmäktiges riktlinjer för säkerhet[134]. I riktlinjen tydliggörs det att entreprenörerna kan upprätta en egen trafiksäkerhetspolicy som baseras på nämndens trafiksäkerhetspolicy. I planeringsunderlaget inför upphandlingen av nytt avtal för färdtjänsttaxi[135] betonas det att nämndens trafiksäkerhetspolicy ska följas av upphandlade entreprenörer och att detta bör fastställas i kommande upphandlingar och trafikavtal.

Granskningen visar att färdtjänstentreprenörerna har egna trafiksäkerhetspolicys, men att dessa inte är baserade på nämndens trafiksäkerhetspolicy. Via intervjuer har det framgått att detta bland annat beror på att nämndens trafiksäkerhetspolicy anses vara inriktad mot bussar och spårtrafik. Enligt intervjuer avser förvaltningen se över hur en trafiksäkerhetspolicy som omfattar färdtjänst- och sjukresor kan tas fram. Detta arbete har ännu inte påbörjats.

Trafiksäkerhetshändelser inom färdtjänsttrafiken har under 2018 börjat rapporteras in till team säkerhets säkerhetsrapporter. Däremot har inte sektion färdtjänst deltagit på teamets sammanträden under året.

---

[131] Sektion färdtjänst, som ingår i förvaltningens trafikavdelning, ansvarar för förvaltning av avtal med leverantörer inom färdtjänst, tillståndsprövning för färdtjänstresenärer och tillhandahållande av färdtjänstservice till resenärer och vårdgivare.
[132] TN 2018-0563
[133] Landstingsrevisorerna, 3/2017 Trafiksäkerhetsarbetet inom den vägbundna kollektivtrafiken
[134] LS 2015-0093, LS 1407-0877
[135] TN 2017-0592

4.8.2 Uppföljning av utredningen Framtida inriktningen för Färdtjänsten

I revisionens delrapportering 2017[136] granskades om *utredningen Framtida inriktning Färdtjänsten*[137] gav ett tillräckligt beredningsunderlag för den långsiktiga styrningen av färdtjänsten. Utredningen, som godkändes av trafiknämnden i mars 2017, kopplar till beslut i fullmäktige 2014[138] om inriktning för utredning och utveckling av färdtjänsten. Trafiknämnden fick också i uppdrag att ersätta färdtjänstens IT-system. Inom ramen för nämndens utredning finns sammanlagt 25 åtgärdsförslag redovisade som ska hanteras under innevarande, kommande respektive efter kommande avtalsperiod. Revisionen bedömde 2017 att utredningsarbetet var omfattande och att det hade skett med ett ambitiöst angreppssätt. Sammantaget konstaterade däremot revisionen att det saknades ett samlat dokument med tydliga mål och strategiska ställningstagande, inklusive prioriteringar, för den framtida färdtjänstens utformning. Revisionen har under 2018 granskat uppföljningen av åtgärdsförslagen.

Sektion färdtjänst hanterar åtgärderna som skulle omhändertas under nuvarande och nästkommande avtalsperiod inom ramen för den löpande verksamheten, exempelvis har sektionen arbetat med att förbättra realtidsinformationen och kommunikationen till resenärerna. En samlad uppföljning av åtgärderna kommer att tas fram i början av 2019. Uppföljningen kommer att rapporteras till Trafikrådet[139]. Senaste återkopplingen till nämnden hur arbetet med utredningen hade fortgått gavs i mars 2017[140] och ingen återkoppling är planerad att ges till nämnden.

Granskningen har visat att sektion färdtjänst anser att det finns vissa otydligheter kring statusen på utredningen och hur, samt till vem, sektionen ska återkoppla. Vid granskningen 2017 framgick det att flertalet åtgärder är beroende av ett nytt trafikhanteringssystem implementeras efter kommande avtalsperiod. Arbetet med att upphandla ett nytt trafikhanteringssystem ska enligt uppgift påbörjas i starten av 2019. Planen är att systemet senast ska vara implementerat år 2021/2022 vid tillfället för en ny upphandling av färdtjänsttaxi.

Under 2018 har förvaltningen anställt en färdtjänststrateg på avdelningen för strategisk utveckling som bland annat kommer att fortsätta följa upp åtgärdsförslagen. Strategen kommer även i samverkan med sektion färdtjänst arbeta med att ta fram en utvecklingsplan under 2019.

4.8.3 Antalet tillåtna resor och tillståndsgivning för färdtjänsttrafik

I enlighet med fullmäktiges budget 2018 beslutade färdtjänstutskottet i september 2018 att utöka resetilldelningen för färdtjänstresor med taxi till minst 216 resor per år och för rullstolstaxi justeras den maximala volymen resor till 500 resor per år. Nya resetilldelningen gäller från och med 2019.

Färdtjänstutskottet gav i november 2017 ett uppdrag till trafikförvaltningen att särskilt följa upp resenärer inom rullstolstaxi vars resor, sett till antalet och längd, enligt

[136] Landstingsrevisorerna, delrapport 2017 trafiknämnden.
[137] TN 2017-0463
[138] LS 1301-0040
[139] Trafikrådet består av avdelningschefer från de olika avdelningarna. Se även avsnitt 4.2.
[140] TN 2014-0463

utskottet inte uppfyller ett normalt behov av resande inom de ramar som gäller enligt lagen om färdtjänst. Förvaltningen utredde de tio resenärer som har genomfört flest resor under 2017. Färdtjänstutskottet beslutade utifrån förvaltningens utredning att begränsa resorna för dessa resenärer till maxvolymen som skulle gälla från och med 2019. Åtta av de tio resenärerna överklagade beslutet till förvaltningsdomstolen. Vid fyra ärenden gick domarna mot trafiknämnden, främst med anledning av att nämnden inte kan ändra gynnande beslut enligt förvaltningsdomstolen. I tre ärenden fick nämnden rätt att begränsa antalet resor. Ett ärende avvisades med anledning av för sent inkommande överklagande. Granskningen visar att de fyra resenärer som fick rätt av domstolen om att inte behöva begränsa antalet resor från och med 2019 kommer att innefattas av den nya maxvolymen för antalet resor med rullstolstaxi. Möjligheten finns dock att ansöka om extra tilldelning av resor om det anses väsentligt.

I förvaltningens redovisning till färdtjänstutskottet poängteras det att det stora antalet resor som hade genomförts av de tio resenärerna inte stred mot dåvarande riktlinjer för färdtjänsten[141] och att förvaltningen inte såg att någon brottslig gärning hade utförts av resenärerna. I samband med överklagandet polisanmäldes dock två ärenden av resenären med anledning av att det finns misstankar om att färdtjänsttillståndet har använts felaktigt. Dessa händelser utreds fortfarande. Det är färdtjänstchaufförerna som ansvarar för att kontrollera att rätt resenär åker med. Förvaltningen följer inte specifikt upp om dessa kontroller görs.

Riktlinjer för färdtjänsten har reviderats för att bland annat anpassas till nya antalet av resetillstånd. Ärendet lades fram för beslut i färdtjänstutskottet i oktober 2018[142], men återremitterades bland annat med anledning av att ärendet tydligare behöver beredas med intresseorganisationerna. Riktlinjen är planerad att fastställas av nya färdtjänstnämnden[143] i början av 2019.

En granskning av trafiknämndens internrevision under 2018[144] visade att den interna styrningen och kontrollen när det gäller beslut om färdtjänsttillstånd inte var tillfredsställande och att det fanns brister i rutinerna för bedömning, beslut och omprövning. Exempelvis framgick det i granskningen att ett fåtal resenärer administreras utanför de ordinarie rutinerna, enligt en särskild rutin, för att uppnå en individanpassning. Internrevisionens granskning visade att det bland annat saknas kriterier för när resenärer kvalificeras enligt rutinen och att besluten inte dokumenteras. Användandet av en särskild rutin strider enligt internrevisionen mot kommunallagens krav på lika behandling. En åtgärdsplan för att hantera bristerna har tagits fram tillsammans med sektion färdtjänst.

4.8.4 Bedömning

Revisionen noterar att riktlinjer och policyer som är avsedda att gälla för samtliga kollektivtrafikslag och som ska utgöra grunden i kravställandet vid nya avtal inte

[141] TN 2013-0682
[142] Protokoll Färdtjänstutskottet 2018-10-31 § 31
[143] Från och med 1 januari 2019 inrättas en färdtjänstnämnd med ansvar för att följa upp avtalen med entreprenörer och samverka med intresseorganisationer. Färdtjänstnämnden kommer köpa förvaltningsstöd av trafiknämnden.
[144] TN 2017-1664

nyttjats fullt ut i färdtjänstavtalen eftersom de inte ansetts relevanta för färdtjänstverksamheten. Vidare noterar revisionen att det även finns en del otydligheter kring hanteringen av åtgärdsförslagen från utredningen av framtidens färdtjänst. Revisionen ser därmed positivt på förutsättningarna för att kunna stärka samverkan mellan förvaltningens strategiska arbete och färdtjänstverksamheten. Det handlat dels om att tydliggöra hur och när färdtjänsttrafiken bör vara en del av nämndens styrande dokument, dels om att säkerställa följsamhet till den beslutade inriktningen i utredningen för Framtida färdtjänsten. Revisionen menar att detta blir särskilt viktiga områden när färdtjänsttrafiken ska hanteras av en egen nämnd från och med 2019.

Den nya färdtjänstnämnden behöver fastställa en trafiksäkerhetspolicy för färdtjänsttrafiken i enlighet med landstingets riktlinjer för säkerhet. Revisionens tidigare rekommendation om att trafiknämnden bör säkerställa att trafiksäkerhetspolicyn tillämpas av alla upphandlade entreprenörer, oavsett kollektivtrafikslag kommer att revideras så att den blir aktuell för den nya färdtjänstnämnden.

Revisionen ser positivt på att verksamheten dels har utrett varför vissa resenärer har rest ett stort antal resor som inte kan anses som ett normalt behov, dels har utrett tillståndsgivningen och tagit fram en åtgärdsplan för att hantera de brister som uppmärksammats. Revisionen menar att detta är viktiga steg för att minska risken för oegentligheter inom färdtjänsten.

Rekommendationer:

- Färdtjänstnämnden bör i enlighet med fullmäktiges riktlinjer för säkerhet anta en trafiksäkerhetspolicy och säkerställa att den tillämpas av samtliga entreprenörer.
- Färdtjänstnämnden bör säkerställa att befintliga styrande dokument är relevanta och efterlevs vid upphandling av den särskilda kollektivtrafiken.

4.9 Trafik- och störningsinformation

Revisionen har tidigare rekommenderat[145] nämnden att stärka den sammanhållande styrningen av trafik- och störningsinformation över de kollektivtrafikslag nämnden rår över så att utveckling och uppföljning görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv.

En uppföljande granskning som revisionen genomfört visar att en studie[146] har genomförts som syftade till att utreda och ge förslag på hur ansvar, styrning, utveckling och uppföljning av trafikinformation ska åstadkommas. Studiens rekommendationer har föranlett en omarbetning av riktlinjerna för trafikinformation och förslag för fortsatt arbete kopplat till kommande upphandlingar för trafikaffärer. Det återstår dock ett arbete med att implementera och följa upp studiens rekommendationer såväl som den nya riktlinjen för trafikinformation på ett samlat sätt. Det är inte heller tydligt vart ansvaret ligger för att följa upp det som framgår i den nya riktlinjen eftersom

[145] Landstingsrevisorerna, delrapport 2016 trafiknämnden, rekommendation 873.
[146] TN 2017-0273

mandat och ansvar för trafikinformation fortsatt är spritt mellan olika delar av organisationen. I de nya riktlinjerna har även en utvecklingsprocess tagits fram som ska testas under 2019.

Revisionen har även rekommenderat trafikförvaltningens ledning att förtydliga och dokumentera ansvar och roller i syfte att säkerställa såväl den löpande utvecklingen som en samordnad kontroll och uppföljning av trafik- och störningsinformation. Granskningen visar att något arbete för att hantera rekommendationen ännu inte har påbörjats trots att rekommendationen lämnats i delåret 2016. Även den uppdaterade riktlinjen pekar på behov av att detta förtydligas.

Bedömning

Revisonen bedömer att tidigare lämnade rekommendationer gällande trafik- och störningsinformation inte är åtgärdade även om det bedrivits ett utvecklingsarbete i linje med revisionens rekommendation. Revisionen vill framhålla vikten av att tydliggöra ansvar och roller i det fortsatta arbetet**.**

4.10 Granskning av planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik

I ett särskilt projekt[147] har revisionen granskat om trafiknämnden säkerställer intern styrning och kontroll av planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik så att fungerande trafiklösningar samt målet om en attraktiv kollektivtrafik uppnås. Revisionens samlade bedömning är att trafiknämndens styrning och kontroll av planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik inte är helt tillräcklig.

Av granskningen framgår att planeringen idag främst handlar om enskilda spårtrafikstörningar. Det finns därmed risk för suboptimering i planering och hantering av planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik. Granskningen visar vidare att den interna samordningen till stor del bygger på personliga kontakter och att det är oklart vilken funktion som har det övergripande ansvaret för planering av ersättningstrafik. Det innebär att det finns risk för att tillgängliga resurser inte används effektivt samt att prioriteringar och förbättringar inte görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv. Revisionen har därför rekommenderat att trafiknämnden bör stärka den sammanhållande styrningen av planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik inom spårtrafiken så att planering, genomförande och utveckling görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv.

Granskningen har också visat att uppföljningen av beställd ersättningstrafik idag till stor del baseras på trafikutövarens rapportering samt kundsynpunkter. Avsaknad av systematisk kontroll och uppföljning av beställd ersättningstrafik ökar riskerna för kvalitetsbrister, ineffektivitet och oegentligheter. Nämnden bör således även stärka kontroll och uppföljning för att säkerställa att planerad ersättningstrafik utförs i enlighet med beställning.

[147] Landstingsrevisorerna, 6/2018 Planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik.

Vidare ser revisionen en risk att nämnden inte erhåller marknadsmässiga priser för den planerade ersättningstrafiken. Nämnden bör därför stärka förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik beställs till marknadsmässiga priser.

Nämnden har i yttrande[148] över rapporten angett att ett av förvaltningens pågående uppdrag avseende trafikpåverkande åtgärder syftar till att beakta effekterna för resenärer samt eftersträva en enhetlig process för hantering av den planerade ersättningstrafiken. Vidare framhåller nämnden att ersättande fordon i huvudsak är utrustade med samma typ av utrustning som ordinarie bussar och att nämnden således anser att möjligheten att följa upp utfallet av beställd ersättningstrafik är tillräcklig. Av yttrandet framgår också att nämnden planerar att närmare analysera konsekvenser av en mer systematisk konkurrensutsättning av planerad ersättningstrafik. Nämnden menar dock att erhållna priser jämförs med priser i befintliga avtal för att säkerställa att pris och kvalitet är jämförbara med befintliga bussavtal och därmed marknadsmässiga.

4.11 Avrapporterade granskningar i delrapport

Delar av årets granskning har tidigare avrapporterats i delrapporten för trafiknämnden. Delårets granskning av nämndens brandskydd har redan kommenterats i avsnitt 4.5. medan granskningen av medfinansiering har följts upp i avsnitt 3.3. Nedan sammanfattas väsentliga iakttagelser från revisionens delrapport för de granskningar som inte redan kommenterats i tidigare avsnitt här i årsrapporten.

4.11.1 Granskning av koll på anläggningen

Revisionen granskade i delåret om trafiknämnden bedriver ett strukturerat arbete för att säkerställa en god intern kontroll över nämndens anläggning (bana, el, signal, tele, IT och fastighet).

Nämndens budget för 2018 anger att arbetet med anläggningen ska prioriteras och inriktas mot att tydliggöra ägarrollen, säkerställa god tillgång till infrastrukturrelaterad information samt tydliggöra mål, nyckeltal och uppföljningsarbete. Revisionen bedömde i delåret att nämnden i dagsläget inte säkerställer ett strukturerat utvecklingsarbete för en god intern kontroll på nämndens anläggning i enlighet med den prioritering som anges i nämndens budget 2018. Granskningen visade också att revisionens tidigare lämnade rekommendationer inom området inte har åtgärdats.

Revisionen såg positivt på att det pågår ett antal initiativ och projekt för att få koll på anläggningen och noterade särskilt arbetet inom ramen för den nya IT-förvaltningsmodellen. Revisionen menade dock att det behövs en samlad analys på övergripande nivå av vilka åtgärder som ska vidtas och med vilken prioritet. Revisionen framhöll också att det i detta är viktigt att en systematisk analys av kompetensbehovet genomförs och att detta inte görs lokalt inom förvaltningens olika avdelningar utan ur ett förvaltningsövergripande perspektiv. Revisionen bedömde slutligen att nämnden löpande bör hålla sig informerad kring vilka utvecklingsinsatser som samlat behövs för

[148] Yttrande över landstingsrevisorernas projektrapport 6/2018 Planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik avseende trafiknämnden, TN 2018–1831.

att nämnden ska ha en god intern kontroll på nämndens anläggning både på kort och lång sikt.

I årsrapporten finns bedömningar kopplat till denna granskning framförallt i avsnitt 3.1 gällande behov av underhåll och ersättningsinvesteringar samt i avsnitt 4.5 gällande brandskydd och skal- och tillträdesskydd.

4.11.2 Granskning av måluppfyllelse för Citybanan

Byggande och förberedelser inför trafikstart Citybanan har ur trafiknämndens perspektiv hanterats i två program. Program Citybanan har ansvarat för all samordning med och övertagande från Trafikverket som byggt själva Citybanan och dess stationer. Program Pendeltåg ansvarade för att förse pendeltågstrafiken med de fordon som behövts. I samband med revisionens delrapportering 2018 granskade revisionen om trafiknämnden säkerställer att investerade medel i Citybanan och andra aktiviteter kopplade till pendeltågstrafiken ger de effekter som förväntas.

Revisionen framhöll i delrapporten som positivt att program Citybanan genomfört en utvärdering och erfarenhetsinsamling gällande framförallt programarbetets utformning och förhållandet till Trafikverket. Samtidigt konstaterade revisionen att nämnden, mot bakgrund av genomförandeavtal och genomförandebeslut för programmen Citybanan och Pendeltåg, inte har genomfört någon utvärdering av om förväntade effekter har uppnåtts. Därmed är det oklart om samtliga intentioner i genomförandeavtalet för Citybanan har hanterats. Genomförandeavtalet innehåller t.ex. skrivningar om en etapp 2 som omfattar behov av ytterligare investeringar. Det gäller också skrivningar gällande hantering av avtal om säkrande av kapacitet för pendeltågstrafiken på den nya Citybanan.

Revisionen bedömde att nämnden bör konkretisera mål och indikatorer för pendeltågsverksamheten även på längre sikt. Revisionen menade att det idag inte finns en samlad och tillräckligt nedbruten målbild som utgångspunkt för infrastruktursatsningar, kravställande i avtal och utvecklingsarbetet i allmänhet. Vidare anser revisonen att en analys av nuläget och gällande förutsättningar, med beaktande av hela pendeltågsverksamheten, behöver presenteras så att nämnden kan ta ställning till det fortsatta utvecklingsarbetet. Inte minst är detta viktigt eftersom pendeltågsverksamheten i högre grad än andra trafikslag är beroende av externa aktörer. Utvecklingsplan pendeltåg i dess nuvarande utformning uppfyller enligt revisionens bedömning inte detta behov (se även avsnitt 4.1.1). Granskningen visade att avtal om samverkan kring en ”åtgärdsvalsstudie” tecknades med bland andra Trafikverket i maj 2018.

Revisionen konstaterade att trafiknämnden 2016 fastställde ett planeringsramverk för pendeltåg- och regionaltågstrafik. Utöver nödvändigheten i att nämnden efterfrågar utvärdering och nulägesanalys efter infrastruktursatsningarna menade revisionen att nämnden måste tydliggöra hur uppföljningen av målen i ramverket för trafikplanering ska ske. Även i detta sammanhang konstaterade revisionen också att nämnden inte efterfrågar någon analys av effekterna av förvaltningens årliga beslut om trafikförändringar (se även avsnitt 3.1).

4.11.3 Granskning av skärgårdsfrågor

I samband med revisionens delrapportering 2018 granskade revisionen trafiknämndens respektive tillväxt- och regionplanenämndens ansvar för skärgårds- och sjötrafiksfrågor med utgångspunkt från landstingets reglemente[149] och fullmäktiges mål och uppdrag. Även landstingsstyrelsen berördes av granskningen. Revisionen bedömde att det finns behov av en samlad verksamhetsövergripande analys för utvecklingsarbetet inom skärgårdstrafiken och hur de ska integreras i det förvaltningsgemensamma arbetet, bland annat när det gäller tillgänglighet och hantering av gods.

Revisionen bedömde att trafiknämnden tillsammans med tillväxt- och regionplanenämnden behöver tydliggöra landstingets ansvar för replipunkterna. Revisionen bedömde också att interna rutiner bör tas fram för att tydliggöra hur godsfrågor ska hanteras. Vidare vill revisionen framhålla att det är viktigt att det pågående förändringsarbetet för skärgårdstrafiken hålls samman för att säkerställa en tydlig styrning och intern kontroll samt ge en förbättrad möjlighet för att integrera skärgårdstrafiken i det förvaltningsgemensamma arbetet.

4.11.4 Ägarförhållanden i trafikanläggningar

Revisionen bedömde i delrapporten 2018 det vara av vikt att förvaltningen på ett tidigt stadium initierar ett arbete för att utreda hur ägandet av de nya anläggningarna som byggs av FUT ska se ut och hur detta ska hanteras kopplat till befintliga anläggningar inom SL. Detta utredningsarbete bör enligt revisionen ha ett generellt perspektiv för att även omfatta t.ex. pågående infrastrukturutveckling inom Slussen. Revisionen rekommenderade trafikförvaltningens ledning att föreslå nämnden hur de anläggningar som byggs av förvaltning för utbyggd tunnelbana ska ägas och integreras mot befintliga anläggningar i SL. Enligt uppgift är utredningsarbetet genomfört och ett informationsärende kommer att läggas fram under våren 2019.

4.12 Granskningar utan väsentliga iakttagelser

I samband med årsbokslutsgranskningen har stickprov tagits avseende ledningsnära kostnader. I granskningen har revisionen inte identifierat några väsentliga avvikelser.

Revisionen har vidare stickprovsvis granskat konsultkostnader mot verifierande underlag. Revisionens granskning har inte föranlett några väsentliga noteringar.

Avdragsrätt för räntekostnader

Det pågår för närvarande en utredning inom SLL om avdragsrätten för räntekostnader i koncernbolagen hänförliga till lån från landstinget kan vara begränsad. Detta till följd av lagändringar som införts de senaste åren och som begränsar rätten till avdrag för räntekostnader under vissa förhållanden. Rättsläget är till delar oklart och det finns därmed en risk att räntekostnader helt eller delvis inte är skattemässigt avdragsgilla. SL har fortsatt yrka avdrag för räntekostnader med öppet yrkande i deklarationen.

[149] LS 2017-1197

Efter omprövning beslutade Skatteverket i februari 2018 att medge avdrag för SL:s räntekostnader hänförliga till lån inom intressegemenskapen för åren 2014-2015. Avdrag beviljades för räntekostnader uppgående till sammanlagt 1 177 mnkr. Beslut för tiden från och med 2016 har ännu inte meddelats.

4.13 Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer

I tidigare revisionsrapporter har framförts ett antal rekommendationer avseende den interna styrningen och kontrollen. Revisionen har i årets granskning följt upp merparten av tidigare lämnade rekommendationer, se respektive avsnitt i rapporten. Av knappt 60 uppföljda rekommendationer har 9 bedömts vara åtgärdade. Därtill har några rekommendationer omformulerats då viktiga delar av rekommendationerna varit helt åtgärdade. I övrigt har merparten av de rekommendationer som följts upp bedömts vara delvis åtgärdade. I bilaga 1 redovisas samtliga bedömningar av kommentarerna.

Som framgått av avsnitt 3.2 kommer flera av rekommendationerna gällande investeringsstyrning att följas upp först under 2019 då det fortfarande pågår ett omfattande utvecklingsarbete. Detsamma gäller rekommendationer kopplat till trafikplanering. Revisonen har också valt att följa upp merparten av rekommendationerna kopplat till målstyrning och fastighetsområdet 2019. Mot bakgrund av att nämnden nyligen genomfört en ny upphandling av stöd för konsultinköp har även rekommendationer kopplat till konsulter skjutits till nästa år.

Från och med 1 januari 2019 inrättas en färdtjänstnämnd. Den nya nämnden kommer köpa förvaltningsstöd av trafiknämnden. Några av revisionens befintliga rekommendationer berör färdtjänstverksamheten. Dessa rekommendationer kommer i samband med uppstart av granskningsår 2019, i samarbete med trafikförvaltningen, adresseras om för hantering i den nya organisationen. Nya rekommendationer i årsrapporten för 2018 har riktats direkt till färdtjänstnämnden.

4.14 Samlad bedömning av intern styrning och kontroll

Revisionen konstaterar att nämnden i sin budget pekar på ett strategiskt ramverk för verksamheten som utgår från trafikförsörjningsprogrammet. I praktiken är dock merparten av de delar som pekas ut i ramverket inte framtagna eller uppdaterade. Revisionen bedömer därför att nämndens långsiktiga styrning av verksamheten fortfarande är oklar då viktiga styrdokument saknas.

Revisionen konstaterar att det pågår ett omfattande arbete för att utveckla verksamhetens arbetssätt och stärka den interna kontrollen. Revisionen ser positivt på initierade, mer övergripande, utredningar gällande utvecklingen av tunnelbane- respektive pendeltågssystemet samt pågående arbete med trafikplan 30/50. Revisionen bedömer dock utifrån årets granskning att det finns en risk för att identifierade behov av utvecklingsinsatser inte genomförs fullt ut. Revisionen bedömer till exempel att det fortfarande allmänt återstår arbete kopplat till säkerhetsområdet och vill särskilt peka på behov av åtgärder på informationssäkerhetsområdet samt vikten av att säkerställa ett kontinuerligt hållbart brandskydd. Revisionens anser att skal- och tillträdesskyddet, där utvecklingsarbetet länge varit eftersatt, nu måste prioriteras. Vidare

bedömer revisionen att det återstår en hel del utvecklingsarbete för att i alla delar säkerställa en tillräcklig avtalsuppföljning. Revisionen vill också lyfta fram behovet av ett fortsatt samlat utvecklingsarbete gällande inköp och fastighetsområdet. Revisionen noterar också fortsatt behov av att säkerställa den interna kontrollen inom biljettsystemet samt investeringsredovisningen.

Revisionen bedömer den interna styrningen och kontrollen, utifrån den granskning som genomförts av revisionskontoret och den auktoriserade revisorn, sammantaget vara inte helt tillräcklig.

5 Räkenskaper

I detta avsnitt görs en bedömning av om trafikverksamhetens redovisning (utom FUT, se avsnitt 6.3) är upprättad i enlighet med lagstiftning och god redovisningssed så att räkenskaperna ger en rättvisande bild av resultat och ställning. Bedömningsmålen och bedömningskriterierna framgår av bilaga 2.

5.1 Årsbokslutet inklusive årsrapport (förvaltningsberättelse)

Trafiknämndens årsbokslut för trafikverksamheten (exkl. FUT, se avsnitt 6.3) är i allt väsentligt upprättad enligt lagen om kommunal redovisning, god redovisningssed, enligt landstingets anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning. Årsboksluten för SL och WÅAB är i allt väsentligt upprättade enligt god redovisningssed, enligt landstingets anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning.

Den auktoriserade revisorn har granskat avsättning som gjorts i samband med pågående tvist kopplat till Röda linjen. SL har gjort en bedömning av risken och gjort en redovisningsmässig avsättning i årsbokslutet. Revisorn bedömer att avsättningen är gjord i enlighet med god redovisningssed.

WÅAB har sedan tidigare en avsättning i balansräkningen kopplad till tidigare upphandling av skärgårdstrafiken. Avsättningen gjordes utifrån en bedömd risk dels för upphandlingsskadeavgift, dels för stämningar från entreprenörer. Efter utgången av 2018 har dom meddelats beträffande upphandlingsskadeavgiften som därmed kommer att falla ut på 300 000 kr. Beträffande stämningarna från motparterna har domar meddelats i tingsrätten hösten 2018 där motparternas krav ogillats. Dessa domar har dock överklagats till hovrätten som har beviljat prövningstillstånd. Förvaltningen har bedömt att avsättningen, i den del som avser stämningarna, ska kvarstå i väntan på hovrättens dom. I samband med att dom meddelades har det dock uppmärksammats att det är Stockholms läns landsting, och därmed trafiknämnden, och inte WÅAB som är motpart i såväl ärendet hos konkurrensverket som stämningar från leverantörerna. Avsättningen har således tidigare felaktigt redovisat i fel juridisk person. En rättelse av fel har därför genomförts. Auktoriserad revisor har granskat avsättningen för ev. stämningar som nu är gjord i trafiknämnden och bedömt att den är gjord i enlighet med god redovisningssed.

Som framgick av revisionens årsrapport för trafiknämnden 2017 har SL identifierat sprickbildningar på C20-fordon. SL har krävt att leverantören ska åtgärda de uppkomna sprickorna medan leverantören har bestridit kravet. SL har påkallat skiljeförfarande och krävt att leverantören ska avhjälpa skadorna alternativt ersätta bolaget för de uppkomna skadorna. Tvisten pågår fortfarande och beräknas bli klar under sommaren 2020.

Årets resultat har belastats med utrangeringar kopplat till Roslagsbanan vilka är en följd av en genomgång av äldre anläggningstillgångars värderingar i SL:s anläggningsregister som påverkas av nu pågående ombyggnation. Som framgått av avsnitt 4.4.1 har förvaltningen i sin egen bedömning konstaterat att dessa posters värderingar till delar borde ha identifierats i den inventering som enligt gällande rutin skall genomföras vartannat år. Auktoriserad revisor har granskat underlagen för utrangeringen och bedömer att det finns grund för att dessa utrangeras från anläggningsregistret.

Med anledning av konstaterade brister i den interna kontrollen kopplat till intäktsflödet inom SL Access (se vidare avsnitt 4.4.2) har revisionen genomfört en fördjupad granskning av intäktsflödet. Några väsentliga avvikelser i den finansiella rapporteringen har inte identifierats.

5.2 Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer

I tidigare revisionsrapporter har framförts ett antal rekommendationer avseende räkenskaper. I bilaga 1 framgår hur rekommendationerna har hanterats.

5.3 Samlad bedömning av räkenskaper

Trafiknämndens årsbokslut för trafikverksamheten inom trafikförvaltningens ram är i allt väsentligt upprättad enligt lagen om kommunal redovisning, god redovisningssed, enligt landstingets anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning. Årsboksluten för SL och WÅAB är i allt väsentligt upprättade enligt god redovisningssed, enligt landstingets anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning.

Räkenskaperna för trafikverksamheten (exkl. FUT) bedöms vara rättvisande. Räkenskaperna för SL och för WÅAB bedöms av den auktoriserade revisorn vara rättvisande.

6 Förvaltning för utbyggd tunnelbana

I detta avsnitt görs en bedömning av ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat, intern styrning och kontroll samt räkenskaperna i trafiknämndens resultatenhet; förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT).

6.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

6.1.1 Ekonomi

Trafiknämnden redovisar att årets resultat för FUT uppgår till 2 mnkr, vilket är 2 mnkr högre än fullmäktiges resultatkrav som är ett nollresultat.

Enligt upplägget för utbyggnaden av tunnelbanan ska nämndens kostnader för tunnelbaneutbyggnaden matchas mot motsvarande intäkter för perioden, dvs. nämnden ska ha ett nollresultat för denna del av verksamheten. Detta sker genom en justering av de bidrag som nämnden enligt avtal om medfinansiering erhåller från parterna i Stockholmsförhandlingen.

Internt får FUT ett verksamhetsanslag för att finansiera räntekostnaderna för landstingets del av upptagna lån. Utfallet för räntekostnaderna är lägre än verksamhetsanslaget, vilket innebär att verksamheten fått ett positivt resultat på 2 mnkr.

De totala investeringsutgifterna för FUT:s verksamhet uppgår till 1 137,4 mnkr, vilket är 467,8 mnkr, eller ca 29 procent lägre än budgeterat. Avvikelsen gentemot budget anges bland annat bero på förskjutning av planläggningsprocesser och av byggstarter samt ändrade förutsättningar för lokalisering av depå. Enligt landstingsstyrelsens mall och anvisning för årsrapporter ska investeringsobjekts totala prognos jämfört med total budget avseende omfattning, ekonomi och tidplan för genomförandet kommenteras för investeringsobjekt som pågår under flera år. Några sådana kommentarer för FUT:s verksamhet lämnas inte i trafiknämndens årsrapport. Revisionen har även i delåret rekommenderat att nämnden bör efterfråga och rapportera en mer samlad konsekvensbeskrivning på investeringarnas totala utgifter och kostnader, men även fastställda tids- och kvalitetsramar, i förhållande till avtal och genomförandebeslut.

6.1.2 Verksamhet

Fullmäktiges övergripande mål för trafiknämnden när det gäller FUT är att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt gällande avtal från Stockholmsförhandlingen. Trafiknämnden har dels i budget, dels i en målkarta beslutat om sex egna verksamhetsnära mål kopplade till 20 mätetal/indikatorer och aktiviteter som styr arbetet. Dessa mål och mätetal är framtagna från såväl gällande avtal som från fullmäktiges övergripande mål i budget. Trafiknämnden bedömer att fyra av sex mål är uppfyllda (innehåll, kunder, process och medarbetare) och att två delvis är uppfyllda (ekonomi och tid). Vidare bedömer nämnden att 16 av de 20 mätetal som satts upp för året är uppfyllda och att fyra är delvis uppfyllda. Nämnden bedömer därmed måluppfyllnaden som relativt god.

Nämndens uppföljning av mål och mätetal redovisas dels i bilaga enligt trafikljusmodellen, dvs. med färgmarkering grön, gul och röd, dels kort i löptext i årsrapporten. Av nämndens uppföljning av mål menar revisionen att värden för mätetal, där så är möjligt, bör presenteras. Mätetal som exempelvis ”andel anställda i relation till konsulter ska öka”, ”samtliga järnvägsplaner har varit ute på granskning enligt tidplan” och ”klimatbelastningen från utbyggnaden av tunnelbana ska reduceras” redogörs

inga faktiska värden utan till generella beskrivningar så som att arbetet i stort fortskrider enligt plan. I syfte att dels tydliggöra förhållandet, dels att tydligare kunna utläsa trender i utvecklingen av måluppfyllelse menar revisionen att detta skulle kunna förtydligas i nämndens rapportering.

Nämnden redovisar status för uppdragen från fullmäktige i enlighet med landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar. Två av uppdragen anges vara åtgärdade medan det tredje, att återkomma till fullmäktige med förslag på genomförandeavtal för ett antal objekt som exempelvis tunnelbanestation Hagalund, tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan m.m. bedöms pågå enligt plan.

6.1.3 Sammanfattande bedömning

Revisionen bedömer att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans för trafiknämnden gällande förvaltning för utbyggd tunnelbana har uppnåtts. Avvikelser i förhållande till resultatbudgeten har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens årsrapport.

Även avvikelser mot årets investeringsbudget analyseras och kommenteras på ett tillfredsställande sätt. Dock saknas kommentarer kring investeringsobjektens totala prognos jämfört med total budget avseende omfattning, ekonomi och tidplan för genomförandet i enlighet med landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar. Revisionen menar därför, i linje med revisionens rekommendation i delåret, att nämnden bör kommentera vilka långsiktiga konsekvenser avvikelser har för investeringsverksamheten som helhet och respektive projekt vad gäller exempelvis totala utgifter och kostnader, men även fastställda tids- och kvalitetsramar, i förhållande till avtal och genomförandebeslut. Detta för att möjliggöra styrningen av fleråriga investeringar som omfattar flera miljarder per projekt.

Måluppfyllelsen, liksom uppdragen, har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt i årsrapporten.

Sammantaget bedöms trafiknämndens ekonomiska och verksamhetsmässiga resultat för förvaltning för utbyggd tunnelbana, utifrån genomförd granskning, som tillfredsställande.

6.2 Intern styrning och kontroll

6.2.1 Ekonomi- och verksamhetsstyrning

Eftersom utbyggnaden av den nya tunnelbanan finansieras av flera olika parter är det viktigt att den ekonomiska rapporteringen inklusive investerings- och projektredovisningen är transparent och tillförlitlig.

Revisionen konstaterade i delårsrapporten[150] att innehållet i förvaltningens rapportering till styrelsen[151] respektive nämnden skiljer sig åt. Styrelsens rapportering har ett

[150] Landstingsrevisorerna, delrapport 2018 trafiknämnden.
[151] Styrelsen består av representanter för samtliga parter som ingått överenskommelsen; Stockholms stad, Solna stad, Järfälla kommun, Nacka kommun, Stockholms läns landsting samt staten.

tydligare fokus på projektens totala utgifter och kostnader samt tidhållning i förhållande till avtalet från Stockholmsförhandlingen. Nämnden redogör i årsrapporten för pågående arbete inom respektive projekt men det framgår inte om utvecklingen är i linje med de milstolpar[152] som satts upp mellan parterna i genomförandeavtalen[153] för de olika projekten. Av revisionens granskning framkommer exempelvis att det beräknas bli förskjutningar av järnvägsplaner med upp till åtta månader jämfört med milstolpar i avtalen. Om och i så fall vilka konsekvenser detta kan få för investeringen som helhet vad gäller exempelvis tid och ekonomi framgår inte av nämndens rapportering. Nämnden redogör för generella risker med investeringarna. Det framgår dock inte några kvantifieringar varken i tid eller ekonomi för de olika investeringarna.

6.2.2 Kostnader i kollektivtrafiken/tillkommande investeringar

Revisionen har, som redovisats i avsnitt 3.1, i ett särskilt projekt granskat trafiknämndens styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen i kollektivtrafiken. I granskningen har det bl.a. framkommit ett antal större risker, vilka revisionen även tidigare kommenterat, som kan medföra överskridanden av den beslutade investeringen i ny tunnelbana enligt Stockholmsöverenskommelsen. Detta gäller bland annat risker kopplade till att det i projektet är olika index som styr finansiärernas bidrag respektive de faktiska investeringsutgifterna. Andra risker som skulle kunna medföra att hela projektet blir dyrare än vad som avtalats är till exempel att det kommer in för få anbud på de stora entreprenadupphandlingarna så att konkurrensen åsidosätts. Även risken för att projektet försenas, till exempel på grund av överklaganden, kan medföra ökade utgifter för stillestånd som inte täcks av beslutade budgetramar. Ovanstående risker bör dock, enligt förvaltningen, ses i relation till att en, för närvarande, god upphandlingssituation med konkurrens kan ge lägre upphandlingskostnader än förväntat.

Revisionen redogjorde vidare i granskningen bl.a. för konsekvenser av att FUT och trafikförvaltningen har olika tidshorisonter i respektive planering för tunnelbanan. Revisionen har därför framfört att nämnden behöver säkerställa att tekniska lösningar i samband med utbyggnaden av tunnelbanan kontinuerligt samordnas med nuvarande anläggningar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.

6.2.3 Intern kontroll

Trafiknämnden fattade beslut om FUT:s budget samt intern kontrollplan för 2018 i oktober 2017[154]. Förvaltningen har även beslutat om riktlinjer för intern styrning och kontroll samt en rutin och en processbeskrivning för riskhanteringsarbetet.

Den interna kontrollplanen är till stora delar direkt kopplad till de risker som försvårar eller hindrar landstinget/regionen att uppfylla målen med tunnelbaneutbyggnaden, som risk för bristande kostnadsstyrning, bristande tidsplanering och risker för överklaganden samt överprövningar i kommande upphandlingar.

---

[152] Milstolparna gäller för när miljödomar, järnvägsplaner ska vinna laga kraft samt beräknad byggstart och byggtid för respektive projekt.
[153] LS 2016-1225
[154] FUT 2017-0272

I samband med nämndens årsrapport för FUT har den interna kontrollplanen följts upp. Av planens 21 upptagna riskmoment bedömer nämnden 16 stycken som gröna dvs. åtgärdade, i såväl status som trend, och fem som gula. De gula riskmomenten rör områdena: kostnadsstyrning, överklagan av olika planer, försenad planläggnings- och tillståndsprocess, informationssäkerhet och bristande efterlevnad inom konsultförsörjningsprocessen. För dessa fem riskmoment redogör nämnden för olika aktiviteter och att ett aktivt arbete pågår för att hantera och minimera dessa riskmoment.

6.2.4 Hantering av utgifter och komponentindelning i pågående projekt

FUT har ännu inte färdigställt och därmed aktiverat några anläggningstillgångar. Alla investeringsutgifter redovisas som pågående projekt. För att säkerställa en rättvisande redovisning av tunnelbaneprojektet är det av vikt att klassificeringen av vad som utgör investeringsutgifter respektive driftkostnader sker korrekt i pågående projekt. I granskning har en verifiering gjorts av verifikationer på sammantaget cirka 190 mnkr för att säkerställa om dessa är hänförliga till pågående projekt och är aktiverbara. Av granskningen framkommer inga väsentliga avvikelser. En granskning och genomgång av rutiner avseende hur egen arbetad tid redovisas som utgifter i pågående projekt har också genomförts utan några väsentliga avvikelser.

Revisionen konstaterade 2017[155] att det pågick ett arbete inom FUT för att ta fram metoder för komponentfördelning. Revisionens nu genomförda granskning visar att detta arbete fortgår. FUT använder sig av samma kontoplan och komponentlista som trafikförvaltningen eftersom anläggningarna succesivt kommer lämnas över till trafikförvaltningen allt eftersom färdigställande sker. Aktivering beräknas ske då respektive tunnelbanelinje tas i bruk. FUT har etablerat arbetsgrupper tillsammans med trafikförvaltningen där aktuella ställningstaganden och redovisningsprinciper stäms av löpande. Under 2018 har utbildningsinsatser genomförts avseende komponentredovisning för berörda medarbetare.

Enligt uppgift ska även ett nytt s.k. mängdregleringssystem[156] implementeras under 2019 i vilket huvuddelen av utgifter för upphandlade entreprenader ska hanteras. Samtliga beställningar som görs inom ett projekt kommer att hanteras via systemet. Systemet är kopplat till så kallade AMA-koder[157] i branschen, vilka i sin tur ska kopplas till olika komponenter. Underlaget i systemet planeras fungera som ett underlag för komponentfördelningen och ske löpande under projektens gång. För de delar och entreprenader som inte kommer kunna hanteras via systemet kommer enligt uppgift särskilda specificeringar avseende ingående komponenter att upprättas av projektledarna i samråd med entreprenörerna. Hanteringen är dock ännu inte fastställd. Vid upphandling har också kravställande gjorts att entreprenörer ska kunna återredovisa inköpsvolymen fördelat på komponenter och objekt.

Granskningen visar vidare att utgifter för projekteringstjänster har bokförts per projekt men inte på objekt och komponenter i anläggningsredovisningen. Enligt uppgift

[155] Landstingsrevisorerna, årsrapport 2017 trafiknämnden.
[156] Mängdregleringssystemet MARS.
[157] Allmän Material- och Arbetsbeskrivning och är en samling av projekterings- och utförandestandarder som sammanställts och ges ut av Svensk Byggtjänst.

kommer FUT fördela samtliga upparbetade utgifter för projekteringstjänster på objekt och komponenter under 2019, vilket ska göras enligt schablon. Det har ännu inte fastslagits hur djupgående analys av betalda fakturor som ska göras inför fastställandet av schablonen.

6.2.5 Granskningar utan väsentliga iakttagelser

Revisionen har granskat intäktsredovisning och ledningsnära kostnader samt representation utan några väsentliga iakttagelser.

Revisionen har vidare granskat ansvar och befogenhet vid förvaltningen. Granskningen inriktades mot att bedöma om det finns aktuell och tydlig delegationsordning, beslutsordning samt attestförteckning. Revisionens stickprovskontroll avseende attest av leverantörsfakturor/redovisningstransaktioner visade inte på några avvikelser. Revisionen noterar dock att attestförteckningen inte är reviderad sedan 2017.

6.2.6 Sammanfattande bedömning

Revisionen bedömer att trafiknämndens mål för FUT är i linje med fullmäktiges mål. Revisionen anser vidare att det inom de granskade områdena finns riktlinjer och rutiner för att säkerställa en tillräcklig styrning och intern kontroll inom FUT.

Revisionen bedömer att nämnden i sin redovisning bör tydliggöra hur de olika projekten förhåller sig till avtalade milstolpar i avtalen samt om och i så fall vilka konsekvenser detta kan få för investeringen som helhet vad gäller exempelvis tid, ekonomi och kvalitet. Revisionen vill också poängtera vikten av att nämnden säkerställer en kontinuerlig samordning kring och bedömning av tekniska lösningar mellan utbyggnaden av tunnelbanan och den nuvarande anläggningar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.

Revisionen konstaterar att det fortsatt pågår ett arbete med att ta fram principer och riktlinjer för uppdelningen av tillgångar i komponenter. Det återstår fortfarande att fastställa hur redan upparbetade projekteringsutgifter ska fördelas samt hantering för de delar och entreprenader som inte kommer att kunna hanteras i det system som ska implementeras.

Baserat på den sammantagna granskningen 2018 så är bedömningen oförändrad jämfört med 2017. Den interna styrningen och kontrollen bedöms, utifrån genomförd granskning, sammantaget vara tillräcklig.

6.3 Räkenskaper

I detta avsnitt görs en bedömning av om nämndens redovisning för förvaltningen för utbyggd tunnelbana är upprättad i enlighet med lagstiftning och god redovisningssed så att räkenskaperna ger en rättvisande bild av resultat och ställning. Bedömningsmålen och bedömningskriterierna framgår av bilaga 2.

6.3.1 Samlad bedömning av räkenskaper

Trafiknämndens årsbokslut, i de delar som avser förvaltningen för utbyggd tunnelbana, bedöms i allt väsentligt upprättad enligt lagen om kommunal redovisning, god

redovisningssed, enligt landstingets anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning.

Räkenskaperna bedöms vara rättvisande.

7 Nämndens yttrande över delrapport 2018

Nämnden[158] har 2019-01-29 lämnat yttrande[159] över delrapporten för 2018.

Nämnden har i yttrandet kommenterat revisionens rekommendationer. Avvikande mening har enbart framförts gällande del av rekommendation kopplat till internkontrollplanens utformning. Nämnden har också i sitt yttrande utförligt beskrivit vilket arbete som pågår respektive planeras för att åtgärda de rekommendationer som revisionen lämnade i delrapporten.

[158] Det finns inget särskilt yttrande från SL respektive WÅAB. Revisionen utgår från att nämndens yttrande även ska ses som yttrande från SL:s respektive WÅAB:s styrelser.
[159] FUT 2018-0432, TN 2018-1525

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
AVTALSUPPFÖLJNING					
2014 Årsrapp ID: 525	Trafiknämnden bör säkerställa att en riskanalys genomförs i samband med planeringen av uppföljning av trafikavtalen.		X		År 2018: Revisionens uppföljning visar att uppföljningsplanerna fortfarande har olika innehåll och form. I de granskade upp-följningsplanerna saknas dokumenterad riskanalys, utvärdering och prioritering av uppföljningsinsatser. Några planer innehåller endast en hänvisning till att risker identifieras löpande, i andra beskrivs allmänna risker men inte vad som behöver följas upp mer utifrån ett riskperspektiv i olika delar av det specifika avtalet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2014 Årsrapp ID: 526	Trafiknämnden bör se till att arbetet med uppföljning av trafikavtal, i sin helhet och per avtal, vad gäller exempelvis organisation, planering och metod utvärderas, i syfte att utveckla uppföljningsarbetet i befintliga avtal och förbättra uppföljningsmöjligheterna i kommande avtal.		X		ÅR 2018: Revisionen vill fortsatt framhålla vikten av att nämnden säkerställer en kontinuerlig och sammanhållen utvärdering och utveckling av avtalsuppföljningen. För att tydliggöra detta ytterligare omformuleras rekommendation i en ny rekommendation. Rekommendationen stängs och ersätts med ny rekommendation nr: 1386.
2014 Årsrapp ID: 527	Trafiknämnden bör försäkra sig om att nämndens egna åtaganden i enlighet med ingångna trafikavtal identifieras och att det säkerställs att dessa uppfylls.		X		ÅR 2018: Förvaltningens internrevision har under året genomfört ett antal granskningar som föranlett ett åtgärdsarbete inom bland annat avtalsförvaltning. Enligt uppgift till revisionen kommer rekommendationen att hanteras i samband med detta arbete. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med
2016 Årsrapp 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.			X	ÅR 2017: Vissa utförare rapporteras löpande (trafikavtal köpt landtrafik) men för färdtjänst sker rapportering på annan nivå och för andra viktiga utförare (underhåll, biljettsystem …) förefaller det inte ske någon löpande rapportering. För att åtgärda rekommendationen och ytterst fullmäktiges program och nämndens reglemente bör det finnas en struktur för hur nämndens uppföljning av de privata utförarna säkerställs på lämpligt sätt. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2018 Årsrapp ID: 1386	Trafiknämnden bör tydliggöra och säkerställa ansvaret för en sammanhållen utvärdering och utveckling av avtalsuppföljningen i syfte att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete.			X	Rekommendationen ersätter tidigare rekommendation nr: 526 Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
BILJETTSYSTEM					
2016 Delår ID: 870	Trafiknämnden bör säkerställa analys och planering för hur kapaciteten inom biljettsystemet ska tryggas på medellång och lång sikt.	X			ÅR 2018: Ett program för framtidens biljettsystem har initierats. För effektmål gällande det framtida programmet finns en särskild rekommendation (nr 1204). Revisionen kommer att följa utvecklingen av det nya biljettsystemet. På medellång sikt har åtgärder vidtagits för att hantera kapaciteten i nuvarande biljettsystem. Nyutveckling, vilket skulle kunna ge nya kapacitetsproblem, har ställts in. Nya kapacitetsproblem förefaller heller inte ha dykt upp under året. Rekommendationen bedöms därmed vara åtgärdad.
2017 Delår ID: 1066	Trafiknämnden bör skyndsamt genomföra nödvändiga åtgärder för att säkerställa att tillräcklig internkontroll uppnås för att säkerställa korrekt redovisade biljettintäkter.			X	ÅR 2018: Under året har förvaltningen fortsatt arbeta med den åtgärdsplan som upprättats i syfte att stärka rutinerna på sikt. Vår bedömning är emellertid att tillräckliga kompenserande granskningsåtgärder avseende exempelvis leverantörens bristande IT-generella kontroller ej genomförts. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2017 Årsrapp ID: 1203	Trafiknämnden bör informera sig om såväl finansiella som affärsmässiga risker samt vilka förutsättningar som finns för biljettsystemet fram till 2023.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2017 Årsrapp ID: 1204	Trafiknämnden bör mot bakgrund av förvaltningens utredning om framtidens biljett- och betalsystem fatta beslut om effektmål för arbetet med det framtida biljettsystemet.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
FASTIGHETER					
2017 Årsrapp ID: 1194	Trafiknämnden bör i samverkan med landstingsstyrelsen inventera vilka krav som följer av ansvaret som fastighetsägare samt säkerställa att dessa kan hanteras i sin helhet.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
FÄRDTJÄNST					
2017 Delår ID: 1067	Trafiknämnden bör säkerställa att mål, strategisk inriktning och prioriteringar för den långsiktiga utvecklingen av färdtjänsten och dess förhållande till den allmänna kollektivtrafiken fastställs.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
HYRESINTÄKTER					
2012 Årsrapp 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.		X		ÅR 2018: Revisionen har översiktligt stämt av förvaltningens arbete med inventering och uppdatering av systemet. Det framkommer att stora delar enligt förvaltningen är hanterade. För järnväg är återstående aktiviteter inplanerade till våren 2019. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2019.
INFORMATIONSSÄKERHET					
2015 (Projekt 11/2015) ID: 739	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga informationstillgångar hanteras enligt landstingets riktlinjer när det gäller krav på förteckning, riskanalyser, informationssäkerhetsklassning och avbrottsplaner		X		År 2018: Av granskning framgår att en handlingsplan har tagits fram men inte fastställts, vilket i praktiken innebär att tidigare utvecklingsarbete inom informationssäkerhet i huvudsak har avstannat. Nämndens informationsmängder är till stor del fortfarande inte informationssäkerhetsklassade. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2017 Årsrapp ID: 1201	Trafiknämnden bör säkerställa att informationssäkerhetskrav i befintliga och nya avtal med externa leverantörer motsvarar den skyddsnivå på information och system som dessa ska ha tillgång till.			X	År 2018: Revisionens uppföljning visar att det pågår ett arbete med att tydliggöra kravställning om IT- och informationssäkerhet i kommande upphandlingar. Vad gäller befintliga avtal saknas i praktiken ett systematisk arbete och rutiner för bedömning av dessa, utan bedömning sker i huvudsak när avtal ska förnyas. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2017 Årsrapp 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.			X	År 2018: Revisionens uppföljning visar att ansvaret rörande informationssäkerhet flyttats till ledningsstaben där det nu sorterar under säkerhetssektionen, vilket också framgår av arbetsordningen. För delen gällande stöd för hantering kopplat till avtal uppges att åtgärder för detta föreslås i den handlingsplan för informationssäkerhet som ännu inte är fastställd. Delen gällande tydliggörande av ansvarsfördelningen anses som åtgärdad. Rekommendationen omformuleras därför till att handla om att det finns tillräckligt stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och i uppföljning av befintliga avtal. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
INVESTERINGAR					
2014 Årsrapp ID: 531	Trafiknämnden bör säkerställa kvaliteten i underlag inför investeringsbeslut, framför allt inriktnings- och genomförandebeslut, exempelvis genom att ytterligare tydliggöra vilket underlag som krävs beroende på typ av beslut vad gäller kalkyler, driftkostnadskonsekvenser, risker m.m.		X		ÅR 2017: Trafikförvaltningen har tagit fram en kalkylmall för investeringsbeslut. Enligt revisionens bedömning bör den dock utvecklas ytterligare och bl.a. kopplas tydligare till de antaganden som föreskrivs i landstingets centrala styrdokument. För risker konstateras att det förmodligen behövs tydligare anvisningar då riskhanteringen i granskade underlag är mycket knapphändig och inte följer de övergripande kraven i styrdokumenten. Revisionen konstaterar att förvaltningen har rutin för viss kvalitetssäkring, rutinen förfaller dock i praktiken inte tillämpas fullt ut. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2014 Årsrapp ID: 533	Trafiknämnden bör säkerställa att en investerings totala kostnader framgår på ett tydligt sätt i det formella investeringsbeslutet.		X		ÅR 2017: Kalkylmallen innehåller anvisningar för kalkylen men dessa bör kompletterades med samtliga antaganden som har beaktats. Presentationen av resultatet är enbart i tabellform, en grafisk presentation skulle underlätta förståelsen för mottagaren av informationen. Anvisningarna för vad som ska ingå i beslutsunderlaget är inte tydliga när det gäller att de totala kostnaderna ska lyftas fram. Verifiering av kvalitetskontroller gällande beslutsunderlag har inte varit möjlig i revisionens stickprov då dokumentation inte presenterats. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2014 Årsrapp ID: 534	Trafiknämnden bör prioritera mellan investeringar på ett transparent och systematiskt sätt baserat på ett underlag om projekt och program som inbegriper bland annat nytta, ekonomi och risker.			X	ÅR 2018: Den prioritering som enligt nämndens strategiska ramverk ska ske i den s k genomförandeplanen fungerar i praktiken inte vilket revisionen pekat på under flera år. I investeringsplanen finns en prioriteringskolumn som skulle kunna härledas till den prioriteringsmodell som har föreskrivits i landstingets investeringsstrategi. Det framgår dock av granskningen att prioriteringen inte förklaras på något sätt i nämndens budgetunderlag och förvaltningen har heller inte på revisionens förfrågan redogjort för hur prioriteringen har gått till eller vad den innebär. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2014 Årsrapp ID: 535	Trafiknämnden behöver stärka projektstyrningen av stora investeringar och säkerställa att det finns överensstämmelse mellan nämndens och fullmäktiges beslut för att kunna följa att budget och tidplaner följs.	X			ÅR 2018: Denna rekommendationen har sitt ursprung i en granskning av program Slussen. Nytt genomförandebeslut finns nu för Slussen. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
INVESTERINGAR					
2016 Årsrapp ID: 981	Trafiknämnden bör löpande efterfråga information om de ospecificerade projekt som nämnden beslutat om.	X			ÅR 2018: Det finns numera en kompletterande bilaga i årsrapporten gällande ospecificerade investeringar över 50 mnkr. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
2016 Årsrapp ID: 982	Trafiknämnden bör tillsammans med landstingsstyrelsen analysera effekterna av den nuvarande styrningen av investeringar med stora variationer i upparbetningsgraden för enskilda projekt.			X	ÅR 2017: Revisionen uppfattar att det för närvarande inom landstingsstyrelsens förvaltning pågår en översyn av investeringsstyrningen och investeringsprocessen. Arbetet sker i samverkan med bl.a. trafikförvaltningen. Revisionen avvaktar pågående arbete och bedömer för närvarande att rekommendationen inte är åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2018 (Projekt 12/2018) 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.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2018 Delår ID: 1310	Trafiknämnden bör efterfråga information om FUT:s investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet i förhål-lande till avtal och genomförandebeslut.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
MILJÖ					
2015 Delår 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 dessa. En samlad analys av genomförda åtgärder behöver också genomföras.		X		År 2018: Insatser har genomförts och planeras att genomföras för att stärka energieffektiviseringsarbetet. Revisionen bedömer att nämnden fortsatt behöver arbeta för att öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet bland annat när det uppföljningen av energiförbrukning i bussdepåer. Vidare behöver förvaltningen öka enhetligheten och stärka samverkan när det gäller energieffektiviseringsarbetet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2018 Delår ID: 1309	Trafiknämnden bör säkerställa att de får ta del av förvaltningens uppföljning av miljöarbetet i enlighet med landstingets miljöprogram.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
ORGANISATION					
2016 Årsrapp ID: 986	Trafiknämnden och Waxholmsbolaget bör återredovisa fullmäktiges uppdrag att utreda och återkomma med slutligt förslag på överföring av Waxholmsbolaget tillgångar och avtal till trafiknämnden.		X		ÅR 2018: Revisionen konstaterade 2017 att en utredning genomförts avseende uppdraget från fullmäktige. Enligt uppgift i samband med delåret skulle rapporten tas upp i trafiknämnden i oktober. Enligt uppgift i nämndens årsrapport är uppdraget slutfört. Enligt revisionens bedömning bör dock slutsatserna återredovisas till fullmäktige. Revisionen avvaktar nu vad som händer under 2019 med WÅAB mot bakgrund av de skrivningar som finns i fullmäktiges budget för 2019. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
REINVESTERINGAR					
2016 Årsrapp ID: 984	Trafiknämnden bör i budgetarbetet analysera och tydliggöra nämndens reinvesteringsbehov såväl på kort som lång sikt.			X	ÅR 2018: Rekommendationen ersätts av rekommendation nr 1403.
2018 (Projekt 12/2018) ID: 1403	Trafiknämnden bör redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.				Rekommendationen ersätter tidigare rekommendation nr 984. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
RISKBEDÖMNING OCH INTERN KONTROLLPLAN					
2016 Årsrapp ID: 976	Trafiknämnden bör utveckla och dokumentera riskanalyser på finansområdet som underlag för internkontrollplanen.	X			ÅR 2018: Enligt revisionens första uppföljning hade trafikförvaltningen utarbetat en generell riskanalys inom finansområdet men den upprättades efter att internkontrollplanen för 2017 antogs. Revisionenen har nu följt upp arbetet inför intern kontrollplan 2019. En riskanalys för finansområdet upprättades enligt intervju i samband med att intern kontrollplan för verksamhets- och ekonomistyrningsområdet togs fram. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
2018 Delår ID: 1304	Trafiknämndens internkontrollplan bör utformas så att den ger en överblick över betydande risker och att det framgår hur dessa ska hanteras med tillräckliga kontroller.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
SPÅRTRAFIKSTÖRNINGAR OCH ERSÄTTNINGSTRAFIK					
2018 (Projekt 6/2018) 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.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2018 (Projekt 6/2018) ID: 1341	Trafiknämnden bör stärka kontroll och uppföljning för att säkerställa att planerad ersättningstrafik utförs i enlighet med beställning.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
SPÅRTRAFIKSTÖRNINGAR OCH ERSÄTTNINGSTRAFIK					
2018 (Projekt 6/2018) ID: 1342	Trafiknämnden bör stärka förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik beställs till marknadsmässiga priser.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
SVINN					
2015 Årsrapp ID: 776	Trafiknämnden bör analysera och uppskatta var svinnet är som störst för att kunna vidta åtgärder för att minska intäktsbortfall.	X			ÅR 2018: Flera olika åtgärder har påverkat förekomsten av svinn, framförallt införandet av enzonstaxan, VBP-avtalen (som ger trafikutövaren incitament att se till att valideringsutrustning fungerar) samt valideringsstolpar kopplat till lokalbanor och obemannade pendeltågsstationer. Revisionen bedömer också att det finns en analys av vad som är viktigast att säkra framåt. Bl.a. finns en handlingsplan gällande hur man ska tydliggöra resenärsinformation kopplat till valideringsstolpar, projekt kring intäktssäkring kopplat till programmet för nytt biljettsystem samt intern utredning kopplat till taxeutformningen. Revisionen kommer fortsatt följa arbetet med intäktssäkringen. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
SÄKERHET OCH BRANDSKYDD					
2017 Årsrapp ID: 1196	Trafiknämnden bör skyndsamt utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd för att tydliggöra ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikutövarna, dels internt inom trafikförvaltningen.		X		ÅR 2018: I början av 2019 är det planerat att ett formellt beslut ska fattas för att ta fram riktlinjer för skal- och tillträdesskydd. Arbetet ska pågå under 2019 och riktlinjen ska antas 2019/2020. SU leder arbetet med stöd från säkerhetssektionen. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2017 Årsrapp ID: 1197	Trafiknämnden bör utifrån arbetet med att utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd koordinera de olika skyddsåtgärderna inom området så att olika delar utgör ett genomtänkt och sammanhängande system samt se över den fysiska funktionaliteten för de olika skyddsåtgärderna på bansträckningarna, depåerna, etc. Uppföljningen av skyddsåtgärderna och den lokala tillämpningen bör utökas.		X		ÅR 2018: En ny securitystrateg har anställts på säkerhetssektionen som delvis kommer ha till uppgift att koordinera olika skyddsåtgärder för skal- och tillträdeskyddet. En temarevision har genomförts för att se över det yttre skalskyddet, tillträdeskontrollen, inre skalskyddet och teknik (ex. larm och kamera). Granskningen har visat att det finns stora brister inom skal- och tillträdesskyddet och att det finns otydligheter hur skyddet ska utformas vid investeringsprojekt. Revisionen bedömer att nämnden fortsatt behöver arbeta aktivt för att stärka skyddet och behöver prioritera var det är mest väsentligt att genomföra insatser för att stärka skyddet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
SÄKERHET OCH BRANDSKYDD					
2017 Årsrapp ID: 1198	Trafiknämnden bör ta ställning till prioriterade åtgärder efter riskkartläggning på säkerhetsområdet.			X	ÅR 2018: Ingen samlad återrapportering av uppdraget har givits till nämnden. Granskningen visar att det är oklart om uppdraget ska fortsätta efter att nuvarande åtgärder är hanterade. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2017 Årsrapp ID: 1199	Trafiknämnden bör säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll på säkerhetsområdet genom att, i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer för säkerhet, årligen planlägga och löpande följa upp samtliga säkerhetsområden.			X	ÅR 2018: En årlig återrapportering av säkerhetsläget planeras att ges till TN från och med 2019. På förvaltningen pågår ett arbete med att ta fram mål och indikatorer inom säkerhetsområdet inför budget 2020. Revisionen kommer följa upp vilken återrapportering nämnden får under 2019. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2018 Delår ID: 1306	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning.		X		ÅR 2018: Ett antal insatser är genomförda men allt planerat är inte slutfört ännu. Effekter förväntas längre fram. Brandskydd är fortsatt den högst värderade risken i nämndens intern kontrollplan. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
TILLGÄNGLIGHET I SJÖTRAFIKEN					
2018 Delår ID: 1307	Trafiknämnden bör tillsammans med tillväxt- och regionplanenämnden tydliggöra hur landstingets ansvar för replipunkterna ska hanteras.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
TRAFIK- OCH STÖRNINGSINFORMATION					
2016 Delår ID: 873	Trafiknämnden bör stärka den sammanhållande styrningen av trafik- och störningsinformation över de kollektivtrafikslag nämnden råder över så att utveckling och uppföljning görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv.		X		År 2018: Revisionens uppföljning visar att det pågår ett fortsatt förbättringsarbete för att stärka den sammanhållande styrningen av trafik- och störningsinformation och att riktlinjer för trafikinformation har omarbetats. Det återstår dock ett arbete med att implementera riktlinjen och utforma interna rutiner och processer i linje med riktlinjen samt säker ställa att dessa följs. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
TRAFIKPLANERING					
2015 Årsrapp ID: 774	Trafiknämnden bör säkerställa att effektiviseringar ingår som en del i nämndens trafikplanering på kort och lång sikt.			X	ÅR 2018: Revisionen konstaterar liksom 2017 att arbete med effektiviseringar anges ingå i nämndens trafikplanering. Vare sig årsrapporten eller specifika ärenden under året innehåller dock någon analys eller redovisning av genomförd effektivisering och effekter av trafikförändringar. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
TRAFIKPLANERING					
2015 Årsrapp ID: 775	Trafiknämnden bör analysera de mer långsiktiga effekterna av VBP-avtalen vad gäller trafikplanering och utforma planerings- och samrådsrutiner anpassade till den nya avtalsformen.		X		ÅR 2017: Rutiner för den årliga trafikförändringsprocessen har enligt uppgift omarbetats. Initierad VBP-uppföljning ska rapporteras våren 2018. I övrigt pågår en intern utredning avseende trafikplaneringsfunktionen. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2016 (Projekt 3/2016) 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.			X	ÅR 2017: Revisionen noterar att nämnden beslutat att en ny trafikplan ska tas fram. I övrigt bedömer revisionen att det finns oklarheter i hur olika styrdokument förhåller sig till varandra, t ex hur trafikplanen kommer att förhålla sig till den ekonomiska planeringen och hur/var prioriteringar kommer att hanteras. Revisionen noterar att en intern utredning om trafikplaneringsfunktionen pågår för närvarande. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2016 (Projekt 3/2016) ID: 1016	Trafiknämnden bör till fullmäktige återkoppla i vilken utsträckning den samlade trafikplaneringen bedöms leda mot fullmäktiges mål för kollektivtrafiken och RUFS:ens genomförande.			X	ÅR 2017: Revisionen noterar att nämnden beslutat om framtagande av ny trafikplan. Vidare har fullmäktige beslutat om nytt trafikförsörjningsprogram och en ny RUFS kommer att fastställas. Revisionen kommer att följa bl.a. detta utveckling. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
TRAFIKSÄKERHET					
2017 (Projekt 3/2017) ID: 1023	Trafiknämnden bör säkerställa att trafiksäkerhetspolicyn tillämpas av alla upphandlade entreprenörer, oavsett kollektivtrafikslag.		X		År 2018: En trafiksäkerhetspolicy för sjötrafik har antagits av TN. Vid upphandling färdtjänsttaxi tillämpades inte nämndens trafiksäkerhetspolicy. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Rekommendationen utgår och ersätt av ny som enbart gäller färdtjänstnämnden.
2017 (Projekt 3/2017) ID: 1024	Trafiknämnden bör fastställa trafiksäkerhetsmål för den vägbundna kollektivtrafiken med utgångspunkt i fullmäktiges nollvision och löpande följa upp målen för att säkerställa en tillräcklig intern styrning och kontroll.			X	ÅR 2018: Det pågår ett arbete på förvaltningen med att ta fram mål, indikatorer och måltal till budget 2020. Inom säkerhetsområdet kommer det tas fram mål. Dessa mål kommer inte beröra den vägbundna kollektivtrafiken. TF anser inte att statistiken som inkommer från de vägbundna entreprenörerna ger tilräckligt underlag för att ta fram mål och indikatorer. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
TRYGGHET					
2012 (Projekt 6/2012) ID: 57	Trafiknämnden bör ta fram tydliga mål och mätbara indikatorer för att i ett mer långsiktigt strategiskt perspektiv kunna styra och följa upp arbetet mot ökad trygghet i enlighet med fullmäktiges uppdrag.		X		ÅR 2017: I enlighet med revisionens rekommendation har nämnden antagit mål för trygghet i trafikförsörjningsprogrammet och i nämndens budget för 2018 samt definierat trygghet. För att bedöma rekommendationen som åtgärdad inväntar revisionen revideringen av trafikförsörjningsprogrammet som ska innefatta trygghetsmål för särskild kollektivtrafik och ett förtydligande för hur måltalen i programmet ska nås. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
UPPHANDLING					
2013 Delår 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		X		ÅR 2018: Spendanalysverktyg finns för att göra uppföljning på totala volymer per leverantör men det går ej att bedöma/sortera på vara/tjänst. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2015 (Projekt 3/2015) 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.		X		ÅR 2018: Revisionens uppföljning visar på att ett nytt arbetssätt tillämpas gällande trafikaffärer där bl.a. ett trafikråd bestående av deltagare från olika avdelningar medför en minskad överlämningsproblematik. Emellertid gäller inte detta arbetssätt för alla typer av avtal. Därtill har inte ansvar eller arbetssättet formaliserats i nämndens styrdokument. Revisionen konstaterar vidare att det övergripande processarbetet är påbörjat. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2015 (Projekt 3/2015) 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.		X		År 2018: Revisionens uppföljning visar att det fortsatt inte finns någon samlad överblick eller upphandlingsplan för hela nämndens verksamhet. Ett tydligt arbetssätt och samordning för detta arbete förefaller inte finnas. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2015 (Projekt 3/2015) ID: 729	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns system för att bevaka t.ex. giltighetstider, optioner och prisjusteringar i avtal.	X			ÅR 2018: Revisionen konstaterar att det finns en avtalsdatabas med funktioner som innebär att giltighetstider, optioner m.m. kan bevakas. Rekommendationen bedöms därmed vara åtgärdad.
2016 (Projekt 2/2016) ID: 910	Trafiknämnden bör i ett systematiskt förbättringsarbete utarbeta riktlinjer och verktyg för uppföljning som syftar till att minska risken för överträdelser av upphandlingslagstiftningen.	X			ÅR 2018: Revisionen har ett antal rekommendationer inom upphandlingsområdet som inte är åtgärdade. Revisionen konstaterar dock att det finns ett löpande förbättringsarbete varför denna rekommendation bedöms vara åtgärdad. Revisionen hänvisar vidare till övriga rekommendationer inom området.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
UPPHANDLING					
2016 (Projekt 2/2016) ID: 912	Trafiknämnden bör stärka systemet för bevakning av när avtal löper ut i syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar.		X		ÅR 2018: Granskningen visar att det saknas en samlad överblick över upphandlingsbehovet som exempelvis en samlad upphandlingsplan men att det finns en avtalsdatabas. Av granskning framkommer dock att det inte finns rutiner för vilka påminnelser och hålltider som ska läggas in i avtalsdatabasen för olika former av avtal. Vidare framkommer att påminnelsen skickas till enskilda personer och inte till en funktionsbrevlåda, vilket innebär en risk för personberoende. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
VERKSAMHETSMÅL					
2015 Delår ID: 619	Trafiknämnden behöver tydliggöra hur mål och indikatorer i de styrande dokumenten förhåller sig till varandra och hur de vid målkonflikter exempelvis i samband med beslut ska prioriteras.			X	ÅR 2017: Förvaltningen anger att trafikförsörjningsprogrammet är avvägt utifrån landstingsomfattande visionen för vad landstinget ska åstadkomma för en hållbar utveckling. Revisionen kommer att följa hur det nya trafikförsörjningsprogrammet omhändertas i nämndens målstyrning och nämndens övriga styrande dokument och följer upp rekommendationen inom ramen för detta. Revisionen följer också i detta sammanhang utvecklingen och tydliggörandet av det strategiska ramverket. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
ÅTERFÖRING AV ERFARENHETER I AVTAL					
2015 Delår 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.		X		ÅR 2018: Enligt uppgift till revisionen pågår ett arbete med att hantera rekommendationen inom trafikaffärsstudierna inför nya trafikavtal. Avsikten är att tydliggöra hur trafikförvaltningen på ett systematiskt och strukturerat sätt kommer följa upp och utvärdera avtal. Arbetet förväntas vara klart under senare delen av 2019. Revisionen avser därmed att följa upp rekommendationen till årsrapporten 2019. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2015 Delår ID: 670	Trafiknämnden bör systematiskt genomföra och dokumentera utvärderingar av ingångna avtal vad gäller bland annat kostnader och kvalitet, i syfte att öka möjligheten till ständigt förbättrade avtalskonstruktioner och villkor.		X		År 2018: Revisionens uppföljning visar att ett uppdrag som är kopplat till framtagande av ett verktyg för strategisk avtalsuppföljning pågår. Beräknas vara klart till våren 2019. Enligt uppgift till revisionen kommer det också i förlängningen av detta tas fram en process för hur och när samt vem som ska äga processen av att utvärdera avtal. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
ÖVERGRIPANDE STYRNING					
2016 Delår ID: 868	Trafiknämnden bör stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om utvecklingen. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.			X	ÅR 2018: Liksom 2017 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. Följs upp i samband med
2016 Delår 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.		X		ÅR 2018: Tabeller i t.ex. årsrapporten innehåller information om prognos och sluttidpunkt. Det finns dock ingen information om t.ex avvikelse i sluttid jämfört med genomförandebeslutet. Textmässigt innehåller inte årsrapporten några kommentarer om avvikelser. Med anledning av att rekommendation 872 tas bort har rekommendationstexten justerats så att det framgår att även risker bör hanteras samt att det gäller både program och projekt. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2016 Delår ID: 872	Trafiknämnden bör säkerställa att investeringsverksamhetens samlade risker identifieras och ta ställning till rapportering av de väsentligaste riskerna.		X		ÅR 2018: Den förvaltningsinterna uppföljningen har utvecklats med en tydligare rapportering av riskerna uppåt i organisationen. När det gäller rapporteringen av väsentliga risker till nämnden bör den utvecklas och hanteras integrerat med informationen om investgeringsprogrammens/projektens utveckling kopplat till genomförandebeslutet. För detta finns en befintlig rekommendation, nr 869, som kompletteras för att tydliggöra detta. Rekommendationen tas bort.
2016 Årsrapp ID: 974	Trafiknämnden bör fatta beslut om ärenden som påverkar verksamhetens mål, omfattning, inriktning eller kvalitet som enligt kommunallagen inte kan delegeras till förvaltningen.		X		ÅR 2018: Som revisionen konstaterade 2017 beslutar nämnden numera om underlag till budgetprocessen. Revisionen konstaterar också att nämnden nu fastställer verksamhetsplan. Det finns enligt revisionens bedömning fortfarande behov av att utveckla nämndens målstyrning, både vad gäller den generella målstyrningsmodellen, indikatorer samt enskilda styrdokument. För detta finns dock flera separata rekommendationer. Revisionen avser vidare att under 2019 granska målstyrningen ur ett regionövergripande perspektiv då det också finns anledning att samlat granska målstyrningen i trafiknämndens verksamhet. Rekommendationen tas mot denna bakgrund bort.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
ÖVERGRIPANDE STYRNING					
2017 Årsrapp ID: 1191	Trafiknämnden bör utifrån fullmäktiges övergripande mål fastställa nedbrutna mål för nämndens verksamhet med tillhörande indikatorer och målnivåer. Målnivåerna behöver även kopplas till långsiktiga ambitioner och de övergripande målen.			X	DÅR 2018: Granskningen visar att nämnden har fastställt vissa nämndindikatorer med målnivåer för 2018. Mot bakgrund av nämndens omfattande och komplexa verksamhet bör dock enligt revisionens bedömning nämnden bryta ner fullmäktiges mål i enlighet med de möjligheter som ges i landstingets målstyrningsmodell. Revisionen konstaterar att inte heller trafikförvaltningen redovisar några nedbrutna mål för verksamheten trots att det står i nämndens budget att trafikförvaltningens strategiska karta ska innehålla nedbrutna mål. Här bör enligt revisionens mening en strukturerad målnedbrytning via nämnd till förvaltning arbetas fram. Det behövs också enligt revisonen en tydlig hierarki för vilka indikatorer, inklusive målnivåer, som ska fastställas av nämnden och vilken typ av indikatorer som fastställs inom förvaltningen. Nämnden behöver förbättra förutsättningarna för målstyrningen genom att efterfråga indikatorer, inklusive målvärden där sådana saknas eller inte fungerar. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2017 Årsrapp ID: 1192	Trafiknämnden bör utifrån sitt ansvar för verksamhetens inriktning, omfattning och en budget i balans på lång sikt ta aktiv del i det långsiktiga arbetet med prioriteringar. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.			X	ÅR 2018: Det framgår av bl.a. nämndens budget att genomförandeplanen ingår bland dokumenten för att planera verksamheten. Av förvaltningens arbetsordning framgår att genomförandeplanen är trafikförvaltningens planeringsunderlag på medellång sikt (10 år) för kollektivtrafiklösningar. Det har framgått av tidigare granskningar att genomförandeplanen ska innehålla prioritering för verksamheten och uppdateras årligen. Senaste genomförandeplanen är dock från 2014. Nämndens förslag till investeringsplan innehåller en kolumn med prioring. I förslaget inför 2018 hade alla nya objekt prio 1. I förslaget inför 2019 har vissa objekt prio 1 och andra prio 2. Det framkommer inte av dokumentet vad prioriteringen innebär och den kommenteras inte. Förvaltningen har inte svarat på hur prioriteringen har beretts. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

BEDÖMNINGSMÅL OCH BEDÖMNINGSKRITERIER FÖR 2018

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

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

Bedömningsmål:

1. Nämnden/styrelsen har uppnått fullmäktiges resultatkrav och övriga ekonomiska mål.

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

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

Bedömningskriterier:

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

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

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

Intern styrning och kontroll

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

Bedömningsmål:

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

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

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

4. Nämnden/styrelsen har genomfört en riskanalys som identifierar, värderar och prioriterar väsentliga risker. Nämnden/ styrelsen har i en internkontrollplan fastställt vilka åtgärder/ kontroller som ska hantera prioriterade risker.

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

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

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

Bedömningskriterier

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

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

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

Räkenskaper

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

Bedömningsmål:

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

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

Bedömningskriterier:

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

Inte rättvisande
Räkenskaperna innehåller allvarliga avvikelser i förhållande till bedömningsmålen.
Kommentar: Avvikelserna är så stora att frågan om anmärkning eller avstyrkt ansvarsfrihet bör prövas.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2018-12-21

Ärende
FUT 2018-0432
TN 2018-1525
Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Trafiknämnden
2019-01-29, punkt 16

Yttrande över landstingsrevisorernas Delrapport 2018 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB, RK 2018-0013

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar yttrande över landstingsrevisorernas delrapport 2018 avseende trafiknämnden, RK 2018-0013. Landstingsrevisorernas delrapport 2018 har lämnats till trafiknämnden, styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB för yttrande vilket görs genom detta tjänsteutlåtande.

Trafiknämnden har från landstingsstyrelsen från och med 1 juli 2017 tagit över ansvaret för förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens granskning av förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas i sin helhet i landstingsrevisorernas delrapport 2018 i separata avsnitt.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas och vd:s tjänsteutlåtande 2018-12-21,

Förslag till trafiknämndens yttrande,

Delrapport 2018 trafiknämnden inklusive AB Storstockholms lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB, RK 2018-0013.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att avge yttrande i enlighet med bilagt förslag till yttrande, bilaga 1

att yttrandet överlämnas till landstingsrevisorerna

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förvaltningarnas förslag och motivering

Sammanfattning

Landstingsrevisorerna avger en delrapport baserad på de granskningar som genomförts. Revisorerna prövar om verksamheten bedrivs på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om intern styrning och kontroll är tillräcklig samt om räkenskaperna är rättvisande.

Åtta nya rekommendationer har lämnats i delrapporten, varav fyra rekommendationer är riktade till trafiknämnden, två till trafikförvaltningens ledning och två till förvaltning för utbyggd tunnelbanas ledning. Sammanlagt under 2018 har landstingsrevisorerna bedömt att två rekommendationer från tidigare år är åtgärdade, båda från trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen

Revisionens sammanfattande bedömning är att förvaltningens verksamhetsmässiga och ekonomiska resultat i allt väsentligt är rimlig. Revisionen bedömer att trafiknämndens mål för förvaltningen är i linje med fullmäktiges mål men saknar en vidare prognos för sluttidpunkt för en del uppdrag. Revisionen ser positivt på det pågående verksamhetsutvecklings-arbetet inom flera områden men lyfter fram att ett fortsatt arbete krävs inom vissa specifika områden.

Landstingsrevisorerna bedömer att räkenskaperna i delrapporten i all väsentligt, är upprättade i enlighet med lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Sammanfattningsvis gör revision bedömningen att förvaltningens verksamhetsmässiga och ekonomiska resultat i allt väsentligt är rimlig. Revisionen bedömer att trafiknämndens mål för förvaltningen är i linje med fullmäktiges mål. Revisionen anser vidare att det inom de granskade områdena finns riktlinjer och rutiner för att säkerställa en tillräcklig styrning och intern kontroll inom förvaltningen.

Bakgrund

Trafiknämnden har från och med 1 juli 2017 tagit över ansvaret för verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana. Verksamheten har efter övertagandet fortsatt att bedrivas inom en särskild, egen förvaltning vilket innebär att trafiknämnden har två självständiga förvaltningar.

Detta innebär att landstingsrevisorerna i sin delrapport baserad på de granskningar som genomförts behandlar både förvaltning för utbyggd tunnelbana samt trafikförvaltningen inklusive AB Storstockholms lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB.

I delrapport som landstingsrevisorerna genomför ges en lägesrapport utifrån de granskningar som genomförts hittills under året inklusive en översiktlig granskning av delårsrapporterna för trafiknämnden, AB Storstockholms lokaltrafik (SL) och Waxholmsbolaget AB (WÅAB). Revisionens rapport är en delrapportering inför den slutliga avrapporteringen och bedömning utifrån årets granskning i mars 2019.

Landstingsrevisorerna har överlämnat revisionsrapporten till trafiknämnden för yttrande vilket görs genom bifogat yttrande där nämndens överväganden och kommentarer till landstingsrevisorernas rekommendationer redovisas.

Överväganden

Förvaltningarna har var för sig tagit del av revisionens granskning av förvaltning för utbyggd tunnelbana respektive trafikförvaltningen inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB. Åtta nya rekommendationer har lämnats i delrapporten, varav fyra rekommendationer är riktade till trafiknämnden eftersom revision bedömer att nämnden och bolagen (SL och Waxholmsbolaget) till stora delar har samma uppdrag. Två rekommendationer är riktade till trafikförvaltningen och två till förvaltning för utbyggd tunnelbana. Sammanlagt under 2018 har landstingsrevisorerna bedömt att två rekommendationer från tidigare år är åtgärdade, båda från trafikförvaltningen.

Nedan kommenteras landstingsrevisorernas rekommendationer för respektive förvaltning.

Trafikförvaltningen

Riskhantering och internkontroll

Revisionen bedömer att internkontrollplanen i sin nuvarande utformning inte ger nämnden en överblick över de betydande riskerna. Planens utformning medger inte heller någon överblick av hur förvaltningen avser att hantera dessa risker i syfte att skapa en tillräcklig intern kontroll. Det är revisionens mening att anvisningarna från landstingsstyrelsens förvaltning för utformningen av internkontrollplan inte i tillräcklig grad stödjer nämndens behov av att ge en samlad bild av identifierade svagheter samt att utveckla den interna kontrollen. Trafiknämnden har dock enligt kommunallagen ett eget ansvar att säkerställa en tillräcklig intern kontroll. Nämnden bör därför efterfråga en sammanfattande analys av den riskbild som finns i verksamhetens interna kontroll. Revisionen menar att det här också är värdefullt att bägge förvaltningarnas internkontrollplaner redovisas vid samma tillfälle och att det finns gemensamma bedömningar om åtgärder där det finns gemensamma risker över förvaltningsgränserna. Nämnden bör också efterfråga en övergripande planering för åtgärder för att hantera riskerna och utforma tillräckliga löpande kontroller.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämndens internkontrollplan bör utformas så att den ger en överblick över betydande risker och att det framgår hur dessa ska hanteras med tillräckliga kontroller.

Trafikförvaltningens kommentar till landstingsrevisorernas rekommendation är att man inte delar uppfattningen att trafiknämndens internkontrollplan inte ger en överblick över betydande risker. Framtagandet av internkontrollplanen sker i enlighet med ”Policy för

internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag" från 2013. I trafikförvaltningens rutin för framtagande av interkontrollplanen för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser både på avdelningsnivå i verksamheten och av trafikförvaltningens ledningsgrupp avseende övergripande styrningsfrågor och med syftet att redovisa ledningens risktolerans.

För att som slutprodukt få en övergripande plan för risker och riskhantering med en hanterbar omfattning gör förvaltningschefen tillsammans med ledningsgruppen en konsolidering och prioritering av de sammantagna riskerna. De mest väsentliga riskerna selekteras ut till den slutliga internkontrollplanen.

Trafikförvaltningen delar dock landstingsrevisorernas notering avseende att det kvarstår ett utvecklingsarbete med att tydliggöra vilka åtgärder och kontroller som genomförs för att hantera riskerna inom internkontroll-planen. Rekommendationen har beaktats inom ramen för arbetet med internkontrollplanen för 2019 avseende att konsolidera risker och tydliggöra åtgärder för att hantera dem.

Ägarförhållande i trafikanläggningar

Revisionen anser det vara av vikt att förvaltningen på ett tidigt stadium initierar ett arbete för att utreda hur ägandet av de nya anläggningarna som byggs av förvaltning för utbyggd tunnelbana ska se ut och hur detta ska hanteras kopplat till befintliga anläggningar inom SL. Detta utredningsarbete bör ha ett generellt perspektiv för att även omfatta till exempel pågående infrastrukturutveckling inom Slussen.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör föreslå nämnden hur de anläggningar som byggs av förvaltningen för utbyggd tunnelbana ska ägas och integreras mot befintliga anläggningar i SL.

Trafikförvaltningens kommentar är att man delar landstingsrevisorernas uppfattning om att det kan uppstå gränsdragningsproblem kring äganderätten till trafikanläggningarna och frågeställningar kring vilken juridisk enhet som bär ansvaret för olika delar i anläggningarna. Det kan uppstå komplexa frågor kring juridik och redovisning, till exempel moms- och skattemässiga frågor, gällande alla de trafikanläggningar där ägarförhållandet är delat. Trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana tillhör dock samma juridiska enhet, medan SL är en egen juridisk enhet.

Från och med den 1 oktober 2018 leder avdelningen Investeringsprojekt (IP) samverkan med förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) för

trafikförvaltningens räkning. IP startar ett nytt program, Utbyggd tunnelbana och bytespunkter (UTB) för att planera och hantera samverkansuppdraget med förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Landstingsdirektören beslutade den 13 november att uppdra till SLL Styrning och ekonomi (STEK), trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana att genomföra en utredning. Syftet är att ge en helhetsbild av de risker som föreligger i samband med att nya tunnelbaneanläggningar integreras i befintliga anläggningar samt att föreslå en för koncernen optimal lösning.

Brandskydd

Revisionen ser allvarligt på att nämnden inte har säkerställt att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i anläggningen. Revisionen noterar att det sker akuta åtgärder för att se till att brandskyddet återställs till acceptabel nivå för tunnelbanans stationer och att det även planeras och vidtas vissa andra åtgärder som är mer långsiktiga. Revisionen anser dock att det snarast måste utarbetas och fastställas en övergripande planering, inklusive resurs- och kompetensbedömning, för hur nämnden ska nå ett läge där det finns förutsättningar för en löpande tillräcklig intern kontroll över brandskyddet. Det finns här enligt revisionen tydliga kopplingar till ”koll på anläggningen” vad gäller nödvändiga åtgärder, till exempel kring utveckling av avtalsutformning, kompetens och resurser för avtalsuppföljning samt behov av IT-lösningar för informationshantering.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning.

Trafikförvaltningen kommentar till landstingsrevisorernas rekommendation är att man delar uppfattningen och att området är prioriterat. För att säkerställa ett tillräckligt brandskydd har en inventering av brandskyddet på tunnelbanestationer genomförts och åtgärdsplaner upprättas.

Förvaltningen kommer genomföra åtgärder i enlighet med prioriteringar som anges inom verksamhetsplanen för 2019, revidera riktlinjer för brandskydd med tillhörande säkerhetsbestämmelser och säkerhets-delegationer samt komplettera med ansvar för brandskydd och vid behov ta fram nya säkerhetsbestämmelser. Även en översyn av trafikförvaltningens resurser inom brandskyddsområdet pågår för att minska konsultberoendet och säkerställa att nödvändiga personella resurser finns för ett effektivt brandskyddsarbete, både inom trafikförvaltningen och hos leverantörerna.

Därutöver planeras en intern säkerhetsrevision avseende trafikförvaltningens hantering av brandskyddsfrågor i avtal, upphandlingar och projekt.

Skärgårdsfrågor

Revisionen fastslog i sin granskning 2014 att ett antal områden inom sjötrafiken ännu inte var helt integrerat i de förvaltningsgemensamma funktionernas arbete. Revisionen kan konstatera att ett utvecklingsarbete fortfarande pågår för att integrera skärgårdstrafiken, bland annat när det gäller tillgänglighet och hantering av gods.

Revisionen noterar att sjötrafiken kommer att exkluderas från målet om fullt tillgänglig linje eller bytespunkt. För att kunna verka mot fullt tillgänglig bytespunkt är replipunkterna i skärgården viktiga. Med anledning av att replipunkter är strategiska bytespunkter bedömer revisionen att trafiknämnden och tillväxt- och regionplanenämnden behöver tydliggöra landstingets ansvar för replipunkterna. Trafiknämnden bör även tydliggöra vilken påverkansmöjlighet de har för att utforma replipunkter så att alla resenärer upplever resan enkel och tillgänglig i enlighet med skrivningarna i trafikförsörjningsprogrammet.

Revisionen ser positivt på att godshanteringen ska utredas eftersom granskningen har visat att nämndens interna styrning och kontroll inom området bör stärkas och tydliggöras. Revisionen bedömer att interna rutiner bör tas fram för att tydliggöra hur godsfrågor ska hanteras.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör tillsammans med tillväxt- och regionplanenämnden tydliggöra hur landstingets ansvar för replipunkter ska hanteras.

Trafikförvaltningens kommentar är att man instämmer i revisorernas rekommendation om att tillsammans med tillväxt- och regionplanenämnden tydliggöra landstingets ansvar för replipunkterna. Länsstyrelsen har under året startat upp ett projekt kring replipunkterna i syfte att samla berörda aktörer för att gemensamt verka för att replipunkterna ska utvecklas i enlighet med vad som beskrivs i den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050).

Trafikförvaltningen samt tillväxt- och regionplaneförvaltningen deltar i detta projekt. Någon tidplan för när projekt ska vara klart har inte antagits. Länsstyrelsen har helt nyligen identifierat ägarförhållanden för mark, bryggor och vägar vid replipunkterna och i detta finns olika aktörer (Trafikverket, kommuner, kommunala bolag, föreningar och privata aktörer).

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen har tagit fram en godsstrategi som antogs av tillväxt- och regionplanenämnden i juni 2018 och kommer behandlas av fullmäktige i början av 2019.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör implementera rutiner som säkerställer den interna styrningen och kontrollen för godshantering.

Trafikförvaltningens kommentar är att man under 2017 påbörjade en behovsanalys och utredning för den godstrafik det landstingsägda bolaget Waxholms Ångfartyg AB (WÅAB) upphandlar. Behovsanalys och utredning ska visa på behovet av godstransporter i Stockholms skärgård samt trafikförvaltningens uppdrag och hur det ska genomföras. Behovsanalys och utredning av godstrafiken beräknas vara färdig under 2019.

Hållbarhets- respektive miljöredovisning

Revisionen bedömer att nämnden bör ta del av förvaltningens uppföljning av landstingets miljömål inom ramen för nämndens ansvar för miljöfrågor i enlighet med landstingets miljöprogram. Även om respektive hållbarhets-rapportering för SL och WÅAB har fastställts av bolagsstyrelserna menar revisionen att den övergripande hållbarhetsredovisningen eller miljöredovisning bör redovisas till trafiknämnden.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör säkerställa att de får ta del av förvaltningens uppföljning av miljöarbetet i enlighet med landstingets miljöprogram.

Trafikförvaltningens kommentar är att man instämmer med revisorernas notering som uppstod till följd av en otillräcklig anpassning till en ny lagändring om hållbarhetsrapportering för organisationer som SL, WÅAB och trafikförvaltningen.

Brytdatum för miljörapportering från entreprenörer har nu tidigarelagts och därmed är åtgärden för att komma till rätta med detta rapporterings-problem redan vidtagen.

2018 års miljörapportering kommer att gå till nämnden i form av hållbarhetsrapporter integrerat med SL:s, WÅAB:s och trafik-förvaltningens årsredovisningar. Samma miljörapportering återkommer i ett senare skede i form av trafikförvaltningens publika hållbarhetsredovisning som också skickas till FN:s global compact-samarbete. Eftersom denna redovisning innehåller samma miljödata som redan tidigare på året har passerat trafiknämnden (TN) i form av SL:s, WÅAB:s och TF:s årsredovisningar behöver inget nytt beslut tas i nämnden. Däremot kan den publika hållbarhetsredovisningen med fördel delas ut till nämnden som ett informationsärende vilket också skett tidigare år.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Revisionen anser att avvikelser i förhållande till resultatbudgeten i huvudsak har analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt. Avvikelser mot årets investeringsbudget har även analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i enlighet med landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar. Däremot saknar revisionen, kommentarer om vilka långsiktiga konsekvenser avvikelserna har för investeringsverksamheten som helhet och respektive projekt vad gäller exempelvis kostnader och tidsförskjutningar.

Revision anser att måluppfyllelsen i huvudsak har analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt och prognosen för det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet bedöms som i allt väsentligt som rimlig.

Revision bedömer att trafiknämndens mål för förvaltningen är i linje med fullmäktiges mål. Revisionen anser vidare att det inom de granskade områdena finns riktlinjer och rutiner för att säkerställa en tillräcklig styrning och intern kontroll inom förvaltningen. I granskningen har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att nämndens delårsrapport inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed.

Revisionen bedömer att nämnden även bör efterfråga och rapportera en mer samlad konsekvensbeskrivning för investeringarnas totala utgifter och kostnader, men även fastställda tids- och kvalitetsramar, i förhållande till avtal och genomförandebeslut.

Revisionen bedömer att redovisningen av nämndens investeringsverksamhet för förvaltningen i uppföljningssammanhang behöver få ett tydligare fokus på risker och avvikelser.

Förvaltningen ämnar utveckla förvaltningens analyser avseende risker och avvikelser i den löpande rapporteringen även om inte landstingsstyrelsens förvaltning ställer krav på denna typ av rapportering.

Revision noterar att fastställandet av internkontrollplanen av trafiknämnden för förvaltning för utbyggd tunnelbana och för trafikförvaltningens verksamhet hanterats olika. Förvaltning för utbyggd tunnelbana har bilagt internkontrollplanen med budgeten enligt landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar medan trafikförvaltningen har hanterat internkontrollplanen som ett särskilt ärende. Revisionen menar att det är värdefullt att de båda förvaltningarnas internkontrollplaner redovisas vid samma tillfälle och att det finns gemensamma bedömningar om åtgärder där det finns gemensamma risker över

förvaltningsgränserna. Förvaltning för utbyggd tunnelbana har i internkontrollplanen för 2019 identifierat riskområden som är gemensamma för förvaltningarna och som särskilt behöver beaktas. Dessa har i 2019 års internkontrollplan tydligare markerats som gemensamma och kommer även att samverkas med trafikförvaltningen.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör efterfråga information om förvaltningens investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet i förhållande till avtal och genomförandebeslut.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att förvaltningens ledning i samarbete med landstingsstyrelsens förvaltning och trafikförvaltningen bör utarbeta former för rapportering av väsentliga avvikelser mot projektens totala budget liksom fastställda tids- och kvalitetsramar.

Som påpekas i revisionen ställer landstingsstyrelsens förvaltning inte krav på ovanstående analyser. Förvaltningen ämnar utveckla den långsiktiga analysen i de rapporter som redovisas till landstinget.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutsärendet har inga ekonomiska konsekvenser.

Caroline Ottosson

Förvaltningschef för trafikförvaltningen

Mårten Frumerie

Förvaltningschef för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

YTTRANDE
2019-01-29

FUT 2018-0432
TN 2018-1525
Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Landstingsstyrelsens förvaltning
Registraturen
Box 22550
104 22 Stockholm

Bilaga 1

Yttrande över landstingsrevisorernas delrapport 2018 avseende trafiknämnden

Landstingsrevisorerna avger en delrapport baserad på de granskningar som genomförts. Revisorerna prövar om verksamheten bedrivs på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om intern styrning och kontroll är tillräcklig samt om räkenskaperna är rättvisande.

Landstingsrevisorerna har överlämnat revisionsrapporten till trafiknämnden för yttrande vilket görs genom detta tjänsteutlåtande.

Trafiknämnden har från och med 1 juli 2017 tagit över ansvaret för verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana. Verksamheten har efter övertagandet fortsatt att bedrivas inom en särskild, egen förvaltning vilket innebär att trafiknämnden har två självständiga förvaltningar.

Nedan följer trafiknämndens yttrande för revisions rekommendationer för respektive förvaltning.

Trafikförvaltningen

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämndens internkontrollplan bör utformas så att den ger en överblick över betydande risker och att det framgår hur dessa ska hanteras med tillräckliga kontroller.

Trafiknämnden genom trafikförvaltningen delar inte landstingsrevisorernas uppfattning att trafiknämndens internkontrollplan inte ger en överblick över verksamhetens betydande risker. Framtagandet av internkontrollplanen sker i enlighet med ”Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag” från 2013. I trafikförvaltningens rutin för framtagande av interkontrollplanen för ett visst verksamhetsår genomförs riskanalyser både på avdelningsnivå i verksamheten och av

trafikförvaltningens ledningsgrupp avseende övergripande styrningsfrågor och med syftet att redovisa ledningens risktolerans.

För att som slutprodukt få en övergripande plan för risker och riskhantering med en hanterbar omfattning gör förvaltningschefen tillsammans med ledningsgruppen en konsolidering och prioritering av de sammantagna riskerna. De mest väsentliga riskerna selekteras ut till den slutliga internkontrollplanen.

Trafiknämnden delar dock landstingsrevisorernas notering avseende att det kvarstår ett utvecklingsarbete med att tydliggöra vilka åtgärder och kontroller som genomförs för att hantera riskerna inom internkontroll-planen. Rekommendationen har beaktats inom ramen för arbetet med internkontrollplanen för 2019 avseende att konsolidera risker och tydliggöra åtgärder för att hantera dem.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att Trafikförvaltningens ledning bör föreslå nämnden hur de anläggningar som byggs av förvaltning för utbyggd tunnelbana ska ägas och integreras mot befintliga anläggningar i SL.

Som påpekas av revisionen kan det uppstå gränsdragningsproblem kring äganderätten till trafikanläggningarna och frågeställningar kring vilken juridisk enhet som bär ansvaret för olika delar i anläggningarna. Det kan uppstå komplexa frågor kring juridik och redovisning, till exempel moms- och skattemässiga frågor, gällande alla de trafikanläggningar där ägarförhållandet är delat. Trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana tillhör dock samma juridiska enhet, medan SL är en egen juridisk enhet.

Landstingsdirektören beslutade den 13 november att uppdra till SLL Styrning och ekonomi (STEK), trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana att genomföra en utredning. Syftet är att ge en helhetsbild av de risker som föreligger i samband med att nya tunnelbaneanläggningar integreras i befintliga anläggningar samt att föreslå en för koncernen optimal lösning.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning.

Trafiknämnden delar landstingsrevisorernas uppfattning om att brandskydd är ett prioriterat område. För att säkerställa förutsättningarna för ett tillräckligt brandskydd har nämnden via trafikförvaltningen genomfört en inventering av brandskyddet på tunnelbanestationer och åtgärdsplaner upprättas.

trafikförvaltningen kommer genomföra åtgärder i enlighet med prioriteringar som anges inom verksamhetsplanen för 2019, revidera riktlinjer för brandskydd med tillhörande säkerhetsbestämmelser och säkerhetsdelegationer samt komplettera med ansvar för brandskydd och vid behov ta fram nya säkerhetsbestämmelser. Även en översyn av trafikförvaltningens resurser inom brandskyddsområdet pågår för att minska konsultberoendet och säkerställa att nödvändiga personella resurser finns för ett effektivt brandskyddsarbete, både inom trafikförvaltningen och hos leverantörerna.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör tillsammans med tillväxt- och regionplanenämnden tydliggöra hur landstingets ansvar för replipunkter ska hanteras.

Trafiknämnden kommer genom trafikförvaltningen att delta i Länsstyrelsens projekt kring replipunkterna i syfte att samla berörda aktörer för att gemensamt verka för att replipunkterna ska utvecklas i enlighet med vad som beskrivs i den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050).

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör implementera rutiner som säkerställer den interna styrningen och kontrollen för godshantering.

Under 2019 kommer trafikförvaltningen att färdigställa den sedan tidigare initierade behovsanalysen och utredningen avseende den godstrafik det landstingsägda bolaget Waxholms Ångfartyg AB (WÅAB) upphandlar. Behovsanalys och utredning ska visa på behovet av godstransporter i Stockholms skärgård samt förvaltningens uppdrag och hur det ska genomföras.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör säkerställa att de får ta del av förvaltningens uppföljning av miljöarbetet i enlighet med landstingets miljöprogram.

Trafiknämnden kommer att ta del av miljörapporteringen för trafikförvaltningen i form av hållbarhetsrapporter som integrerats med SL:s, WÅAB:s och trafikförvaltningens årsredovisningar. Samma miljörapportering återkommer i ett senare skede i form av trafikförvaltningens publika hållbarhetsredovisning som även skickas till FN:s global compact-samarbete.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör efterfråga information om investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet i förhållande till avtal och genomförandebeslut.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att förvaltningens ledning i samarbete med landstingsstyrelsens förvaltning och trafikförvaltningen bör utarbeta former för rapportering av väsentliga avvikelser mot projektens totala budget liksom fastställda tids- och kvalitetsramar.

Som påpekas i revisionen ställer landstingsstyrelsens förvaltning inte krav på ovanstående analyser. Trafiknämnden genom förvaltning för utbyggd tunnelbana ämnar utveckla den långsiktiga analysen i de rapporter som redovisas till landstinget.

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 2/2019

Sammanträdesdatum
2019-01-29

Datum för justering: 2019-01-29

Datum för anslag: 2019-01-31

Kristoffer Tamsons (M)
Jens Sjöström (S)

---

§ 23

Yttrande över landstingsrevisorernas delrapport 2018
(TN 2018-1525, FUT 2018-0432)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 21 december 2018 från förvaltningscheferna.

YRKANDEN AVSEENDE ATT-SATS ETT I FÖRVALTNINGSCHEFENS FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Ordföranden yrkade bifall till att-sats ett i förvaltningschefens förslag till beslut
2. V-ledamöterna yrkade bifall till att-sats ett i sitt förslag till beslut (bilaga 8)
3. S-ledamöterna yrkade bifall till att-sats ett i sitt förslag till beslut (bilaga 9)

Ordföranden fann att nämnden beslutat i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut (första att-satsen).

YRKANDEN AVSEENDE ATT-SATS TVÅ I V-LEDAMÖTERNAS FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Ordföranden yrkade att att-sats två i V-ledamöternas förslag till beslut ska anses besvarad.
2. V-ledamöterna yrkade bifall till att-sats två i sitt förslag till beslut (bilaga 8).

Ordföranden fann att att-sats två i V-ledamöternas förslag till beslut skulle anses besvarad.

YRKANDEN AVSEENDE ATT-SATS TVÅ I S-LEDAMÖTERNAS FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT

1. Ordföranden yrkade att att-sats två i S-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut ska anses besvarad.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till att-sats två i sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 9).

Ordföranden fann att förslaget till tilläggsbeslut i form av att-sats två i S-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut skulle anses besvarad.

YRKANDEN AVSEENDE ATT-SATS TRE I S-LEDAMÖTERNAS FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT

1. Ordföranden yrkade att att-sats tre i S-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut ska avslås.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till att-sats tre i sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 9).

Ordföranden fann att förslaget till tilläggsbeslut i form av att-sats tre i S-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut ska avslås.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att avge yttrande i enlighet med bilagt förslag till yttrande, bilaga 1 till tjänstutlåtandet.

att yttrandet överlämnas till landstingsrevisorerna.

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att inte bifalla deras egna förslag till beslut respektive förslag till tilläggsbeslut.

Vid protokollet

Martin Jägerbert

FÖRSLAG TILL BESLUT
2019-01-29

TN 2018-1525
FUT 2018-0432

Trafiknämnden
Ärende 16

VÄNSTERPARTIET

Yttrande över landstingsrevisorernas delrapport 2018

Vi i Vänsterpartiet tackar landstingsrevisorerna för deras insiktsfulla delrapport 2018. Vi delar deras kritik och ser med särskild oro på ett par saker. Att revisorerna funnit att brandskyddet i tunnelbanesystemet inte är säkerställt är naturligtvis allvarligt och det är positivt att förvaltningen har gjort en inventering och att åtgärdsplaner har upprättats. Vad har inventeringen kommit fram till? Hur ska bristerna hanteras? Hur mycket kommer det kosta att åtgärda dem? Vi skulle uppskatta om nämnden fick ta del av resultatet av inventeringen och åtgärdsplanerna.

Upparbetningsgraden av investeringar inom trafiknämndens ansvarsområde har länge varit låg, vilket vi länge har uttryckt oro över. Revisorerna saknar analyser av de långsiktiga konsekvenserna avvikelserna från investeringsbudgeten har för investeringsverksamheten i sin helhet och respektive enskilda projekt avseende exempelvis kostnader och tidsförskjutningar. Ett tydligare fokus på risker och avvikelser bör föreligga vid uppföljning av investeringsverksamheten. Vi delar revisorernas synpunkter. Vi delar också deras kritik mot att nämndens internkontrollplan inte ger tillräcklig överblick över verksamhetens risker, och därmed inte den ståndpunkt som förs fram i det föreliggande förslaget till yttrande. Vi önskar att som ansvariga politiker få mer insyn och uppskattar därför förvaltningens tjänsteutlåtande i ärendet.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att avge yttrande i enlighet med förvaltningens förslag

att uppdra åt förvaltningen att informera nämnden om genomförd inventering av brandskyddet i tunnelbanesystemet och de upprättade åtgärdsplanerna

att yttrandet överlämnas till landstingsrevisorerna

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-01-29

TN 2018-1525,
FUT 2018-0432

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 16

Yttrande över landstingsrevisorernas delrapport 2018

Vi ser allvarligt på den kritik som regionrevisorerna framför. Vi kan konstatera att det fortsatt finns ett arbete kvar att göra för att stärka den interna styrningen och kontrollen och att ge förutsättningar för en långsiktig ekonomi i balans. Trots otaliga påpekanden från revisorerna har detta arbete ännu inte kommit i hamn. Det bekymrar oss att majoriteten i trafiknämnden inte tar allvarligare på revisorernas kritik.

Kollektivtrafiken är på många sätt regionens blodomlopp och en förutsättning för att hela länet ska kunna leva och utvecklas på ett ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbart sätt. Vi vill att fler ska resa kollektivt, att kvaliteten i kollektivtrafiken blir bättre och att kollektivtrafikens samhällsbyggande potential tas tillvara på ett bättre sätt än idag.

Därför oroas vi av att majoriteten i Trafiknämnden år efter år nöjer sig med bristande intern styrning och kontroll. Årets positiva ekonomiska resultat är glädjande, men utan tillräcklig intern styrning och kontroll kan nästa år bli mörkare.

Kritiken om bristande överblick vid bland annat beslut om investeringar är inte ny. Från oppositionen har vi tidigare ställt krav på ett mer fullgott ekonomiskt underlag vid beslut om investeringar, inte minst ospecificerade investeringar, men våra förslag röstas ständigt ner av majoriteten. Vi instämmer i revisorernas kritik av bristande långsiktighet. Trafiknämnden behöver stärka sin medvetenhet om långsiktiga konsekvenser av sina beslut.

Det är anmärkningsvärt att revisorernas kritik av brandskyddet återkommit gång på gång de senaste åren utan att majoriteten i trafiknämnden vidtagit åtgärder. Trafiknämnden har det yttersta ansvaret för brandsäkerheten. Ingen som reser med SL ska behöva vara orolig för brandfaran under sin resa. Ingen som arbetar inom kollektivtrafiken ska behöva tvivla på brandsäkerheten. Ett fullgott brandskydd är en grundläggande del av en välfungerande kollektivtrafik.

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Även kritiken mot hanteringen av replipunkterna i sjötrafiken är allvarlig. Replipunkterna är viktiga länkar som knyter samman skärgårdens delar och resten av länet. Under många år har de pekats ut som strategiskt viktiga både som knutpunkter och för tillgången till service i hela skärgården. Trots det dras många av dagens replipunkter med problem med basala funktioner som toaletter, papperskorgar, vindskydd och belysning. En viktig del av orsakerna till det är att det inte är helt klart vem som har det övergripande ansvaret för replipunkterna.

På ett strategiskt plan ligger helhetsansvaret på Region Stockholm genom den regionala utvecklingsplanen. Vi anser att det vore naturligt att regionen även ansvarar för att replipunkterna faktiskt fungerar enligt planen och att inget faller mellan stolarna.

Replipunkterna måste rustas upp så att de når den standard som anges i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2050). Såväl godsuppställning som bussangöring, tidspassning och parkeringsplatser är viktiga för replipunkternas grundfunktion som bytespunkter. Dessutom behöver de byggas ut för att minska trängsel och förses med fungerande väderskydd och realtidsinformation för både land- och sjötrafik.

Efter att under lång tid ha drivit frågan om utveckling av replipunkterna är vi glada att majoriteten tagit intryck och att ett projekt inletts. Dock är vi tveksamma till om de anslagna medlen kommer att räcka till för att åtgärda bristerna i hela systemet. Vi förutsätter att en konkret plan upprättas för hur brister ska åtgärdas och en tidplan för när den standard som anges i RUFS 2050 bedöms ha uppfyllts.

Med hänsyn till ovanstående föreslås trafiknämnden *dels* besluta

att avge yttrande i enlighet med förvaltningens förslag med undantag för ovanstående ändringar.

dels besluta att uppdra åt förvaltningschefen

att snarast återkomma till nämnden med en handlingsplan för att säkerställs fullgott brandskydd i hela kollektivtrafiken, med särskilt fokus på att åtgärda bristerna inom tunnelbanesystemet.

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

att utreda hur ett övertagande av totalansvar för replipunkterna inom Region Stockholms ansvarsområde kan genomföras.

Vad gör Landstingsrevisorerna?

Landstingsrevisorerna granskar den verksamhet som bedrivs av landstingets 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. Verksamhets-revisionen redovisas löpande i projektrapporter. Publikationerna finns på Landstingsrevisorernas hemsida www.sll. se/rev. De kan också beställas från revisionskontoret. Det går även att prenumerera på Landstingsrevisorernas nyhetsbrev Nytt från landstingsrevisionen genom att anmäla intresse via e-postmeddelande till landstingsrevisorerna.rev@sll.se.

Landstingsrevisorerna
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

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/rev
Org.nr: 232100-0016

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
BOKSLUTSPROCESSEN					
2016 Delår ID: 876	Trafikförvaltningens ledning bör fastställa gränsvärden som reglerar när en justering av ersättning för personalkostnader mellan trafikförvaltningen och SL respektive Waxholmsbolaget ska ske.		X		DÅR 2018: Utkast på rutiner har tagits och arbetet planeras slutföras under hösten. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2017 Delår ID: 1065	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa formaliserade rutiner för hur och när kvalitetssäkring av kontoavstämningar ska ske för månads- och tertialbokslut.		X		DÅR 2018: Arbete har påbörjats men inte slutförts. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
FASTIGHETER					
2017 Årsrapp ID: 1195	Trafikförvaltningens ledning bör inventera och definiera vilka krav som följer av ansvaret som byggherre samt förtydliga och säkerställa styrning och kontroll för detta ansvarsområde.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
FUT					
2017 Årsrapp ID: 1119	FUT:s ledning bör vidareutveckla styrdokumenten för konsulthantering, inklusive dokumentationskrav, i syfte att underlätta efterlevnad och uppföljning av framförallt behovsanalys och anbudsutvärdering.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
FÄRDTJÄNST					
2016 Årsrapp ID: 975	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att kontrollmoment för färdtjänstverksamhetens finansiella flöden genomförs och dokumenteras på ett spårbart sätt.		X		ÅR 2018: Revisionen konstaterar att kontrollmoment som faktiskt genomförs löpande (om än inte som del av en tydlig IK-struktur/process) dokumenteras så att spårbarhet föreligger. Denna del av rekommendationen är därmed åtgärdad. Däremot konstaterar revisionen att förvaltningen ännu inte kartlagt och utarbetat en processbeskrivning med tydliga kontroller samt rutiner för detta. Denna del av rekommendationen återstår därmed. För tydlighetens skull avslutas denna rekommendation och det som återstår att göra återfinns i ny rekommendation nr 1404.
2018 Årsrapp ID: 1404	Trafikförvaltningens ledning bör kartlägga och beskriva kontroller i väsentliga flöden inom färdtjänstverksamheten.				ÅR 2018: Denna rekommendation kommer ursprungligen från del av rekommendation nr 975 som delvis var åtgärdad och därför tas bort och ersätts av den här nya rekommendationen. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
INTERN KONTROLL REDOVISNINGSRUTINER					
2017 Årsrapp ID: 1205	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga rutinerna gällande utlandsresor enligt gällande regelverk.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2017 Årsrapp ID: 1206	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att de interna kontrollmoment och krav som finns för utlandsresor även omfattar pågående investeringsprojekt och program.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
2017 Årsrapp ID: 1207	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att attestrutiner vid attest av kostnader för utlandsresor samt ledningsnära kostnader och representation alltid tillämpas.		X		ÅR 2018: Vid årsbokslutet har inga ytterligare avvikelser noterats. Rekommendationen kommer att följas upp tillsammans med rekommendation 1205 och 1206 under 2019. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
INVESTERINGAR					
2015 Årsrapp ID: 777	Trafikförvaltningens ledning bör ta fram en rutin för hur budgetavvikelser inom projekt och program ska hanteras och när ett nytt genomförandebeslut bör tas.	X			ÅR 2018: En rutin har tagits fram som innefattar en månatlig kontroll. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
2016 Årsrapp ID: 978	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra ansvarsfördelningen inom programverksamheten samt fortsätta utveckla formerna för hur den interna styrningen och kontrollen inom program ska hanteras.		X		DÅR 2017: Trafikförvaltningen har antagit en ny beslutsordning under 2017. Vidare pågår en översyn från SLL avseende förtydligande av ansvarsfördelning. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2016 Årsrapp ID: 979	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur beslut, dokumentation och kontroll av tilläggs- ändrings- och avgående arbeten ska ske.			X	DÅR 2017: Inga särskilda åtgärder har vidtagits och det framgår inte särskilt i den nya beslutsordningen hur kontroll av tilläggs- ändrings- och avgående arbeten ska ske. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2016 Årsrapp ID: 980	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att interna underlag till tilläggs- ändrings- och avgående arbeten visar analys av påverkan på framtida driftskostnader samt att detta har stämts av mot genomförandebeslut och förankrats internt.			X	DÅR 2017: Inga särskilda åtgärder har vidtagits. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2016 Årsrapp ID: 983	Trafikförvaltningens ledning bör i samarbete med landstingsstyrelsens förvaltning utarbeta former för rapportering av väsentliga avvikelser mot de i program ingående projektens totala budget liksom fastställda tids- och kvalitetsramar.			X	ÅR 2017: Ett utvecklingsarbete kring investeringsprocessen pågår och förvaltningen deltar i arbetet. Än så länge har dock inga förändringar genomförts. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2017 Årsrapp ID: 1190	Trafikförvaltningens ledning bör i samverkan med landstingsstyrelsens förvaltning tydliggöra innebörden av budget- respektive genomförandebeslut både i övergripande styrdokument och anvisningar samt löpande i budget- och uppföljningsdokument.		X		ÅR 2018: Tabellerna har utvecklats men det finns fortfarande behov av att tydliggöra hur uppföljningen, och eventuella avvikelser, mot genomförandebeslut synliggörs. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2018 Delår ID: 1311	FUT:s ledning bör i samarbete med landstingsstyrelsens förvaltning och trafikförvaltningen utarbeta former för rapportering av väsentliga avvikelser mot projektens totala budget liksom fastställda tids- och kvalitetsramar.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
INVESTERINGSPROJEKT I REDOVISNINGEN					
2015 Årsrapp ID: 781	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att beslutsdokumentation finns för dels omföringar mellan pågående investeringsprojekt, dels omföringar mellan resultat- och balansräkningen för att möjliggöra spårbarhet och säkerställa rättvisande räkenskaper.		X		ÅR 2018: För omföringar mellan projekt pågår ett arbete internt inom förvaltningen rörande vilka krav på godkännande som ska finnas vid omföring mellan projekt. För omföring från balansräkning till resultaträkning har rutiner förstärkts där revisionen har noterat att den blankett som finns antagen och som ska fyllas i om utgifter kostnadsförs efterföljande år, används. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2015 Årsrapp ID: 783	Trafikförvaltningens ledning bör i enlighet med god redovisningssed pröva och dokumentera behov av nedskrivning av projekt inför att projekt pausas.		X		ÅR 2018: Förvaltningen har tagit fram en rutin där det framgår att nedskrivningsprövning ska göras av projekt som pausas. Hur nedskrivningsprövning ska göras framgår dock inte. Av granskning framkommer att nedskrivningsprövning gjorts när projekt pausats. Av stickprov framkommer dock att rutinen inte efterlevts fullt ut. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2017 Årsrapp ID: 1208	Trafikförvaltningens ledning bör stärka rutiner avseende genomlysning av upparbetade utgifter för att identifiera utgifter som ska resultatföras.		X		ÅR 2018: Trafikförvaltningen har vidtagit åtgärder. Revisionen noterar dock att rutinerna inte följs fullt ut. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2017 Årsrapp ID: 1209	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa lämpliga kontroller för omföringar av större belopp mellan investerings/anläggningsredovisning och driftredovisning samt se till att regelverk för omföringar är inarbetade i attestordningen.		X		ÅR 2018: En blankett har arbetats fram under hösten 2018 med vilka krav på verksamhetsbeslut som ska finnas för omföring. Med anledning av att implementering skett efter den period som revisionens stickprov avsåg har det ej varit möjligt att granska implementerad rutin. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
IS/IT					
2012 Årsrapp ID: 90	Trafikförvaltningens ledning bör fastställa och införa rutiner och riktlinjer för genomgång av befintliga användare i Agresso (klienten).		X		DÅR 2018: Under 2018 har en rutin tagits fram hur behörigheter ska beställas i framtiden och hur genomgång av behörigheter ska göras löpande. Vid granskningstillfället hade genomgång ej ännu genomförts. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
KOMPETENSFÖRSÖRJNING					
2014 Delår ID: 466	Trafikförvaltningens ledning bör på ett systematiskt sätt kartlägga förvaltningens behov av kompetens samt identifiera och beskriva bristen på vissa yrkeskategorier som underlag för åtgärder på såväl lång som kort sikt.		X		ÅR 2018: Arbetet med konstulväxling, som tidigare bedrevs i projektform, har nu övergrått till löpande arbete inom linjen. Parallellt pågår införandet av KOLL (införandet pågår fram till 2020). Enligt nämndens årsrapport 2018 samt verksamhetsplan 2019 är framtagandet av en kompetensförsörjningsplan för hela trafikförvaltningen prioriterat inför 2019. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2014 Delår ID: 467	Trafikförvaltningens ledning bör koppla kompetensförsörjningsbehovet till regler och riktlinjer för konsultanvändning i projekt respektive i linjen.	X			ÅR 2018: Förvaltningen har tagit fram en konsulthandbok och det finns ett regelverk för hur konsulter får anlitas. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
KONSULTANVÄNDNING					
2017 Årsrapp ID: 1193	Trafikförvaltningens ledning bör vidareutveckla styrdokumenten för konsulthantering, inklusive dokumentationskrav, framförallt för behovsanalys och utvärderingar av anbud, i syfte att underlätta följsamheten till och uppföljning av avropsprocessen för konsulter.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
KUNDSERVICE					
2015 Årsrapp ID: 779	Trafikförvaltningens ledning bör på ett systematiskt sätt analysera kundsynpunkter som underlag för uppföljning och åtgärder inom trafikavtal.		X		År 2018: Granskningen visar att rapporter och rekommendationer för åtgärder inom kundservice finns. Ett nytt system för kundsynpunkter avses även att implementeras under våren 2019. Från systemet kan statistik och rapporter tas fram inom olika kategorier som sedan kan analyseras och tas vidare i ett utvecklingsarbete inom kundservice. Det är dock fortsatt inte tydligt hur kundsynpunkter på ett systematiskt sätt ligger till grund för åtgärder och stöd i avtalsuppföljningen, exempelvis för att verifiera trafikutövarnas trafik och tjänster, av trafikavtalen. Den del av den ursprungliga rekommendationen som gäller kundservice bedömer revisionen som åtgärdad. Mot denna bakgrund har rekommendationen omformulerats. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
ORGANISATION					
2018 Delår ID: 1305	Trafikförvaltningens ledning bör föreslå nämnden hur de anläggningar som byggs av förvaltning för utbyggd tunnelbana ska ägas och integreras mot befintliga anläggningar i SL.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
REINVESTERINGAR					
2016 Årsrapp ID: 985	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en likartad bedömning och prioritering av nämndens reinvesteringsbehov.			X	DÅR 2018: Av granskningen framkommer att utveckling av denna process har lagts längre fram i tiden. Arbetet bedrivs tillsvidare på samma sätt som tidigare. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
RISKBEDÖMNING OCH INTERN KONTROLLPLAN					
2014 Delår ID: 471	Trafikförvaltningens ledning bör definiera verksamhetens väsentliga processer för att möjliggöra riskidentifiering och hantering samt utforma nyckelkontroller för respektive process.			X	ÅR 2018: Arbete med huvudprocesskarta är påbörjat. Det framgår dock av granskningen att det återstår mycket arbete med denna och det är fortfarande oklart i vilken grad pågående arbete kommer att ge effekter kopplat till rekommendationen. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2018 Delår ID: 1308	Trafikförvaltningens ledning bör implementera rutiner som säkerställer den interna styrningen och kontrollen för godshanteringen.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
SPÅRTRAFIKSTÖRNINGAR OCH ERSÄTTNINGSTRAFIK					
2018 (Projekt 6/2018) ID: 1343	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra ansvar för beslut om beställning av ersättningstrafik och säkerställa att gällande beslutsordning följs samt att beslut dokumenteras enligt instruktion i beslutsordning.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
SÄKERHET OCH BRANDSKYDD					
2017 Årsrapp ID: 1200	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att ansvarsfördelningen inom samtliga säkerhetsområden tydliggörs i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer och fullmäktiges policy.		X		ÅR 2018: Revisionen bedömer att insatser för att förtydliga ansvarsfördelningen har påbörjats. Exempelvis att det strategiska och operativa ansvaret för trafiksäkerhetsfrågor avses att förtydligas genom inrättande av tjänsten trafiksäkerhetschef på trafikavdelningen, inget beslut är dock fattat om tjänsten. Ansvarsfördelningen för skal- och tillträdesskydd planeras att förtydligas i riktlinjerna som ska arbetas fram under 2019. Team säkerhets funktion har förtydligats i säkerhetsbestämmelsen Trafikförvaltningens system för säkerhetsstyrning. I övrigt finns ingen arbetsbeskrivning för teamet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Årsrapport 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
TILLGÄNGLIGHET I SJÖTRAFIKEN					
2014 Årsrapp ID: 520	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur målen för tillgänglighet i sjötrafiken i trafikförsörjningsprogrammet ska nås, exempelvis vad avser ”full tillgänglighet”. Indikatorer för mätning och uppföljning bör tas fram.		X		ÅR 2017: Ett nytt trafikförsörjningsprogram är antaget och enligt tidigare uppgift ska definition av ”full tillgänglighet” och nya mål samt indikatorer för mätning och uppföljning ingå. Revisionen kommer att följa upp rekommendationen i samband med granskning av hur det nya trafikförsörjningsprogrammet omhändertas i nämndens mål och styrande dokument. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
TRAFIK- OCH STÖRNINGSINFORMATION					
2016 Delår 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.			X	ÅR 2018: Arbete med denna rekommendation har inte påbörjats. Rekommendation bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
TRAFIKPLANERING					
2016 (Projekt 3/2016) 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.		X		ÅR 2017: Ansvaret för trafikplanering och behov av samverkan berörs mycket kortfattat i förvaltningens arbetsordning. En utredning avseende trafikplaneringsfunktionen pågår internt inom trafikförvaltningen. I övrigt har revisionen tidigare konstaterat att arbetet med de övergripande processerna varit nerprioriterat inför 2017 till förmån för andra utvecklingsinsatser. Det har nu framkommit att ett arbete med processer på en övergripande nivå kommer att initieras. Rekommendationen bedöms delvis vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
TRAFIKSÄKERHET					
2017 (Projekt 3/2017) 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.			X	ÅR 2018: Granskningen visar att det finns planer på att inrätta en ny tjänst på trafikavdelningen som trafiksäkerhetschef och upphandla ett nytt ärendehanteringssystem för att stärka möjligheten till att sammanställa och analysera trafiksäkerhetshändelser. Inget beslut är fattat om att inrätta tjänsten och upphandlingen av nytt ärendehanteringssystem är inte påbörjad. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.