Landstingsrevisorerna
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

2018-10-25 RK 2018-0013

Trafiknämnden
Styrelserna för
AB Storstockholms Lokaltrafik
Waxholms Ångfartygs AB

Delrapport 2018
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade vid sitt möte 2018-10-25 att överlämna rapporten till trafiknämnden och till styrelserna för AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB för yttrande senast 2019-01-31.

Vi konstaterar att det fortsatt pågår ett systematiskt och långsiktigt arbete med att analysera och utveckla intern styrning och kontroll inom trafiknämndens verksamheter. Vi bedömer dock samtidigt att fortsatta åtgärder behöver vidtas inom flera av de områden som vi har lyft fram under 2016 och 2017 och att det är angeläget att nämnden snarast stärker styrningen och den interna kontrollen inom ett antal områden. Det är som tidigare vår mening att nämnden bör efterfråga en samlad ekonomisk konsekvensbeskrivning ur ett längre tidsperspektiv i syfte att ha ett fullgott underlag för beslut om bl.a. investeringar. På motsvarande sätt är fastställande av mål en angelägenhet för nämnden.

Styrelsen för aktiebolag kan inte överlämna ansvaret för bolagets interna styrning och kontroll. Det innebär att vi som lekmannarevisorer kommer att lämna samma omdöme för SL och Waxholmsbolaget som lämnas för trafiknämndens interna styrning och kontroll.

Nämndens synpunkter önskas särskilt vad gäller trafiknämndens arbete med åtgärder som långsiktigt ger förutsättningar för en ekonomi i balans samt utveckling av formerna för den långsiktiga verksamhetsstyrningen i form av mål och styrdokument, det fortsatta utvecklingsarbetet kring kontroll på nämndens anläggningar i allmänhet och brandskydd i synnerhet samt intäktssäkringen från biljettsystemet på kort och lång sikt.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Turid Stenhaugen
Ordförande

Christina Holmqvist
Sekreterare

Landstingsrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

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

Säte: Stockholm
Org.nr: 23 21 00 - 0016
www.sll.se/rev

Besöksadress: Hantverkargatan 25 B. T-bana Rådhuset

DELRAPPORT 2018

Trafiknämnden

Landstingsrevisorerna
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Sammanfattning

I denna rapport ges en lägesrapport utifrån de granskningar som genomförts hittills under året inkl. 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. Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar, dvs. verksamheterna i både trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Samma bedömningar lämnas som tidigare till styrelserna i bolagen.

Ekonomiskt- och verksamhetsmässigt resultat

Nämnden prognostiserar årets resultat till 702,1 mnkr (trafikförvaltningens verksamhet 700 mnkr, FUT:s 2,1 mnkr), vilket är 452,1 mnkr högre än fullmäktiges resultatkrav. För investeringarna prognosticeras en upparbetningsgrad på 65 procent (65 procent för trafikförvaltningen, 67 procent för FUT). Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats enligt landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar.

Som revisionen pekat på flera år i rad behöver analyser av de långsiktiga ekonomiska konsekvenserna av framför allt nämndens investerings- och trafikavtalsbeslut utvecklas. Vidare bör reinvesteringar analyseras och anges separat i nämndens rapportering mot bakgrund av att dessa historiskt har förefallit skjutas allt längre fram i tiden. Behovet av en analys av situationen på längre sikt gäller även det arbete som görs ur effektiviseringssynpunkt och resultatet av dessa insatser. Revisionen ser allvarligt på att nämnden ännu inte har fastställt former för hur en sådan samlad långsiktig ekonomisk bedömning ska presenteras samt hur planering och prioritering ur ett långsiktigt perspektiv ska hanteras. Revisionen konstaterar att tidigare lämnade rekommendationer inte har hanterats.

För de fullmäktigemål där prognos enligt landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar ska anges bedömer nämnden att målnivåerna kommer att nås för tre av sex indikatorer. Måluppfyllelsen har i huvudsak kommenterats enligt anvisningarna. Liksom tidigare menar revisionen att en bedömning av nämndens verksamhet utifrån indikatorerna förutsätter att nämnden också redovisar en analys av själva målnivåerna. Nämnden har också i enlighet med anvisningarna beskrivit status för fullmäktiges uppdrag. Revisionen menar att nämnden bör underlätta analysen av uppdragshanteringen genom att ange prognos för sluttidpunkt för samtliga uppdrag samt en analys av risker kopplat till uppdragshanteringen.

Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska resultatet för året i allt väsentligt som rimlig. Revisionen bedömer även prognosen för det verksamhetsmässiga resultatet i allt väsentligt som rimlig i de delar där nämnden lämnat prognos.

Intern styrning och kontroll

Nämnden har ansvar för den interna styrningen och kontrollen. Där ingår ansvar för god ekonomisk hushållning, vilket innebär att nämnden måste ta ställning till de

samlade konsekvenserna av beslut ur ett längre tidsperspektiv. Revisionen bedömer t.ex. att tidsperspektivet i nämndens budget och uppföljning behöver vara längre än dagens fem år för att beskriva de långsiktiga konsekvenserna av investerings- och trafikavtalsbeslut och hur konsekvenserna kan hanteras.

Liksom tidigare bedömer revisionen att nämnden tydligt måste fatta beslut om hur fullmäktiges mål ska brytas ner och följas upp via indikatorer. Genomförd granskning av pendeltågstrafiken och särskilt Citybanan visar att det dels saknas nedbrutna mål och viktiga indikatorer, dels förekommer enskilda nämndbeslut om mål som sedan inte finns inarbetade i nämndens styrdokument.

Inom nämndens verksamhet benämns flera av de mer långsiktiga styrdokumenten sammantaget som ”det strategiska ramverket”. Revisionen ser positivt på ambitionen att peka ut ett sådant strategiskt ramverk för verksamheten. Revisionen menar dock att nämndens styrning för närvarande inte följer det strategiska ramverk som budgeten hänvisar till då flera viktiga dokument i praktiken saknas. Det är också revisionens bedömning att det finns oklarheter i hur de olika dokumenten i ramverket förhåller sig till varandra och vilken roll de har i styrningen. Mot bakgrund av nämndens övergripande ansvar för verksamheten är det revisionens bedömning att nämnden, inte förvaltningsledningen, bör besluta hur det strategiska ramverket ska vara utformat.

Revisionen konstaterar att en rad utvecklingsaktiviteter pågår inom trafikförvaltningen för att åtgärda identifierade brister i nämndens interna kontroll. Det framgår dock av genomförda granskningar att utvecklingsarbetet inom olika områden skulle stärkas av en verksamhetsövergripande analys som utgångspunkt för hur utvecklingsarbetet planeras och följs upp. Exempelvis gäller detta arbetet med att förbättra nämndens kontroll över anläggningen (dvs. bana, el, signal, tele, IT, fastigheter) där också revisionen tidigare lämnat rekommendationer. Även revisionens granskning av skärgårdstrafiken visar på behov av en samlad verksamhetsövergripande analys för utvecklingsarbetet. För biljettsystemet SL Access anser revisionen att de åtgärder som nämnden vidtar för att kompensera för leverantörens bristande interna kontroll behöver vara tydligare formaliserade och att spårbarheten behöver förbättras. Det är därför revisionens bedömning att de åtgärder som hittills slutförts inte är tillräckliga.

Revisionens granskning under året av nämndens brandskydd förstärker intrycket av att nämndens kontroll över anläggningen behöver stärkas. Vidare bör nämndens internkontrollplan utformas så att den ger en överblick över betydande risker där det framgår hur dessa ska hanteras med tillräckliga kontroller. Revisionen konstaterar sammanfattningsvis att det finns fortsatt behov av att stärka den interna kontrollen inom flera områden.

Räkenskaper

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.

I auktoriserad revisors granskning av SL och WÅAB har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättade i enlighet med bokföringsnämndens allmänna råd och god redovisningssed.

Innehåll

1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2018-08-31 1
1.1 Ekonomi 1
1.2 Verksamhet 3
1.3 Sammanfattande bedömning 5

2 Intern styrning och kontroll 6
2.1 Ekonomistyrning 6
2.2 Verksamhetsstyrning 9
2.3 Riskhantering och intern kontroll 12
2.4 Verksamhetsutveckling 13
2.5 Intern styrning och kontroll i ekonomiprocesser 15
2.6 Koll på anläggningen 17
2.7 Brandskydd 20
2.8 Medfinansiering 22
2.9 Måluppfyllelse Citybanan 25
2.10 Skärgårdsfrågor 31
2.11 Hållbarhets- respektive miljöredovisning 35
2.12 Granskningar utan väsentliga iakttagelser 36
2.13 Sammanfattande bedömning 36

3 Räkenskaper 37
3.1 Delårsrapport 2018-08-31 37
3.2 Sammanfattande bedömning 37

4 Förvaltning för utbyggd tunnelbana 38
4.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat – prognos per 2018-08-31 38
4.2 Intern styrning och kontroll 39
4.3 Räkenskaper 42

5 Yttrande över Årsrapport 2017 42

Bilaga 1 Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare års lämnade rekommendationer till nämnden/styrelserna

Bilaga 2 Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare års lämnade rekommendationer till ledningen

Bilaga 3 Yttrande över årsrapport 2017

1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2018-08-31

Trafiknämnden har från och med 1 juli 2017 tagit över ansvaret för verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Verksamheten bedrivs även fortsättningsvis inom en särskild förvaltning vilket innebär att trafiknämnden har ansvar för två förvaltningar.

Avsnitt 1 - 3 omfattar granskning av den verksamhet som utövas inom trafikförvaltningen, inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB). Granskning av den verksamhet som utövas inom FUT redovisas i sin helhet i avsnitt 4.

Trafiknämnden ska enligt reglementet och avtal med SL respektive WÅAB sköta förvaltningen av SL:s och WÅAB:s avtal och tillgångar. Styrelsen för ett bolag ansvarar dock alltid för bolagets angelägenheter och ska fortlöpande kontrollera om lämnad delegation kan upprätthållas (ABL 4 §). Lekmannarevisonen kommer därför i revisionens årsrapport att lämna samma omdöme för SL respektive WÅAB som för trafiknämndens interna styrning och kontroll.

1.1 Ekonomi

Nämnden prognostiserar årets resultat till 700 mnkr, vilket är 450 mnkr högre än fullmäktiges resultatkrav.

Intäkterna prognostiseras till 22 998 mnkr, vilket är 373 mnkr (ca 1,6 procent) högre än budgeterat. Biljett-/resenärsintäkterna beräknas överstiga budgeten med ca 23 mnkr. Den ökade intäkten anges vara en följd av ökat resande, samt att resandet redan vid ingången av 2018 var högre än vad som antogs vid budgettillfället tidigare under 2017. De ökade intäkterna motverkas i viss mån av ett bortfall under sommaren kopplat till de avgiftsfria ungdomsbiljetterna, vilket kompenserats genom statsbidrag[1] (se nedan). Uthyrning av fordon beräknas ge 18 mnkr högre intäkter medan uthyrning av lokaler ger 22 mnkr lägre intäkter jämfört med budget. Även reklamintäkterna beräknas bli lägre, 6 mnkr.

Övriga intäkter prognosticeras bli 360 mnkr högre än budget. Den största avvikelsen i övriga intäkter (260 mnkr) avser ett antal poster, framförallt externa projekt, som är resultatneutrala, dvs. motsvarande belopp finns på kostnadssidan. Nämnden har som nämnts fått ett statsbidrag för de avgiftsfria ungdomsbiljetterna (79 mnkr). En högre aktiveringstakt för investeringar än budgeterat bidrar till ökade finansieringsbidrag (33 mnkr) medan bidrag för trängselbussar beräknas bli lägre än budgeterat (16 mnkr). Fakturerade kontrollavgifter för resenärer beräknas bli högre än budgeterat (20 mnkr). Utöver detta finns diverse mindre (positiva och negativa) delposter.

Kostnaderna, inkl. avskrivningar och finansiella poster, uppgår enligt prognosen till 22 297 mnkr, vilket är 78 mnkr (ca 0,3 procent) lägre än budgeterat. Inom ramen för

[1] . Den positiva nettoeffekten av statsbidraget för ungdomsbiljetten minus intäktsbortfall beräknas vara 36 mnkr.

denna budgetavvikelse på totalnivå finns en rad positiva och negativa avvikelser. Kostnaderna för köpt landtrafik prognosticeras bli 336 mnkr lägre än budget. En förklaringsfaktor är lägre kostnader i busstrafiken (92 mnkr) med dels lägre kostnader för index, dels lägre kostnader i så kallade VBP-avtal[2] inom innerstaden på grund av trängsel i trafiken och framkomlighetsproblem, samt på vissa busslinjer i Norrort till följd av överströmning av resenärer till Citybanan. Inom busstrafiken har trafiknämnden vidare erhållit viten (42 mnkr) vilket ytterligare bidrar till lägre kostnader. En annan förklaringsfaktor är pendeltåg som har lägre kostnader för incitament (91 mnkr) som finns i avtalskonstruktionen. En tredje förklaringsfaktor är lägre kostnader för VBP-avtalen kopplat till poster som avser föregående års trafik (111 mnkr). Köpt färdtjänsttrafik beräknas få 41 mnkr lägre kostnader än i budget till följd av färre resande än tidigare bedömning. Köpt sjötrafik får däremot 27 mnkr högre kostnader framförallt beroende på ökade bränslekostnader och att beslut i nämnden att permanenta Nord-/Sydlinjen togs efter att budgeten var beslutad. Kostnaderna för drift och underhåll prognostiseras bli 64 mnkr lägre än budget beroende på att planerat underhåll inte startats i förväntad takt (66 mnkr), lägre behov av akut underhåll (9 mnkr) och diverse övriga lägre driftkostnader (44 mnkr). Däremot ökar kostnaderna inom drift och underhåll för elskatt och elförbrukning (18 mnkr) samt lokalkostnader där det främst handlar om kostnader för en omfattande brandskyddsutredning (39 mnkr). Personalkostnaderna prognostiseras bli 7 mnkr lägre än budget. Här förmodas lönekostnaderna bli betydligt lägre än budget (80 mnkr) vilket vägs upp av kostnader för inhyrd personal (76 mnkr).

Övriga kostnader prognosticeras bli 388 mnkr högre än budget. Den största avvikelsen (206 mnkr) utgörs av ökade kostnader inom framförallt externa projekt. Dessa kostnader är dock helt resultatneutralt då motsvarande belopp finns på intäktssidan. I övrigt handlar det här om ökade kostnader bland annat till följd av felaktiga klassificeringar inom investeringsredovisningen (97 mnkr) som resultatförts. Här finns också en redovisningsteknisk avvikelse i form av högre kostnad (74 mnkr) kopplat till personalredovisningen. Resterande avvikelse inom övriga kostnader består av diverse avvikelser som kundförluster och försäljningskostnader vilka netto ger en högre kostnad (11 mnkr).

Avskrivningskostnaderna prognostiseras bli 335 mnkr högre än budget på grund av ändrade avskrivningsplaner framförallt inom Roslagsbanan. Finansnettot beräknas bli 380 mnkr lägre jämfört med budget huvudsakligen till följd av försålda fordringar (337 mkr). Till detta tillkommer kostnad för valutasäkring och ett bortfall av intäktsränta kopplat till försäljningen (30 mkr). I övrigt handlar det i huvudsak om att räntekostnaderna beräknas understiga budget (73 mnkr).

Revisionen noterar att det i delårsrapportens resultaträkning är två kostnadsposter i helårsbudgeten som inte stämmer med nämndens beslutade 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] Verifierbar Betalande Påstigande

Periodens investeringar uppgår till 1 903 mnkr, vilket innebär en upparbetningsgrad per augusti på 29 procent. För helåret 2018 är prognosen 4 250 mnkr (dvs. upparbetningsgrad 65 procent), vilket understiger budget med 2 334 mnkr. Nämnden kommenterar avvikelser mot årets budget för enskilda program och projekt. Upparbetningsgrad respektive prognos för reinvesteringsprojekt[3] kan visserligen räknas fram via en bilaga (102 procent) men anges inte tydligt i nämndens delårsrapport och kommenteras inte i förhållande till tidigare års utfall och kommande behov.

Den ekonomiska uppföljningen mot budgeten är av stor betydelse för nämndens möjlighet att använda budgeten som styrinstrument och ta ställning till behov av åtgärder (se vidare avsnitt 2.1). Liksom tidigare menar revisionen att nämndens rapportering i större utsträckning bör precisera beloppsmässiga avvikelser mot budget för verksamheterna. Revisionen har tidigare särskilt framhållit behovet av en fördjupad analys av trafikkostnaderna motsvarande den som ges för biljettintäkterna. Detta behov kvarstår i 2018 års delårsrapport. Vidare analyserar inte nämnden konsekvenserna av att utfallet för nämndens underhållskostnader även detta år förmodligen inte kommer att nå upp till budget. Nämndens analys av tidigare nämnd avvikelse under övriga kostnader som är kopplad till personalredovisningen är inte heller fullt ut analyserad. Det är därför revisionens mening att nämnden separat bör ge en redovisning av personalkostnaderna gällande både egen personal och inhyrd personal fördelat på kostnader i resultaträkningen och utgifter i investeringsredovisningen.

1.2 Verksamhet

Nämnden har redovisat prognos för de indikatorer till fullmäktiges mål för kollektivtrafiken som tagits upp i landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar för delårsrapporten. Revisionen noterar att det enligt landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar är fyra av tio indikatorer som inte prognosticeras i delåret.

Prognos för kursiverade indikatorer nedan efterfrågas inte i anvisningarna från landstingsstyrelsens förvaltning	**Utfall 2018 aug**	**Utfall 2017 aug**	**Prognos 2018**	**Mål 2018**
Landstingsfullmäktiges mål				
Attraktiva resor				
Nöjda resenärer – allmän kollektivtrafik	80 %	82 %	80 %	≥ 75 %
Nöjda resenärer – särskild kollektivtrafik	86 %	85 %	86 %	≥ 90 %
Nöjda resenärer – allmän skärgårdstrafik	96 %	96 %	96 %	≥ 91 %
Trygga resor				
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	71 %	71 %	73 %	≥ 77 %
Effektiva resor				

[3] Reinvesteringsprojekt och reinvesteringar är de termer som brukar användas inom trafiknämnden. Ersättningsinvesteringar är den term som används i landstingets investeringsstrategi.

Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	-	-	-	≥ 90 %
Kostnad per personkilometer	-	-	-	≥ 3,40 kr
Tusentals påstigande en vanlig vardag	2 731	2 667	2 799	2 803
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna	-	-	-	≥ 50,5 %
Tillgänglig och sammanhållen region				
Busstrafik, fungerande automatiskt inre utrop	-	-	-	≥ 87 %
Andel spårfordon med tillgängligt insteg	100 %	100 %	100 %	100 %

Nämnden bedömer att uppsatta målnivåer för de redovisade indikatorerna delvis kommer att uppnås. De indikatorer som prognostiseras att inte nå målnivåerna är nöjda resenärer inom särskild kollektivtrafik, andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar samt antalet påstigande en vanlig vardag.

Måluppfyllelsen för efterfrågade indikatorer har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport. Vidtagna åtgärder redovisas kortfattat. För trygghetsindikatorn anges att förvaltningen tillsammans med samverkansaktörer vidtar åtgärder som förväntas ge positiva bidrag till måluppfyllelsen. För särskild kollektivtrafik anges att leverantörerna av färdtjänsttaxi arbetar med kontinuerliga utbildningsinsatser av förare. Prognosen för indikatorn antal påstigande beskrivs variera mellan trafikslagen. Antalet påstigande i busstrafiken beräknas bli lägre än budgeterat medan antalet påstigande i pendeltågs- och lokalbanetrafiken beräknas bli högre än budget. Delårsrapporten beskriver åtgärder som vidtas för att framförallt försöka bidra till bättre framkomlighet för bussarna i innerstaden. För prognosen gällande indikatorn Nöjda resenärer – allmän kollektivtrafik lämnar nämnden en reservation i form av att prognosen baseras på en fortsatt stabil trend för pendeltågstrafiken. För nämndens egen indikator punktlighet redovisas ingen prognos. Däremot kommenteras utfallet per augusti och vilka åtgärder som vidtas.

För att kunna bedöma verksamhetens resultat är det, som revisionen även tidigare pekat på[4], viktigt att det i planerings- och uppföljningsdokument redovisas en analys av satta målnivåer med koppling till mer långsiktiga ambitioner och de övergripande målen. Revisionen konstaterar vidare, i likhet med föregående år, att det saknas viktiga indikatorer för målet Tillgänglig och sammanhållen region. Det två indikatorerna som nu finns till målet svarar endast för tillgänglighet utifrån funktionsnedsattas, barns och äldres perspektiv medan hela det regionala perspektivet inte har någon indikator.

Revisionen noterar att förvaltningens produktionsindikator Antal sittplatskilometer för respektive trafikslag och totalt prognostiseras till samma värde som angivna mål

[4] Senast i Landstingsrevisorernas Årsrapport TN 2017

för 2018. Detta trots att det framgår av den ekonomiska redovisningen att trafikkostnaderna är lägre än budgeterat eftersom trafik inte utförs enligt plan. Revisionen konstaterar att nämnden inte lämnar någon analys av detta förhållande. Nämndens delårsrapport analyserar inte heller vad minskad trafik i kombination med ökat resande innebär för trängsel[5] vilket revisionen även pekade på i årsrapporten 2017[6]. Som revisionen också tidigare pekat på bör resandeutvecklingen analyseras i förhållande till befolkningsutvecklingen för att möjliggöra en bedömning av beslutad målnivå och redovisat utfall.

Nämnden kommenterar i övrigt, i enlighet med landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar, pågående arbete kopplat till landstingets övergripande mål inom hållbar verksamhet.

I delårsrapporten anges att nämnden har 14 uppdrag från landstingsfullmäktige. Nämnden anger att två av dessa är slutförda, tio pågår enligt plan och två ännu inte är påbörjade. Uppdrag som ännu inte påbörjats gäller dels att trafiknämnden ska återkomma till fullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City, dels att trafiknämnden ska undersöka hur färdtjänsten bättre ska kunna möta resenärer med särskilda behov. Status och planerat arbete kommenteras för alla uppdrag. Prognos för sluttidpunkt lämnas för en del uppdrag men inte alla. Eventuella risker kopplade till uppdragshanteringen och vilka konsekvenser detta kan få kommenteras inte.

Utöver uppdragen finns tre beslut om anmodan (uppmaning) från landstingsstyrelsen. Det gäller exempelvis att säkerställa att nödvändiga interna kontroller är på plats för ett effektivt och ändamålsenligt nyttjande av konsulter. Enligt nämndens delårsrapport löper arbetet med dessa enligt plan.

Som framgår ovan kommenterar nämnden kortfattat pågående åtgärder utifrån redovisade avvikelser mellan målvärde och prognos för indikatorerna. Revisionen saknar dock väsentliga analyser för att möjliggöra bedömning av trafiknämndens resultat ur ett mer långsiktigt perspektiv utifrån trafikförsörjningsprogrammet och fullmäktiges mål (se vidare avsnitt 2.2).

1.3 Sammanfattande bedömning

Nämnden prognostiserar årets resultat till 750 mnkr, vilket är 450 mnkr högre än fullmäktiges resultatkrav. Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats enligt landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar. Revisionen menar dock att ökad beloppsmässig precisering i analysen av avvikelser skulle underlätta förståelsen för och insynen i verksamheten. Framförallt anser revisionen att analysen av trafikkostnaderna måste fördjupas och preciseras samt också ha ett mer långsiktigt perspektiv.

[5] Utom i ett speciellt fall gällande Tvärbanan vid underhållsarbete
[6] Landstingsrevisionerna, Årsrapport TN 2017

Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska resultatet i allt väsentligt som rimlig även om analysen behöver utvecklas, inte minst för att möjliggöra bedömningar ur ett längre tidsperspektiv. Revisionen anser vidare att prognosen för reinvesteringar enkelt bör kunna utläsas i delårsrapporten. Den samlade prognosen för investeringsverksamheten bör därför delas upp med en prognos dels för strategiska investeringar, dels ersättningsinvesteringar.

Nämnden har i enlighet med anvisningarna lämnat status för fullmäktiges uppdrag. Däremot har nämnden inte lämnat efterfrågad prognos för när samtliga uppdrag kommer att avslutas. Revisionen menar att nämnden bör kommentera risker i uppdragen och vilka konsekvenser dessa kan få.

Av tio indikatorer till fullmäktiges mål inom kollektivtrafiken har prognos, i enlighet med landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar, lämnats för sex indikatorer. Nämnden prognosticerar att tre av de sex indikatorerna kommer att uppnå, eller överträffa, målnivån. Prognosen har i huvudsak kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport. Revisionen menar dock att en bedömning av nämndens verksamhet utifrån indikatorerna förutsätter att nämnden också redovisar en analys av själva målnivåerna. Beslutade målnivåer behöver enligt revisionen analyseras mot tidigare utfall och möjligheterna att nå de övergripande målen. Generellt bedömer revisionen att nämndens målarbete behöver utvecklas vidare (se vidare avsnitt 2.2 där pågående och planerat utvecklingsarbete berörs).

Revisionen bedömer prognosen för det verksamhetsmässiga resultatet i allt väsentligt som rimlig i de delar där nämnden lämnat prognos med undantag för antal sittplatskilometer där analys saknas. Revisionen saknar vidare prognos för sluttidpunkt för en del uppdrag samt en analys av risker kopplat till uppdragshanteringen.

2 Intern styrning och kontroll

2.1 Ekonomistyrning

Vid nämnd- och ledningsgruppsmöten har nämndens ekonomi, prestationer och övriga verksamhetsförändringar behandlats. Nämnden har informerats om det ekonomiska utfallet i relation till budget och prognoser för fortsättningen av året och bedömningen är att risken för försämring av resultatprognosen för 2018 är låg.

I delårsrapporten kommenteras att de senaste årens investeringar har medfört ett ökat lånebehov och att detta tillsammans med historiskt låga räntenivåer innebär en risk för ökade räntekostnader åren framöver. Vidare anger nämnden risk för att upparbetningsgraden för investeringar vid årets slut avviker i förhållande till prognosen.

Nämnden kommenterar vidare när det gäller investeringarna riskerna med tidsförskjutningar i ett flertal projekt vilket enligt nämnden kan medföra en risk att medel saknas kommande år. Risken bedöms som medium, det vill säga riskerna måste enligt nämnden reduceras så långt det är praktiskt möjligt. I nämndens delårsrapport

kommenteras nämndens arbete med att utveckla investeringsprocessen. Beskrivningen av utvecklingsarbetet innehåller dock ingen precisering med koppling till risken för tidsförskjutningar.

Investeringsverksamheten följs upp ur ett årligt perspektiv. De långsiktiga konsekvenserna av eventuella avvikelser i investeringsverksamheten behandlas inte i den löpande rapporteringen, vilket är i enlighet landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar. Revisonen noterar dock att det i trafikförvaltningens interna uppföljning numer finns ett tydligare fokus på uppföljning och prognos för investeringsprojektens totalbudget, tidplan och leverans för hela projektets beräknade livslängd. Formerna för uppföljning utvecklas kontinuerligt.

Revisionen konstaterar att nämndens positiva resultatprognos till stor del beror på dels en betydande finansiell intäkt av engångskaraktär, dels lägre kostnader för utförd trafik eftersom trafiken inte beräknas genomföras enligt planeringen. Som revisionen framhållit i avsnitt 1 innehåller inte nämndens delårsrapport någon analys av vad detta innebär för kostnadsbilden framåt.

Nämndens yttrande över landstingsstyrelsens planeringsunderlag för 2018 samt nämndens budget 2018 redogör för de ekonomiska förutsättningarna ur ett femårsperspektiv. Enligt nämndens budget för 2018 präglas kollektivtrafiken av en marknadssituation där kostnaderna under en lång period har ökat snabbare än resandeutvecklingen och intäkterna. Detta kommer enligt nämnden ställa krav på resurseffektivitet samt ökat fokus på nya former av intäkter. Någon kvantifiering av det ökade intäktsbehovet presenteras inte.

Nämnden beskriver vidare i budgeten att ett kontinuerligt arbete behöver bedrivas med att effektivisera avtal och verksamhet för att säkerställa att underliggande utvecklingstakt för verksamhetens kostnader på lång sikt inte överstiger landstingsfullmäktiges krav på max 3,3 procent. Nämnden anger att behovet av effektivisering i verksamheten ligger i linje med de insatser som planeras inom ramen för landstingsstyrelsens program Effektivare landsting[7] men beskriver inte vad insatserna innebär. I delårsrapporten finns ingen analys av hur kostnadsutvecklingstakten påverkas av tillkommande driftsatta investeringar eller hur nämnden ska klara att hålla kostnadsutvecklingstakten trots tillkommande kostnader till följd av investeringar.

Revisionen har tidigare kommenterat det uppdrag som finns till förvaltningen att analysera effekterna av införandet av VBP-avtal[8]. En samlad utredning är ännu inte genomförd. Inom ramen för den årliga trafikplaneringsprocessen sker anpassningar i det befintliga trafiksystemet. Någon analys av förväntad ekonomisk effekt av föreslagna förändringar efterfrågas dock inte av nämnden vilket tidigare kommenterats

[7] Enligt landstingets intranät är Effektivare landsting ett internt program för att göra landstinget mer effektivt. Det handlar om att säkra resurser till kärnverksamheterna, men också om en kulturförändring, om att verkligen sätta länets invånare, patienter och resenärer främst och bryta invanda sätt att tänka och arbeta. Landstingsdirektören leder arbetet inom programmet, landstingsdirektörens ledningsgrupp är styrgrupp.
[8] Verifierbar Betalande Påstigande

av revisionen[9] (se även avsnitt 2.9*)*. Som framgår av avsnitt 1 finns inte heller i år någon analys av konsekvenserna av att underhåll inte bedöms kunna genomföras enligt budget. Hur det ser ut på reinvesteringssidan framgår som nämnts inte. I nämndens yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag för 2018 framhålls de stora reinvesteringsbehoven utan någon analys av hur detta ska hanteras mot bakgrund av att budgeten för underhåll och reinvesteringar inte utnyttjats fullt ut på flera år.

Revisionen har under flera år pekat på vikten av att nämnden tar ett helhetsgrepp om ekonomi och verksamhet ur ett långsiktigt ekonomiskt perspektiv[10]. Flera rekommendationer har lämnats av revisionen. Som framgår av avsnitt 2.2 finns det dock fortfarande inte några tydliga former för hur nämnden ska hantera den långsiktiga planeringen. Styrdokument som visar på de långsiktiga ekonomiska konsekvenserna finns inte heller på plats. Revisionen avser att under hösten ytterligare granska hur nämnden säkerställer kontroll över kollektivtrafikens kostnader ur ett långsiktigt perspektiv.

Bedömning

Nämnden har ansvar för den interna styrningen och kontrollen. Där ingår ansvar för god ekonomisk hushållning, vilket innebär att nämnden måste ta ställning till de samlade konsekvenserna av beslut ur ett längre tidsperspektiv. Revisionen konstaterar t.ex. att nämndens budget berör långsiktiga ekonomiska konsekvenser ur ett femårsperspektiv och de utmaningar som kan antas komma framöver. Revisionen bedömer dock att tidsperspektivet i nämndens budget behöver vara längre än fem år för att beskriva de långsiktiga konsekvenserna av investerings- och trafikavtalsbeslut och hur konsekvenserna kan hanteras.

Revisionen ser positivt på att formerna för den löpande ekonomiska uppföljningen utvecklats kontinuerligt inom förvaltningen. Det finns också internt ett ökat fokus på investeringarnas totala ekonomi och leverans och därmed inte bara som tidigare på årets budget för investeringsprojekten. Detta avspeglas dock inte i tertial- och delårsrapporteringarna till trafiknämnden som enbart följer landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar.

Revisionen bedömer därför att det i tertial- och delårsrapportering behöver ingå en analys av det ekonomiska läget som även blickar framåt för att belysa situationen på sikt. Det gäller beskrivningar av det arbete som görs ur effektiviseringssynpunkt och resultatet av dessa insatser, men även långsiktiga konsekvenser av investerings- och trafikavtalsbeslut. Revisionen ser allvarligt på att nämnden ännu inte har fastställt former för hur en sådan samlad långsiktig ekonomisk bedömning ska presenteras samt hur planering och prioritering ur ett långsiktigt perspektiv ska hanteras. Revisionen konstaterar att tidigare lämnade rekommendationer inom området inte har hanterats.

[9] Landstingsrevisorerna; 3/2016 Trafikplaneringen i landstinget, Årsrapport TN 2017
[10] Senast i Landstingsrevisorernas Årsrapport TN för 2017

2.2 Verksamhetsstyrning

2.2.1 Mål och uppdrag i styrande dokument

Mål enligt nämndens budget för 2018
Enligt nämndens mål och budget 2018 är det landstingsövergripande styrande dokumenten för kollektivtrafiken Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län[11] och Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS)[12]. En central del i trafikförsörjningsprogrammet är målmodellen som pekar ut kollektivtrafikens långsiktiga mål och fokusområden. Syftet med målmodellen är att bidra till att lösa länets utmaningar enligt RUFS:en och att skapa en gemensam målbild kring kollektivtrafikens utveckling. Bland annat ska kollektivtrafikens marknadsandel öka gentemot bilen.

Av nämndens budget framgår landstingets vision. Vidare beskrivs att en långsiktigt hållbar ekonomi innebär att trafiknämnden som minimum ska uppnå det av landstingsfullmäktige beslutade resultatkravet samt att de utgiftsramar som anges i investeringsplanen hålls. Landstinget och trafiknämnden ska ha en god ekonomisk hushållning och därmed en ekonomi i balans för att trygga verksamheten på kort och lång sikt.

I nämndens budget anges vidare det landstingsövergripande målet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem med de fyra nedbrutna målen och tillhörande indikatorer som fullmäktige har fastställt. I en bilaga finns nämndens egna indikatorer 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.

Revisionen konstaterar som tidigare[13] att det fortfarande saknas väsentliga indikatorer i fullmäktiges budget, framförallt gällande målet Tillgänglig och sammanhållen region. Enligt fullmäktiges beslut om nytt trafikförsörjningsprogram hösten 2017 bör trafiknämnden under 2018 fastställa måltal för indikatorerna *trygga resenärer i särskild kollektivtrafik* och *fullt tillgänglig linje eller bytespunkt* i dialog med landstingsstyrelsen. Ett ärende har behandlats av nämnden och enligt förvaltningen kommer indikatorerna finnas med som förslag till budget 2019.

Revisionen noterar i sammanhanget att trafiknämnden har fått i uppdrag att utvärdera måluppfyllelsen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, inklusive de regionala aktörernas bidrag för att under 2021 återrapportera detta till landstingsfullmäktige. Detta uppdrag framgår inte av nämndens sammanställning över uppdrag

[11] Senaste versionen av trafikförsörjningsprogrammet (LS 2017-0540) beslutades hösten 2017
[12] Senaste versionen av Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (LS 2015-0084) beslutades i juni 2018.
[13] Landstingsrevisorerna, Årsrapport TN 2017

från fullmäktige och landstingsstyrelsen i budget eller nämndens delårsrapport för 2018.

Nämndens budget innehåller en beskrivning av fem områden för utveckling som trafikförvaltningens ledning, enligt budgeten, valt att prioritera under 2018. Inom flera av områdena framgår behov av att stärka den interna kontrollen i verksamheten. Någon konkret tidsplanering eller effekter av utvecklingen framgår inte (se vidare avsnitt 2.4). Under rubriken Lokala mål anges i budgeten att ytterligare mål beskrivs i förvaltningens verksamhetsplan som beslutas av förvaltningschefen (se nedan).

Utöver nämndens uppdrag enligt reglementet styrs trafiknämndens verksamhet av en rad separata uppdrag från landstingsfullmäktige respektive landstingsstyrelsen. Vidare beslutar trafiknämnden i sin tur om uppdrag till förvaltningarna, dels i samband med budgetbeslutet för det kommande året, dels i samband med beslut i olika ärenden löpande under året. Fullmäktiges uppdrag i samband med beslut om mål och budget 2018, de så kallade att-satserna, finns angivna i nämndens budget. Dessa uppdrag följs upp och redovisas enligt landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar. Revisionen avser att inför årsrapporten granska hanteringen av övriga uppdrag till nämnden från fullmäktige och styrelsen samt hanteringen av de uppdrag som nämnden ger till de egna förvaltningarna.

Trafikförvaltningens verksamhetsplan

Trafikförvaltningens **strategiska karta** återfinns i förvaltningens verksamhetsplan som beslutas av förvaltningschefen. Den strategiska kartan innehåller landstingets vision, värderingar och samtliga mål från fullmäktige, dvs. både målen för kollektivtrafiken och målen för styr- och stödprocesser. Därtill har förvaltningen formulerat ett så kallat ”kärnuppdrag” som anger att trafikförvaltningen bidrar till landstingets uppdrag genom att handla upp och utveckla kollektivtrafik utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, robust system, inom givna ekonomiska ramar. Vidare anges att förvaltningen försörjer regionen med kollektivtrafik, tar ansvar för systemet och ökar kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

Trafikförvaltningens verksamhetsplan innehåller inte, i motsats till vad som beskrivs i nämndens budget, några ytterligare mål. Däremot beskrivs ett antal indikatorer med målnivåer. Här återfinns fullmäktiges respektive nämndens indikatorer men också ytterligare indikatorer. Revisionen noterar som tidigare nämnts att det saknas viktiga indikatorer till fullmäktiges mål inom kollektivtrafiken (se ovan samt avsnitt 1.2) men också att flera av de angivna indikatorerna i verksamhetsplanen helt saknar utfall 2016 och 2017 eller målnivå för 2018. Verksamhetsplanen markerar vilka av indikatorerna som har fastställts av fullmäktige respektive nämnd. Det framgår dock inte varför vissa indikatorer har fastställts av nämnden och andra inte.

Som revisionen belyser i avsnitt 2.6 och 2.9 saknas också viktiga indikatorer för kravställande i leverantörsavtal samt avtalens uppföljning gällande anläggningen. Förvaltningen har fastställt ett ramverk med kriterier för hur indikatorer ska utformas och hanteras. Det framgår att förvaltningen identifierat behovet av en samlad utveckling av indikatorer men det finns ännu inte någon tidplan för detta arbete.

Verksamhetsplanen anger vidare de så kallade att-satserna från fullmäktige samt de interna uppdrag inom förvaltningen som förvaltningens ledningsgrupp främst kommer att fokusera på.

2.2.2 Strategiska styrande dokument för kollektivtrafiken

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

Det strategiska ramverket beskrivs också i trafikförvaltningens arbetsordning[14] som beslutas av förvaltningschefen. Revisionen konstaterar att det i förvaltningens arbetsordning finns två olika beskrivningar av vilka styrdokument som är strategiska inom nämndens verksamhet, i den ena av dessa beskrivningar används benämningen det strategiska ramverket. Revisionen har tidigare framhållit[15] 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 framhållit att flera av dessa dokument som trafikplanen[16], utvecklingsplanerna och genomförandeplanen i praktiken inte existerar eller inte är uppdaterade enligt plan. Revisionen har också framhållit att det bör diskuteras vilken instans som ska fastställa de olika styrdokumenten; framförallt genomförandeplanen.

Bedömning

Revisionen ser positivt på ambitionen att peka ut ett strategiskt ramverk för verksamheten. Revisionen menar dock att nämndens styrning för närvarande inte följer det strategiska ramverk som budgeten hänvisar till då flera viktiga dokument i praktiken saknas. Det är också revisionens bedömning att det finns oklarheter i hur de olika dokumenten i ramverket förhåller sig till varandra och vilken roll de har i styrningen. Mot bakgrund av nämndens övergripande ansvar för verksamheten är det revisionens bedömning att nämnden, inte förvaltningsledningen, bör besluta hur det strategiska ramverket ska vara utformat.

Revisionen menar också att det inte framgår tydligt vilka styrande dokument som ska fastställas av nämnden respektive förvaltningsledningen samt att nämnden bör överväga om den ordning som nu gäller i praktiken behöver omprövas. Som framgått av avsnitt 2.1 är formerna för den långsiktiga ekonomiska planeringen inom en verksamhet av den karaktär som trafiknämnden bedriver av avgörande betydelse för landstingets nuvarande och framtida ekonomi. Det är därmed, liksom tidigare framhållits, revisonens mening att en samlad prioritering på längre sikt, vilket i dagsläget indikeras att genomförandeplanen ska utgöra, bör beslutas av nämnden.

---

[14] Dokumentnr 1319180
[15] Landstingsrevisorerna; 3/2016 Trafikplaneringen i landstinget
[16] 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 (se vidare avsnitt 2.9)

Revisionen konstaterar att förvaltningschefen, och inte nämnden, formulerat ett ”kärnuppdrag” för verksamheten. Revisionen har förståelse för behovet av att kommunicera verksamhetens uppdrag internt på ett tydligt och lättillgängligt sätt men ser det ändå som problematiskt att detta görs inom förvaltningen och inte av nämnden som ytterst ansvarig för verksamheten. Kärnuppdraget är en del av förvaltningens strategiska karta. Enligt revisionen bör nämnden därför överväga att besluta om den strategiska kartan, t.ex. som en del i budgeten.

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. 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. Detta gäller såväl på den övergripande målnivån som för t.ex. styrningen av leverantörer. Här kvarstår därför en betydande arbetsinsats.

Revisionen ser 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 (se avsnitt 2.3 nedan).

2.3 Riskhantering och intern kontroll

Som revisionen tidigare konstaterat[17] finns inom trafiknämnden etablerade funktioner i syfte att stärka den interna kontrollen, t.ex. en enhet för internrevision med tre personer direkt under förvaltningschefen och en internkontrollfunktion med tre personer som arbetar inom avdelningen för ekonomi- och verksamhetsstyrning. Under året har förvaltningen vidtagit åtgärder för att ytterligare stärka det löpande riskarbetet i verksamheten. Till exempel ska det riskarbete som tidigare bedrivits av en särskild risk- och kontrollfunktion (”Chief Risk Officer”) direkt underställd förvaltningschefen nu utgöra en mer integrerad del av arbetet med den generella verksamhetsstyrningen. Det är ännu oklart hur detta arbete i praktiken kommer att avspegla sig i verksamheten och det går ännu inte att bedöma hur cheferna uppfattar och utövar sitt ansvar för den interna kontrollen vilket revisionen 2017 framhöll som ett utvecklingsområde[1].

Nämnden har fastställt en för året aktuell intern kontrollplan. Som revisionen även tidigare år har konstaterat är den underliggande risk- och väsentlighetsanalysen inte dokumenterad på ett överblickbart sätt.[18] I 2018 års plan har antalet risker ungefär

[17] Landstingsrevisorerna, Delrapport TN 2017
[18] Landstingsrevisorerna, Delrapport TN 2017.

fördubblats jämfört med 2017. Det är oklart om detta beror på att riskbilden har försämrats, om den underliggande processen för framtagandet av planen har haft en annan utformning jämfört med föregående år eller om planen inte har haft samma typ av slutberedning. Vidare konstaterar revisionen att 2017 års internkontrollplan vid fastställandet hade en förhållandevis tydlig koppling till verksamhetsplanen, vilket revisionen också framhöll som positivt i 2017 års granskning. Denna koppling är inte lika tydlig i 2018 års verksamhetsplan även om vissa kompletterande hänvisningar till verksamhetsplanen har gjorts i samband med den första uppföljningen per april.

Revisionen noterar att internkontrollplanen för trafikförvaltningens verksamhet beslutades av nämnden i särskilt ärende medan internkontrollplanen för FUT:s verksamhet (se vidare avsnitt 4) låg som bilaga i budgetärende för FUT:s verksamhet. Nämnden har därmed inte efterfrågat en samlad bild av internkontrollen inom nämndens verksamhet trots att betydande risker berör båda förvaltningarna.

Revisionen konstaterar att uppföljningen av internkontrollplanen inte innehåller någon samlad analys av hur åtgärderna framskrider och hur riskbilden därmed påverkas.

Bedömning

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 revisionen 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.

Rekommendation:

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

2.4 Verksamhetsutveckling

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 framhållit den tydliga prioritering som görs i förvaltningens verksamhetsplan med fokus på de tre områdena *Investeringsstyrning, Koll på anläggningen* och *Kompetensförsörjning*. I 2018 års verksamhetsplan har de prioriterade utvecklingsområ-

dena kompletterats med ytterligare två områden *Inköp och upphandling* samt *Marknad och intäkter*. Som revisionen beskrivit ovan (se avsnitt 2.2) redovisas utvecklingsområdena även i nämndens budget.

Som tidigare beskrivits innehåller verksamhetsplanen för 2018 förvaltningsinterna uppdrag som utifrån en organisatorisk uppdelning och prioritering ska genomföras. Revisionen konstaterar att det sammantaget, inklusive 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 är av viktiga delar i den löpande verksamheten. Det framgår av revisonens granskning att det inte finns någon samlad avdelningsöverskridande planering för de uppdrag som gäller verksamhetsutveckling, se vidare exempel från granskning av koll på anläggningen och brandskydd (avsnitt 2.6 och 2.7).

Förvaltningen har under 2016 och 2017 genomfört tre större utredningar inom områdena fastigheter, säkerhet och IT. Det är revisionens bild att förvaltningen nu anser att de organisatoriska förutsättningarna för att utveckla IT-verksamheten är på plats även om betydande utvecklingsarbete återstår. I verksamhetsplanen anges att säkerhetsarbetet under 2018 har speciellt fokus på informationssäkerhet och under 2019 brandskydd. Hur andra säkerhetsområden som tagits upp i säkerhetsutredningen ska hanteras anges inte. Fastighetsutredningen nämns inte varken för 2018 eller 2019.

I internkontrollplanen har nämnden lyft fram en risk för bristande måluppfyllnad avseende verksamhetsutvecklingen. Som åtgärd anger förvaltningen att verksamhetsplaneringsprocessen och dess anvisningar ska utvecklas med stöd för prioriteringar och effektivare resursallokering. Av anvisningarna inför 2019 framgår att ledningen inte avser starta någon ny intern verksamhetsutveckling för 2019. De tidigare prioriterade utvecklingsområdena behålls och fokus ska enligt anvisningarna finnas på leverans, implementation och effekthemtagning.

Processorientering

Förvaltningen har under flera år arbetat för att initiera en processorientering av verksamheten. Det senaste initiativet avbröts under 2017. Under 2018 har förvaltningen återupptagit arbetet med processorientering. Ett första förslag till en ”huvudprocesskarta” har presenterats efter sommaren. Under hösten ska en projektorganisation etableras för det fortsatta arbetet. Huvudprocesskartan är tänkt att bilda utgångspunkt för det fortsatta arbetet med att utforma verksamhetens olika processer. I revisionens intervjuer om olika pågående uppdrag i verksamhetsplanen och annan verksamhetsutveckling hänvisas ofta till att fortsatt utveckling ska ske integrerat med huvudprocesskartan (se exempelvis avsnitt 2.8 om medfinansiering). Granskningen visar dock att det ännu inte finns någon fastställd tidplan för det fortsatta övergripande arbetet med processkartan annat än att det planeras fortgå till våren 2020.

Parallellt med det inledande arbetet kring huvudprocesskartan pågår ett arbete med förvaltningens ”leda och styra”-process, med utgångspunkt i det landstingsövergripande uppdraget att utveckla denna process. I den första fasen ses formerna för budget- och verksamhetsplanering samt målstyrning över. Av intervjuer framgår att nästa steg är att tydliggöra vilka beslutforum och råd som ska finnas utöver ordinarie

organisatoriska hierarki, dvs. hur beslut och samråd över avdelnings- och sektionsgränser ska organiseras. Detta förefaller vara i linje med revisionens iakttagelser i tidigare granskningar som bland annat har pekat på flera olika informella teamfunktioner, bl.a. team trafikplanering[19], där enskilda medarbetare försöker hantera frågor som kräver samordning över avdelningsgränserna. Team brand (se avsnitt 2.7) är ett exempel från årets granskning. Som ett tredje utvecklingssteg inom ”leda och styra”-processen har lagts arbetet med formerna för det strategiska ramverket (se ovan) dvs. den strategiska planeringen och dess koppling till budgetarbetet.

Bedömning

Revisionen konstaterar att det på övergripande nivå finns en grundläggande analys och prioritering inom förvaltningen kring vilken verksamhetsutveckling som behöver åstadkommas. Som framgår av avsnittet innan är det revisionens bedömning att nämnden i högre utsträckning bör informeras och ta ställning till det övergripande utvecklingsarbetets inriktning, prioritering och uppföljning.

Revisionen ser positivt på att pågående och planerat utvecklingsarbete kring ”leda och styra” omfattar flera viktiga områden som revisionen lyfter fram i rapporten såsom målstyrning samt den tvärfunktionella samordningen och former för samråd. Revisionen ser också positivt på att utvecklingsarbetet fortsätter för att stärka processorienteringen i allmänhet.,. Revisionen menar dock att anvisningarna och formerna för förvaltningens interna verksamhetsplanering i större utsträckning bör betona vikten av förvaltningsgemensam analys och planering av olika utvecklingsinsatser för att nå långsiktigt hållbara förbättringar.

2.5 Intern styrning och kontroll i ekonomiprocesser

2.5.1 SL Access: Biljettintäkterna samt vissa trafikavtalskostnader

Trafiknämndens möjlighet att upprätthålla en god internkontroll och korrekt finansiell rapportering avseende intäktsflödet inom SL Access är till stora delar beroende av systemleverantörens internkontroll. Som revisionen tidigare rapporterat har trafikförvaltningen låtit genomföra leverantörsgranskningar av systemleverantören. Av de genomförda leverantörsgranskningarna, senast 2017, framkom väsentliga brister i leverantörens interna kontroll. Bland annat påvisades att leverantörens generella IT-kontroller var informella och i viss utsträckning opålitliga och förvaltningen rekommenderades därför att själv genomföra kompenserande granskning av faktiska förhållanden till dess att leverantörens rutiner stärkts. I årsrapporten för 2017 pekade revisionen på vikten av att trafiknämnden utvecklar och genomför denna typ av kontroller i syfte att uppnå en tillräcklig intern kontroll.

Efter leverantörsgranskningen upprättade förvaltningen en åtgärdsplan i syfte att hantera de rekommendationer som gavs. Revisionens uppföljning av åtgärdsplanen i årets granskning visar att förvaltningen under året fortsatt arbeta med de brister som

[19] Landstingsrevisorerna; 3/2016 Trafikplaneringen i landstinget

identifierats. Vid revisionens granskning efter sommaren 2018 har 14 av 38 rekommendationer markerats som ”klara”.

Inom flera trafikavtal används Verifierbar Betalande Påstigande (VBP) som grund för fakturering från trafikentreprenören. Entreprenörens fakturering baseras här på den registrering av resande som sker i förvaltningens system SL Access. Eftersom den interna kontrollen av intäkterna inom SL Access, som redovisats ovan, inte kan anses som fullgod noterar revisonen att eventuella brister och problem inom SL Access därmed även kan få påverkan på kostnaderna och möjligheten att verifiera huruvida uppgifter som ligger till grund för de fakturerade beloppen är korrekta.

Bedömning

Revisionens tidigare lämnade rekommendation om att nämnden behöver genomföra nödvändiga kompenserande åtgärder för att säkerställa en tillräcklig intern kontroll kopplat till biljettintäkterna kvarstår.

De åtgärder som hittills slutförts för att kompensera för leverantörens bristande interna kontroll är enligt revisionens bedömning inte tillräckliga. Revisionen anser att förvaltningens åtgärder för att kompensera bristerna hos leverantören behöver vara tydligare formaliserade och att spårbarheten behöver förbättras. Revisionen bedömer också att det behövs en övergripande riskanalys som grund för åtgärderna.

2.5.2 Ägarförhållanden i trafikanläggningar

Under 2017 uppstod komplexa frågeställningar kring ägarförhållanden i samband med övertagandet av Citybanans två stationer; Stockholm City och Stockholm Odenplan. Revisionen noterar att ägandet av dessa nya anläggningar nu ligger på trafikförvaltningen och inte på SL som tidigare varit brukligt för anläggningar inom kollektivtrafiken.

FUT ingår sedan 2017 som en del av trafiknämnden. Inom FUT pågår projektering av nya tunnelbanelinjer söderut och norrut. Vid knutpunkter kommer dessa nya linjer att sammanlänkas med de anläggningar som idag ägs av SL. Beroende av hur ägandet av den nya tunnelbaneanläggningen kommer att hanteras kan det därför uppstå gränsdragningsproblem kring äganderätten till anläggningarna. Vidare kan det uppstå frågeställningar kring vilken juridisk enhet som bär ansvaret för olika delar i anläggningarna och hur utgifter som uppstår rörande knutpunkter liksom framtida kostnader ska fördelas.

Revisionen noterar därmed att det på sikt kan uppstå komplexa frågor kring juridik och redovisning, t.ex. moms- och skattemässiga frågor, gällande hur den nya tunnelbaneanläggningen ska integreras. Revisionen noterar också att liknande frågeställningar kring ägarförhållanden är aktuella inom program Slussen.

Bedömning

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 FUT 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 t.ex. pågående infrastrukturutveckling inom Slussen.

Rekommendation:

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

2.5.3 Hantering av tidigare rekommendationer

Två av revisionens tidigare lämnade rekommendationer som gäller intern kontroll i ekonomiprocesser har efter genomförd granskning bedömts vara åtgärdade. Det gäller rekommendationerna dokumentation av intern kontroll i bokslutsprocessen respektive behovet av att i tidigt skede beakta redovisningsmässiga aspekter vid genomförande av fastighetsaffärer.

Genomförd granskning visar att det pågår arbete med samtliga övriga rekommendationer som revisionen tidigare lämnat gällande intern kontroll i ekonomiprocesser. Rekommendationerna har i de flesta fall bedömts som delvis åtgärdade. För mer information hänvisas till de två rekommendationsbilagorna.

Revisionen noterar att det finns en rekommendation gällande genomgång av fastighetsbeståndet mot befintliga avtal samt inventering och uppmätning av lokalbeståndet från 2012[20]. Årets uppföljning av rekommendationen visar att arbetet inte är avslutat.

Bedömning

Revisionen bedömer att det pågår ett strukturerat arbete för att åtgärda revisionens rekommendationer gällande intern kontroll i ekonomiprocesserna. I flera fall kvarstår för revisionen att kunna verifiera att ändrade rutiner etc. fått genomslag i verksamheten. Mot bakgrund av den långa tid som förflutit för rekommendationen gällande fastighetsbeståndet avser revisionen att inför årsrapporten föra en diskussion med förvaltningen kring vilken planering som finns för att åtgärda rekommendationen.

2.6 Koll på anläggningen

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

2.6.1 Nämndens budget och förvaltningens verksamhetsplan

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. Av nämndens

[20] Se bilaga 1

delårsrapport framgår att förvaltningen arbetar med implementering av systemstöd och inventering av t.ex. spåranläggningen. Övriga områden gällande anläggningen som nämns i nämndens budget kommenteras inte.

Trafikförvaltningen har i verksamhetsplaneringen för både 2017 och 2018 pekat ut ”koll på anläggningen” som ett prioriterat utvecklingsområde. Enligt 2018 års verksamhetsplan finns ett uppdrag från förvaltningschefen till trafikavdelningen att ”Säkra infrastrukturförvaltning”. Av uppdragsbeskrivningen framgår att uppdraget innebär fortsatt implementering av adekvata systemstöd för att ha kontroll på anläggningen samt behov av fortsatt utveckling av effektiva och ändamålsenliga arbetssätt samt utbildning. Den uppdragsspecifikation som tagits fram anger fem sinsemellan fristående projekt för utveckling av IT-stöd. Revisionens granskningar de senaste åren[21] visar att det funnits vissa otydligheter kring dessa IT-stöd, bland annat hur de förhåller sig till varandra.

Inom ramen för pågående etablering av den nya IT-förvaltningsmodellen har förvaltningen påbörjat arbete med att ta fram förvaltningsplaner för förvaltningens olika IT-system. För de IT-system som stödjer arbetet med att ”förvalta ägande” (i princip samma system som anges i ovan nämnda uppdrag) har en första version av förvaltningsplan[22] tagits fram. Det framkommer av intervjuer att det redan har identifierats ytterligare behov av insatser för de aktuella IT-systemen än vad som nu ingår i utvecklingsprojekten. Bland annat finns behov av att integrera flera av systemen med varandra. I planen för uppdraget ”Säkra infrastrukturförvaltningen” finns ingen hänvisning till arbetet med förvaltningsplanen och de behov som konstateras där. Av förvaltningsplanen framgår dock att det för kommande prioritering av åtgärder behövs tydliga kriterier för hur prioritering ska gå till. Här anges som ett exempel att tänkbara kriterier skulle kunna utgå från på vilket sätt åtgärder bidrar till att ”ha kontroll på anläggningen”. Det framkommer dock att sådana kriterier ännu inte har definierats.

Revisionen har följt upp om revisionens rekommendationer[1] gällande reinvesteringsbehov har åtgärdats. Det framkommer att utvecklingsarbetet har skjutits upp i väntan på arbetet med IT-stöd och att processen tills vidare hanteras som tidigare.

2.6.2 Avtal om förvaltning av anläggningen

Granskningen visar att koll på anläggningen har ett starkt samband med hur avtal med trafik- och underhållsleverantörer utformas. Av revisionens granskning av Citybanan (se vidare avsnitt 2.9) framgår det att förvaltningen i arbetet med det senaste pendeltågsavtalet identifierade problem med att via indikatorer direkt koppla incitament och viten till trafikutövarens ansvar för anläggningen. Det framgår vidare att förstudien till pendeltågsavtalet lyfte fram risken för att förvaltningen inte har kompetens att följa upp avtalsdelar som kopplar till koll på anläggningen. Som revisionen tidigare har lyft fram[23] genomför förvaltningen för närvarande inte någon generell genomgång av vilket kompetensbehov som finns i förvaltningen och det finns heller

[21] Landstingsrevisorerna, Årsrapport TN 2017
[22] Förvaltningsplan 2018 FO Stöd till Förvalta ägande (SFÄ), TN 2017-1308
[23] Landstingsrevisorerna, Årsrapport TN 2017

ingen konkret plan för detta[24]. Den kompetensgenomgång som genomförts kopplat till konsultväxling har primärt syftat till att se vilka roller som i dagsläget är bemannade med konsulter, men som bör bemannas med egen personal. Genomgången har också inriktats på kompetens kopplat till kravställning inom infrastrukturprojekt och mottagandet från dessa projekt. I övrigt hänvisas till att respektive avdelning själva måste se över kompetensbehov i samband med budgetarbetet.

Förstudien inför pendeltågsupphandlingen lyfte också problem för verksamheten med att ange en tydlig bild av anläggningens status. Detta innebär risk för att anbudsgivare som ska förvalta anläggningen lägger på en s.k. riskpremie. I pendeltågsfallet hanterades statusredovisningen genom stickprovsanalys i en tredjepartsgranskning. Detta är en lösning som enligt uppgift vanligtvis används som extra kvalitetssäkring till en intern statusdeklaration.

Förvaltningens affärs- och infrastrukturstrategier samt riktlinjen för trafikaffärer hanterar frågor kring hur ansvar för infrastruktur ska fördelas mellan trafiknämnden och leverantörerna. Det framgår av granskningen att det inte finns en systematisk utvärdering av hur de avtal som tagits fram i enlighet med strategierna och riktlinjen fungerar i praktiken. Utvärdering sker i stället mer isolerat inom ramen för att ett enskilt nytt avtal ska tas fram. Riktlinjen förefaller sedan uppdateras i efterhand.

Trafikförvaltningen har fastställt en gemensam projektorganisation med gemensam styrgrupp, Trafikrådet, för arbetet med kommande busstrafikaffärer, ny upphandling gällande delar av Roslagsbanan samt den kommande tunnelbaneupphandlingen. I det pågående arbetet identifierades i våras behov av att klargöra på vilket sätt nämndens tillgångar i form av olika typer av anläggningar ska förvaltas och i vilken mån detta ska ha gemensamma former för alla typer av anläggningar. Ett första förvaltningsövergripande arbete har genomförts där vissa gemensamma kriterier har identifierats. Enligt uppgift har projektet inte resurser för att fortsätta arbete utan det ska i stället bedrivas mellan förvaltningens olika avdelningar inom ramen för ordinarie linjearbete. Det förefaller i dagsläget inte finnas någon gemensam planering för hur detta arbete ska hanteras.

2.6.3 Bedömning

Revisionen bedömer 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 visar också att revisionens tidigare lämnade rekommendationer inom området inte har åtgärdats.

Revisionen ser positivt på att det pågår ett antal initiativ och projekt för att få koll på anläggningen och noterar särskilt arbetet inom ramen för den nya IT-förvaltningsmodellen. Som revisionen även framfört i avsnitt 2.4 menar revisionen att det behövs en samlad analys på övergripande nivå av vilka åtgärder som ska vidtas och med vil-

[24] Införande av Koll (landstingets modell för kompetensplanering) pågår men revisionen bedömer inte att detta fullt ut svarar mot behovet av att kartlägga verksamhetens övergripande kompetensbehov i dagsläget och framåt.

ken prioritet. Det är i detta viktigt att en systematisk analys av kompetensbehovet genomförs och att detta inte görs lokalt inom förvaltningens olika avdelningar och underenheter utan ur ett förvaltningsövergripande perspektiv. Det är slutligen revisionens bedömning att nämnden löpande bör hålla sig informerad kring vilka utvecklingsinsatser som samlat behövs för att nämnden ska ha en god intern kontroll på nämndens anläggning både på kort och lång sikt.

2.7 Brandskydd

Revisionen har granskat hur nämnden säkerställer förutsättningarna för ett tillräckligt brandskydd i anläggningen.

2.7.1 Risker

Den högst rankade risken i nämndens interna kontrollplan 2018 är brandskyddet i anläggningen. Risken fanns inte upptagen i 2017 års plan. Enligt internkontrollplanen ska risken hanteras genom löpande bevakning av området samt proaktiva åtgärder. Ett uppdrag i förvaltningens verksamhetsplan om att trafikavdelningen ska utveckla brandskyddssamordningen nämns också (se nedan). Vid tertialuppföljningen av internkontrollplanen konkretiserades åtgärderna. Då angavs att två brandingenjörer ska rekryteras vilket också har skett, men efter en uppsägning har en resurskonsult behövt tas in för att stärka upp i det som anges vara ett kritiskt läge. Vidare angavs att den informella grupperingen ”team brand” (se vidare nedan) ses över och att säkerhetsbestämmelser och standardkrav i avtal är högt prioriterade. Vid delårsrapporteringen kvarstår i huvudsak samma beskrivning av åtgärder, men en åtgärd i form av uppdatering av tunnelbanans brandskyddsbeskrivning och brandritningar har tillkommit.

2.7.2 Organisation och delegering

Inom förvaltningen finns särskild kompetens inom brandskyddsfrågor dels i form av en säkerhetsstrateg med inriktning på brandskydd inom stabens säkerhetsfunktion, dels i form av brandskyddskompeten inom trafikavdelningens fastighetssektion. Samordningen, och i viss mån prioritering av åtgärder, mellan säkerhetsfunktionens strateg och brandskyddsspecialisterna inom trafikavdelningen sker genom det informella ”team brand”.

Förvaltningens säkerhetsfunktion ansvarar enligt arbetsordningen för de övergripande bestämmelserna för brandsäkerhet. Revisionen noterar att funktionen har identifierat behov av uppdatering av förvaltningens samtliga styrdokument inom brandskydd inklusive hur brandskyddsområdet definieras i avtal med leverantörer. När det gäller styrdokumentet Riktlinjer brandskydd framgår det av granskningen att det inte finns någon utarbetad rutin för att involvera säkerhetsfunktionen i den allmänna processen för löpande uppdatering av förvaltningens riktlinjer. Detta innebär att säkerhetsavdelningens riktlinje för brandskydd inte löpande koordineras med övriga riktlinjer vilket kan resultera både i glapp men också motstridiga krav i riktlinjerna.

Granskningen visar att förvaltningen generellt inte har någon formell delegering för brandskydd på samma sätt som finns för arbetsmiljö och säkerhet. Det framkommer

t.ex. att den särskilda säkerhetsdelegationen inom förvaltningen inte omfattar brandskydd. Enligt uppgift pågår ett arbete kring att se över hur delegation gällande brandskydd ska hanteras.

2.7.3 Inventering av nuläge samt akuta åtgärder

Under 2018 inventeras brandskyddet på tunnelbanans stationer och depåer (exklusive Norsborgsdepån som är ny). Inventeringen, som ännu inte är slutförd, har löpande visat att underhållsåtgärder kopplade till brandskydd är eftersatta med i vissa fall akuta behov av åtgärder. Medel för åtgärder kopplade till brandskydd har funnits avsatta i investeringsbudgeten för 2018. Omprioritering av budgeten för reinvesteringar gör att ytterligare medel nu fördelas så att åtgärder i brandskyddet genomförs parallellt med att inventeringen fortsätter. Det framgår av granskningen att nuvarande bedömning av behov av brandskyddsåtgärder i tunnelbanan uppgår till minst 100 miljoner kronor. Granskningen visar vidare att inventeringen i tunnelbanan lett till att nödvändig dokumentation om brandskyddet som tidigare inte funnits framtagen eller inte varit uppdaterad har tagits fram. Det finns dock i dagsläget inte en komplett lösning för hur alla delar i denna dokumentation ska kunna lagras på lämpligt sätt utifrån ett informationssäkerhetsperspektiv.

Förvaltningen bedömer att motsvarande inventering behöver göras för övriga trafikslag under kommande år. Det framgår dock av intervjuer att risker och omfattning på åtgärder när det gäller brandskydd för de övriga trafikslagen inte bedöms vara lika stort som för tunnelbanan.

2.7.4 Brandskydd i avtal

Förvaltningens strategiska avdelning, som ansvarar för studier i samband med nya avtal, har inte någon egen kompetens inom brandskydd utan det framgår att det informellt är uttalat inom förvaltningen att den strategiska avdelningen ska anlita säkerhetsfunktionen för stöd kring brandskydd i arbetet med nya avtal. Av granskningen framgår dock att det inte finns någon fastställd rutin för hur säkerhetsfunktionens specialist i brandskydd ska involveras i den strategiska avdelningens respektive inköp- och upphandlingsavdelningens analyser och arbete inför nya avtal. Vid framtagande av nya avtal är det därmed beroende av den enskilde projektledarens kunskap och initiativ i vilken mån säkerhetsfunktionen involveras för utformning av området brandskydd i avtalen.

Enligt arbetsordningen har trafikavdelningen ansvar för uppföljning av det systematiska brandskyddsarbetet[25]. Det framgår dock av granskningen att avdelningens uppföljning av leverantörernas ansvar för det systematiska brandskyddsarbetet har varit eftersatt i flera år och att verksamheten har identifierat behov av kompetensutveckling för att hantera detta område i avtalsuppföljnigen. Hur ansvaret för det systematiska brandskyddsarbetet har preciserats varierar dessutom mellan avtalen men är

[25] I Statens räddningsverks allmänna råd och kommentarer om systematiskt brandskyddsarbete (SRVFS 2004:3) står, mot bakgrund av bestämmelserna i 2 kap 2 § lag (2003:778) om skydd mot olyckor, att det är skäligt att det för varje verksamhet bedrivs ett systematiskt brandskyddsarbete och att detta dokumenteras. Dokumentationen av brandskyddet bör vara tillräcklig för att säkerställa underhåll och att skäliga brandskyddsåtgärder, både tekniska och organisatoriska, vidtas.

generellt, enligt vad som framkommit i intervjuerna, inte tillräckligt tydligt för att fungera i avtalsuppföljningen.

2.7.5 Brandskydd i investeringsprojekt

Enligt förvaltningens projekthandbok för investeringsprojekt ska alla projekt beakta hur de ska förhålla sig till säkerhet avseende bland annat brand. I det inledande arbetet måste projektet identifiera vilka säkerhetsrisker som kan bli aktuella och vilka säkerhetsbestämmelser som är tillämpbara. Säkerhetshandboken anger att de flesta projekt behöver ta hänsyn till brandskydd och utrymningssäkerhet, både vid planering, upphandling, projektering och under byggtid. Enligt handboken ska trafikförvaltningens kravställande specialist för brandskydd kontaktas för rådgivning. Enligt granskningen sker ingen systematisk kvalitetssäkring internt inom avdelningen för investeringsprojekt av att projektledarna följer dessa rutiner. Enligt trafikavdelningen, som har de ”kravställande specialisterna”, finns inte resurser för att kvalitetssäkra samtliga projekt utan avdelningen bidrar med kompetens vid förfrågan.

2.7.6 Bedömning

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, t.ex. kring utveckling av avtalsutformning, kompetens och resurser för avtalsuppföljning samt behov av IT-lösningar för informationshantering.

Rekommendation:

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

2.8 Medfinansiering

Revisionen har granskat hur trafiknämnden arbetar för att söka, hantera och utvärdera medfinansiering av investeringsprojekt.

2.8.1 Fullmäktiges respektive nämndens styrdokument

I landstingsfullmäktiges budget för 2018[26] anges att en väl fungerande kollektivtrafik förutsätter hållbara finanser och stabila intäktsnivåer. En del i detta arbete är att utveckla metoderna för att stärka de externa intäkterna. Trafiknämndens budget för 2018[27] betonar att nämnden behöver vidareutveckla medfinansieringen till infrastrukturprojekt tillsammans med Trafikverket, Länsstyrelsen, Näringsdepartementet

[26] LS 2017-0042
[27] LS 2017-0452

och EU. Trafiknämnden fick ca 1 mdkr i medfinansiering 2017 fördelat på 12 projekt[28]. Nämndens totala investeringsutfall detta år var närmare 7 mdkr.

Av trafiknämndens affärsstrategi[29] framgår att trafikförvaltningen, innan beslut tas, aktivt ska söka och utvärdera alternativa finansieringsformer. Detta gäller bland annat medfinansiering från tredje part som stat, kommun eller externa intressenter. Vidare står det i affärsstrategin att trafikförvaltningen ska säkerställa att inga andra kostnader än de som är nödvändiga bärs av trafiknämnden och att tillskjutna skattemedel får största möjliga verkan.

2.8.2 Studie för processutveckling av medfinansiering

Granskningen har visat att trafikförvaltningen har utvecklat arbetet för att undersöka möjligheterna till medfinansiering under 2017 och 2018, framförallt från staten och EU. En studie för processutveckling av medfinansiering,[30] exklusive kommunal och kommersiell medfinansiering, lyfter fram flera iakttagelser när det gäller att söka, hantera och utvärdera medfinansieringen. Exempelvis att det är svårt att få en överblick över alla former av medfinansiering som berör trafiknämnden och att ansvaret för medfinansieringen ligger på olika ställen i organisationen samt är otydligt. Vidare beskrivs att stödjande och styrande dokument inte är kända i verksamheten, framförallt den administrativa bestämmelsen Offentliga bidrag[31]. Ett förslag lämnades i studien om att implementera en medfinansieringsprocess för att få ett mer sammanhållet arbete. För att lägga grunden till medfinansieringsprocessen föreslås att ett implementeringsprojekt som omhändertar vissa uppstartsaktiviteter bör genomföras mellan september-december 2018.

I juni 2018 behandlades studierapporten om medfinansiering i trafikförvaltningens ledningsgrupp. Studien med dess rekommendationer beslutades enligt förslag av ledningsgruppen men med ett antal tillägg. Dessa var bland annat att processen ska integreras i förvaltningens nya huvudprocesskarta (se avsnitt 2.4) när tiden är lämplig och att förändringen villkoras av att den inte får innebära en resursökning. Av intervjuer framgår det att implementeringen av medfinansieringsprocessen har flyttats fram till dess att huvudprocesskartan har börjat implementerats. Vidare anser förvaltningen även att det inte finns någon större tids-, affärs-, eller verksamhetskritisk risk i dagsläget kring medfinansiering. Som anledning anges att förvaltningen avslutade arbetet med att ansöka om statlig medfinansiering från nationell plan[32] och länsplanen[33] i slutet av 2017, dessa planer uppdateras var fjärde år.

Nämnden har inte fått information om slutsatserna i studien kring medfinansieringen eller beslutet om att skjuta på implementeringsprojektet.

---

[28] Det är främst program Tvärbana Norr Solnagrenen (360 mnkr), Program Roslagsbanans Kapacitetsförstärkning (169 mnkr) och Program Slussen och spår Nacka (147 mnkr) som har erhållit medfinansiering från trafikverket.
[29] SL-2013-00545
[30] Process för medfinansiering – Förslag till ett utvecklat arbetssätt för medfinansiering av landstingets kollektivtrafikinvesteringar
[31] TN-S-444960
[32] LS 2017-1092
[33] TN 2016-1164

2.8.3 Kommersiell och kommunal medfinansiering

I den genomförda studien och i planeringen för kommande arbete med medfinansieringsprocessen har inte kommersiell och kommunal medfinansiering ingått. Anledningen anges vara att dessa former av medfinansiering inte regleras av någon förordning från en offentlig myndighet.

I dokumentet Offentligt bidrag definieras medfinansiering från EU, staten, kommuner och formellt fristående organ som bildats av dessa. Detta innebär att kommersiell medfinansiering exkluderas. Trafiknämnden mottog inte någon form av medfinansiering från kommersiella aktörer 2017.

När det gäller kommunal medfinansiering slog fullmäktiges budget för 2014[34] fast att berörda kommuner skulle bidra med cirka 20 procent av investeringskostnader inom kollektivtrafiken. I trafiknämndens budget för 2014 förtydligas det att en övergripande överenskommelse bör träffas mellan landstinget och länets kommuner när det gäller principer för finansiering av stora infrastrukturprojekt. Granskningen har visat att målet i fullmäktiges budget inte har följts upp och att någon övergripande överenskommelse inte heller har träffats mellan landstinget och länets kommuner. Anledningen till det är enligt förvaltningen att arbetet med Sverige- och Stockholmsförhandlingen prioriterades. Under 2017 erhöll trafiknämnden drygt 85 mnkr i medfinansiering från kommuner. Utöver medfinansiering från Nacka kommun på 1,4 mnkr är resterande från Stockholm stad för att finansiera Slussens bussterminal.

Inom ramen för arbetet med att ta fram bland annat utredningar och intressentanalyser inför nya investeringar ska en omvärldsbevakning kring olika finansieringslösningar genomföras. Av intervjuer framgår att relevanta parter, främst kommuner, bjuds in i planeringsstadiet vid större investeringar för att bland annat diskutera gemensamma målbilder, nyttan av gemensamma projekt och genomförbarheten av projekten. Syftet är att därigenom kunna finansiera investeringsprojekt tillsammans. När det gäller investeringsprojekt som berör flera kommuner anses det däremot mer komplext att förhandla eftersom det kan vara svårare att finna gemensamma målbilder och komma överens om hur mycket de enskilda kommunerna ska medfinansiera. Det beskrivna tillvägagångsättet är inte tydligt formaliserat. I studiehandboken[35] beskrivs det att i studier där medfinansiering är aktuell bör en studieprocess och styrning utvecklas tillsammans med eventuella finansiärer så att de ges möjlighet att påverka vilka inriktningar och lösningar som planeras. Vidare står det att i vissa fall kan en förhandlingsprocess planeras för att kunna teckna avtal. Hur styrningen ska utvecklas med eventuella finansiärer och vad en förhandlingsprocess innebär förtydligas inte och ingen hänvisning ges till övriga dokument.

2.8.4 Bedömning

Revisionen bedömer att det är otydligt hur nämnden ska gå tillväga för att söka, hantera och utvärdera kommunal och kommersiell medfinansiering.

---

[34] LS 1301-0040
[35] TN-S-568236

Revisionen ser positivt på att en studie kring medfinansiering från staten och EU har genomförts, men menar att studien inte fullt ut svarar mot beskrivna intentioner i landstingsfullmäktiges respektive trafiknämndens budget för 2018 i och med att kommersiell och kommunal medfinansieringen inte ingått. Vidare bedömer revisonen att det finns en risk att de föreslagna insatserna för att stärka arbetet kring medfinansiering av investeringsprojekt inte omhändertas med anledning av att implementeringsprojekt skjuts på framtiden och att förändringarna inte får innebära någon resursökning. Eftersom trafiknämndens budget anger att medfinansieringen till infrastrukturprojekt behöver vidareutvecklas menar revisionen att förvaltningen bör återrapportera studiens slutsatser till nämnden liksom beslutet att skjuta på implementeringsprojektet.

Revisionen kommer fortsätta följa hur nämnden arbetar med att vidareutveckla medfinansieringsarbetet i enlighet med skrivningarna i nämndens budget för 2018.

2.9 Måluppfyllelse Citybanan

Revisionen har granskat om trafiknämnden säkerställer att investerade medel i Citybanan och andra aktiviteter kopplade till pendeltågstrafiken ger de effekter som förväntas.

2.9.1 Målbilden

Pendeltågsverksamheten, och specifikt Citybanan, verkar i en komplicerad miljö där många aktörer samverkar för att trafiken ska kunna utföras och utvecklas. Därmed är också kvaliteten i den nuvarande pendeltågstrafiken och möjligheten att nå framtida mål beroende av många aktörers agerande. Inte minst är Trafikverket en viktig aktör liksom MÄLAB[36]. Nämndens leverantörer av trafikering och underhåll av fordon och fastigheter är också av avgörande betydelse.

Avtal och investeringsprogram Citybanan

I det ursprungliga genomförandeavtalet[37] konstateras att Citybanan kommer att förbättra möjligheterna att uppnå kollektivtrafikens strategiska mål avseende antal resor och andel nöjda resenärer. Avtalet lyfter fram ökad kapacitet, förbättrad pålitlighet, kortare bytestider och förbättrad tillgänglighet till innerstan. Avtalet pekar på vikten av att säkra kapaciteten i Citybanan för pendeltågstrafiken och definierar hur detta ska göras genom förhandlingar och avtal. Vidare konstateras i avtalet behov av en etapp 2 med en rad investeringar som kräver nytt genomförandeavtal.

Trafiknämndens investeringsprogram Citybanan har internt i programmet definierat ett antal så kallade programmål. Målen definieras som t.ex. en väl fungerande anläggning, nöjda resenärer och ett effektivt genomförande. Programmet har i olika

[36] Mälardalslänens gemensamt ägda trafikbolag som ansvarar för att bedriva, upphandla och utveckla regionaltågstrafiken.
[37] Genomförandeavtal Citybanan LS 0605-0864

kommunikationssammanhang lyft fram fördelar för resenärerna med de två nya stationerna City och Odenplan samt fördelar för trafiken i form av t.ex. egna spår för pendeltågen och möjliggörandet av tätare trafik.

Parallellt med program Citybanan har nämnden bedrivit investeringsprogrammet Pendeltåg som bl.a. har försett trafiknämnden med fordon som tekniskt klarar att trafikera den nya citybanan samtidigt som fordonsflottan utökats. Programmet har också haft ansvar för utökning av depåkapaciteten. Målsättningen för programmet anges bl.a. vara att bidra till att uppfylla Trafikmål 2020.[38]

Avtal trafik och underhåll

2016 tecknades ett nytt trafikavtal för pendeltåg (E24) med MTR Pendeltåg som motpart. I förvaltningens förstudie till pendeltågsavtalet diskuteras målbilden för avtalet. Trafikförsörjningsprogrammets mål lyfts fram som utgångspunkt för avtalet och att ersättnings- och incitamentsmodell ska gå i linje med den i trafikförsörjningsprogrammet anslagna inriktningen. Förstudien framhåller dock svårigheter med att koppla ersättning och incitament direkt till dessa mål då nuläge och definierade målnivåer inte fullt ut är konsekvensbedömda. Förstudien lyfter också fram problem med att vissa indikatorer och måltal i trafikförsörjningsprogrammet inte går att bryta ner specifikt till pendeltågstrafiken. Likaså tar förstudien upp svårigheter med att via indikatorer styra och följa upp trafikutövarens ansvar för att underhålla tillgångar som fordon, depåer och stationer på ett tillfredställande sätt.

Styrdokument med koppling till Citybanan och pendeltågsverksamheten

Trafikförsörjningsprogrammet[39], som beslutas av landstingsfullmäktige, ger tillsammans med fullmäktiges budget den övergripande målbilden för kollektivtrafiken. Som framgår nedan finns därutöver ett antal mål för pendeltågsverksamheten i stort och byggandet av Citybanan specifikt. Dessa mål har tagits fram i olika sammanhang och fastställts på olika sätt. I flera sammanhang har trafikförvaltningen slagit fast brist på relevanta mål och indikatorer för pendeltågsverksamheten[40].

- **Trafikplan** fastställdes 2009 och beskriver satsningar från olika aktörer och hur olika utfall av planerade satsningar påverkar landstingets kollektivtrafik. Planen lyfter fram att trängseln helst inte ska öka. För att pendeltågstrafiken ska svara mot den ökande efterfrågan behövs enligt Trafikplan 2020 andra investeringar än de som är upptagna i planen. Sedan sommaren 2017 har trafikförvaltningen nämndens uppdrag att utarbeta en ny trafikplan (Trafikplan 2030/2050).

[38] Troligen avses intentionerna i Trafikplan 2020.
[39] Under hela tidsperioden för genomförandet av Citybanan har flera olika trafikförsörjningsprogram varit aktuella.
[40] Se Förstudie nytt trafikavtal för pendeltåg (E24) ovan samt Utvecklingsplan Pendeltåg nedan.

- **Stomnätsplanen**[41] som antogs av trafiknämnden 2014, behandlar bl.a. pendeltåg. Revisionen noterar att några direkta mål inte är upptagna i planen, men att den anger att Citybanan ökar den tillgängliga kapaciteten till drygt 20 tåg/timme vilket är en något annorlunda precisering än den som angavs i genomförandeavtalet för Citybanan. Stomnätsplanen framhåller behovet av fortsatt utredning av stomnätet.
- År 2016 fastställde trafiknämnden **Planeringsramverk pendeltåg- och regionaltågstrafik.** Ramverket anger som mål att trafiken ska planeras för att ge korta restider, vara robust, ge ett effektivt resursutnyttjande, trängseln hålls på en acceptabel nivå och stödja RUFS och andra relevanta dokument. Ramverket anger vidare ett antal principer för planeringen av pendeltågstrafiken. Bl.a. kan, enligt dessa principer, snabbtåg användas på de bansträckningar där det passar.
- I tjänsteutlåtandet om planeringsramverk för pendeltåg- och regionaltågstrafiken anges som beslutsunderlag **trafikutredning avseende pendel- och regionaltåg**. Denna utredning innehåller ”projektspecifika” funktionsmål och uppföljningsbara kriterier.
- **Förvaltningens utvecklingsplan för pendeltåg** fastställdes i maj 2017. Planen definierar ett antal systemegenskaper för pendeltågssystemet. Av planen framgår att flera av dessa systemegenskaper saknar mätbara mål och att processen för fastställande av mätetal för systemegenskaperna inte är fullföljd.
- **Trafiknämndens budget för 2018** redovisar ett antal indikatorer specifikt för pendeltågstrafiken såsom Nöjda resenärer, Punktlighet, Tusental påstigande en vanlig vardag och Antal sittplatskilometer. Nämndens budgetdokument 2018 beskriver i övrigt att kapaciteten för pendeltåg ökar genom Citybanan. Budgeten anger att trafiken 2018 planeras utifrån de nya förutsättningar som Citybanan ger, där trängseln för resenärerna kan minskas genom förändrade trafikupplägg under rusningstid men anger också att avstängningar kommer att påverka trafiken under 2018.

Revisionen noterar att principerna för planeringen av pendeltågstrafiken inte har inarbetats i det styrande dokumentet Riplan som är trafikförvaltningens riktlinje för trafikplanering. Det finns inte heller någon tydlig motivering varför just planeringen för pendeltågstrafiken har lyfts till nämnden för beslut när riktlinjer för trafikplanering i övrigt beslutas på förvaltningsnivå.[42] Vidare noterar revisionen att det inte framgår vad som menas med ”projektspecifika” mål i trafikutredning avseende pendel- och regionaltåg och vad dessa mål har för status. Det framgår inte heller av beslutet om dessa mål i utredningen ingår i nämndens fastställande av målen för planeringsramverket för pendeltågstrafiken. Revisionen har inte heller funnit att dessa

[41] Några ytterligare versioner av stomnätsplanen har inte tagits fram. En aktualitetsprövning 2017 visade på behov av ytterligare analyser. Arbetet är införlivat i arbetet med ny trafikplan.
[42] Ett liknande ärende om trafikplanering uppmärksammades av revisionen i årsrapporten 2015 då principer för effektiviseringar i busstrafiken behandlades av trafiknämnden, 2015-09-08, SL 2015-0883. I detta beslut fanns principer gällande trafikplanering buss som sedan inte på ett tydligs sätt, och med hänvisning till nämndens beslut, har inarbetats i Riplan.

”projektspecifika” mål har inarbetats i något av trafikförvaltningens egna styrdokument.

Granskningen visar vidare att fastställandet av systemegenskaper med mål och mätetal för utvecklingsplanen är planerat att avslutas vid slutet av 2019. För utvecklingsplan pendeltåg konstaterar revisionen också att den saknar beskrivningar och konsekvensanalys av Trafikverkets kommande investeringsplanering, dvs. viktiga förutsättningar för landstingets pendeltågstrafik. Planen saknar också perspektivet trafikplanering och därmed saknas två viktiga perspektiv för förståelse och planering av pendeltågsverksamheten.

Som revisionen i andra sammanhang har lyft fram, bör nämndens budget redovisa vilken analys som ligger bakom indikatorernas målnivå för det kommande året. Budgeten saknar vidare en mer sammanfattande analys av pendeltågssystemets status samt förutsättningarna och långsiktiga målnivåer för den fortsatta planeringen av systemets utveckling.

2.9.2 Trafikplaneringsprocessen

Enligt trafiknämndens budget för 2018 har trafikförvaltningens ansökan till Trafikverket om pendeltågstrafik för 2018 haft som utgångspunkt det av trafiknämnden beslutade planeringsramverket för pendeltågsplaneringen. Målet anges vara att trafiken ska ge korta restider, vara robust, ge ett effektivt resursutnyttjande och att trängseln minskar. Enligt budgeten möjliggör ramarna för pendeltågsplaneringen bland annat snabbpendeltåg som ett av sätten att uppnå målen. Revisionen noterar i information till nämnd och kommuner att trafikförvaltningens ansökan till Trafikverket om trafikering för 2019 i princip tagit bort snabbtåg. Någon konsekvensbeskrivning av detta relaterat till målbeskrivningen för 2018 finns inte.

För planeringen av 2018 års kollektivtrafik framgår det av förvaltningens information till kommunerna och nämnden att samplanering mellan pendeltågstrafiken och busstrafiken inte har kunnat genomföras. Det är oklart om sådan planering kunnat komma till stånd i planeringsprocessen för 2019.

Trafikplaneringsprocessen för pendeltågstrafik är inte utformad så att remissförfarandet med berörda kommuner tidsmässigt är anpassat till Trafikverkets tvingande tidplan för planering av pendeltågstrafiken. Förvaltningens information till kommuner och nämnd gällande trafikplanering för pendeltågstrafiken följer inte någon upparbetad struktur för hur den planerade trafiken ska beskrivas. I jämförelse med busstrafiken är beskrivningen mer kortfattad. Vid jämförelse mellan år har beskrivningarna växlat från att vara något mer utförliga 2018 till att återigen bli mycket kortfattade 2019. För båda åren gäller att det inte är tydligt hur den planerade trafiken förhåller sig till målen och principerna i planeringsramverket. Ändrade förutsättningar för trafikplaneringen för 2018 beskrevs vare sig i remissrundan eller i informationsärendet till trafiknämnden utan kan utläsas indirekt av annat ärende[43].

[43] Information om trafikförvaltningens svar på remissyttranden avseende trafikförändringar T18 SL 2016-0770

2.9.3 Uppföljning och utvärdering

Granskningen visar att nämnden inte tagit del av någon samlad utvärdering av de investeringar och utvecklingsinsatser som hittills genomförts inom pendeltågsverksamheten. Det finns inte heller någon samlad utvärdering av program Citybanan specifikt, dvs. framförallt stationerna City och Odenplan, i förhållande till genomförandeavtalet och de kompletterande investeringsbeslut som fattats av landstingsfullmäktige. Rapporten ”Lärdomar från 10 års byggande av Citybanan” som tagits fram inom program Citybanan pekar dock på viktiga erfarenheter och slutsatser av hur själva programarbetet har fungerat.

I samband med övertagande av Citybanans stationer konstaterades brister i Trafikverkets leverans och kompletterande behov av förbättringar, bland annat för rulltrappor och plattformsväggarna, identifierades. Fyra projekt har sedan skapats för att hantera dessa brister och kompletteringar. Uppföljning sker via programdirektör investeringsprojekt men det är oklart om det presenteras någon samlad uppföljning av de fyra projekten med tidpunkt för när Citybanan når förväntad och acceptabel nivå.

Avsaknaden av en utvärdering mot genomförandeavtalet för Citybanan innebär att det inte finns något tydligt klarläggande kring begreppet ”etapp 2” och begreppet nämns inte i senare skrivningar rörande pendeltågstrafikens utveckling. Av granskningen framgår vidare att det finns problematik med Trafikverkets användning av Citybanan, dvs. den nya banan används inte enbart för pendeltågstrafik. Det har inte heller tecknats något avtal om kapacitetsutnyttjande för pendeltågstrafiken på nya Citybanan i enlighet med intentionerna i det ursprungliga genomförandeavtalet om Citybanan.

Granskningen visar att det inte heller finns någon utvärdering av program Pendeltåg eller de projekt som ingått i programmet. Det finns därmed för närvarande ingen samlad bild av om pendeltågsprogrammet på förväntat sätt har bidragit till trafikmål 2020 och hur de delar som inte kunde avslutas enligt den ursprungliga planen för programmet påverkar detta. Enligt uppgift från förvaltningen ska en slutrapport enligt projekt- och programhandboken genomföras senare. Fordonsdelen har kortfattat återrapporterats i nämndens årsrapport 2017 medan depådelen och konsekvenserna av att depå Nord inte kunde hanteras enligt ursprunglig planering inte berörs.

Revisionen har tidigare generellt konstaterat att ekonomiska och målmässiga konsekvenser av trafikplaneringen inte lyfts fram i informationsärendena om trafikförändringar till nämnden och att det inte finns någon systematisk uppföljning av resultatet av förändringarna[44]. Nu genomförd granskning har inte heller kunnat identifiera några uppföljningsformer för målen i det fastställda planeringsramverket för pendeltågstrafiken.

Trafikavtalet för pendeltåg följs upp löpande genom förvaltningsplanen för avtalet. Revisionen noterar att avtalsuppföljningen av trafikentreprenörens ansvar för ”anläggningen”, dvs. fordon, depåer och stationer i E24-avtalet är utspritt på tre olika

[44] Landstingsrevisorerna, Årsrapport TN 2017

sektioner; järnväg, fastigheter och BEST Infrastruktur. Därtill kommer att övriga avtal kopplat till ansvar för anläggningen, så kallade underhållsavtal, också ligger spridda på fastigheter och BEST Infrastruktur. Det framgår av intervjuer att uppföljningen av stationerna blir komplicerad genom spridning av uppföljningsansvaret på flera sektioner inom förvaltningen. Avtalsuppföljningen för trafikeringen i pendeltågsavtalet visar att trafiken i dagsläget inte bedrivs i enlighet med avtalet. En åtgärdsplan är framtagen.

Förvaltningschefen informerar nämnden löpande om aktuella problem och åtgärder, så även gällande pendeltågstrafiken. I delårsrapporteringen för 2018 finns en beskrivning av pendeltågstrafiken där nämnden ger en bild av problem som uppstått under året och omedelbara åtgärder kopplat till detta. Beskrivningen ger ingen samlad bild av nuläge och förutsättningar för utvecklingsarbete på längre sikt.

2.9.4 Pågående och planerat arbete

För närvarande pågår ett antal separata aktiviteter med koppling till pendeltågstrafiken. Flera specifika utredningar kopplat till depåbehov och anpassningar av fordon är initierade alternativt planerade. I trafiknämndens budget 2018 anges ett antal pågående respektive planerade investeringsprogram och projekt som helt eller delvis berör pendeltågsverksamheten. Av intervjuer och olika dokument framkommer också att det pågår ett utvecklingsarbete kring trafikplaneringsprocessen för pendeltåg.

I trafiknämndens beslut om planeringsramverk pendeltåg- och regionaltågstrafik. gavs förvaltningen i uppdrag att ”tillsammans med Trafikverket sträva efter att utveckla trafik och infrastruktur i syfte att öka nyttan med redan gjorda investeringar i Citybanan och anslutande infrastruktur. Enligt trafiknämndens budget 2018 och trafikförvaltningens verksamhetsplan, finns ett uppdrag att ”tillsammans med Trafikverket inleda ett samarbete och utreda vilka åtgärder som måste genomföras för att kunna utöka kapaciteten i och runt Citybanan på järnvägen”. Granskningen visar att avtal om samverkan kring en ”åtgärdsvalsstudie” tecknades med bland andra Trafikverket i maj 2018.

Av intervjuer framgår att förvaltningen ska utreda om och hur befintliga system behöver utvecklas i syfte att tillhanda de mest effektiva lösningarna för pendeltågssystemet utifrån gällande förutsättningar. Granskningen har inte kunnat identifiera någon uppdragsbeskrivning med tidplan för uppdraget gällande pendeltåg.

Det förefaller inte finnas en fastställd planering för hur nu pågående åtgärdsvalsstudie respektive systemanalys pendeltåg samt övriga pågående studier och utvecklingsprojekt förhåller sig till planerad revidering av utvecklingsplan pendeltåg. Det förefaller inte heller finnas någon samlad tidplan för när pågående studier ska vara klara och när en ny version av utvecklingsplan pendeltåg ska vara färdigställd. Det framgår vidare inte av något planeringsdokument hur detta arbete förhåller sig till pågående arbete kring Trafikplan 2030/2050. Trafikplanen har ingen planerad tidpunkt för fastställande men enligt nämndens delårsrapport 2018 beräknas den slutliga leveransen inför politiskt inriktningsbeslut kunna göras hösten 2020.

2.9.5 Bedömning

Revisionen bedömer att nämnden bör konkretisera mål och indikatorer för pendeltågsverksamheten även på längre sikt. Revisionen menar 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.

Revisionen ser positivt på den utvärdering och erfarenhetsinsamling som gjorts av program Citybanan gällande framförallt programarbetets utformning och förhållandet till Trafikverket. Samtidigt konstaterar revisionen att nämnden, mot bakgrund av genomförandeavtal och genomförandebeslut för programmen Citybanan och Pendeltåg, inte har genomfört och för närvarande inte planerar någon utvärdering av om förväntade effekter har uppnåtts. Därmed är det oklart om samtliga intentioner i genomförandeavtalet för Citybanan, t.ex. gällande avtal om säkrande av kapacitet för pendeltågstrafiken på den nya Citybanan respektive planering för det som i avtalet anges som etapp 2 har hanterats.

Utöver nödvändigheten i att nämnden efterfrågar utvärdering och nulägesanalys efter infrastruktursatsningarna menar revisionen att nämnden måste tydliggöra hur uppföljningen av målen i ramverket för trafikplanering ska ske. Detsamma gäller former för löpande uppföljning av de utvecklingsuppdrag som nämnden lämnat till förvaltningen i samband med beslutet om ramverket. Som revisionen även tidigare framhållit efterfrågar nämnden inte heller någon analys av effekterna av förvaltningens årliga beslut om trafikförändringar.

2.10 Skärgårdsfrågor

Revisionen har granskat trafiknämndens respektive tillväxt- och regionplanenämndens ansvar för skärgårds- och sjötrafiksfrågor med utgångspunkt från landstingets reglemente[45] och landstingsfullmäktiges mål och uppdrag. Även landstingsstyrelsen har berörts av granskningen. Granskningen av tillväxt- och regionplanenämnden och landstingsstyrelsen redovisas i respektive delrapport. Trafiknämndens pendelbåtstrafik har avgränsats från granskningen.

När det gäller skärgårdstrafiken har ett antal utredningar och studier genomförts de senaste åren. En utvecklingsplan började arbetas fram 2016, men arbetet har inte slutförts. I förvaltningsplanen för de fartyg som trafiknämnden äger, som togs fram 2017, beskrivs att ett investeringsförslag för nämndens fartygstonnage skulle överlämnas till nämnden under 2017. Granskningen har visat att ärendet inte togs upp i nämnden. Anledningen till detta anges enligt intervjuer vara att nämnden först behö-

[45] LS 2017-1197

ver tydliggöra en övergripande inriktning för sjötrafiken. En behovsanalys för kollektivtrafiken på vatten är planerad att starta under slutet av 2018. Inom ramen för behovsanalysen ska trafikplan och behoven av investeringar i fartygstonnage utredas. Efter genomförd behovsanalys är det planerat att förtydligas vilka framtida investeringar som bör genomföras inom sjötrafiken. Utöver behovsanalysen ska godshanteringen och godstaxa utredas samt riktlinjer tydliggöras när det gäller bland annat bryggors utformning och tillgänglighet under 2018 och 2019.

I landstingets trafikförsörjningsprogram[46] finns det flera olika fokusområden som berör tillgänglighet utifrån olika perspektiv. Dels fokusområdet tillgänglighet som lyfter fram att tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning, äldre och barn ska öka, dels fokusområdena pålitligt och sammanhållet om att länet ska vara tillgängligt för regionens alla invånare utifrån deras olika behov och förutsättningar. I den av landstingsfullmäktige beslutade Landsbygds- och skärgårdsstrategin[47] riktas fokus för tillgängligheten mot att det är viktigt att tillgängligheten ökar för skärgårdens befolkning och företag att nå och ta del av utbudet i regionens tätorter. För att möjliggöra detta framgår att frågor som transportsamverkan, kollektivtrafik på vatten, replipunkter, pendlingsparkeringar och godstransporter ska prioriteras. Via intervjuer har det förts fram att, eftersom begreppet tillgänglighet kan innebära och definieras utifrån olika perspektiv, det är viktigt att landstinget i både sin interna och externa kommunikation är tydlig med vilken form av tillgänglighet som avses vid olika tillfällen.

I trafikförsörjningsprogrammet finns målet om en ”fullt tillgänglig linje eller bytespunkt” till 2030. Inom skärgårdstrafiken har en nollmätning genomförts under 2017-2018 där samtliga rederier lämnat resultatet av en tillgänglighetsinventering utifrån kraven i riktlinjer för tillgänglighet[48] (RiTIll). Mätningen indikerar att fartygen har en tillgänglighet på 30–40 procent och bryggor en tillgänglighet på 23-30 procent utifrån kraven i RiTill. För de 24[49] fartyg som ägs av trafiknämnden ska en tillgänglighetsplan tas fram som tydliggör vilka investeringar som bör genomföras på skärgårdstonnaget för att öka tillgängligheten. Hur nämnden ska förhålla sig till de cirka 55 leverantörsägda fartygen är ännu inte fastställt. I trafikförsörjningsprogrammet inkluderas även de leverantörsägda fartygen i tillgänglighetsmålet.

Granskningen har visat att sjötrafiken 2019 kommer att exkluderas från mätningen av målet ”fullt tillgänglig linje eller bytespunkt”. Anledningen är att trafikförvaltningen varken har rådighet över de leverantörsägda fartygen eller över bryggor och kajer som ägs av andra aktörer. Informationen om bryggornas och fartygens grad av tillgänglighet uppges också vara osäker eftersom inventeringen har genomförts under olika tidpunkter och av olika personer. Av förvaltningens övergripande rutin för riktlinjer[50] betonas det att där förvaltningen inte har full rådighet men där det finns starka skäl att driva ett visst förhållningssätt kan s.k. bör-krav ställas. I RiTill anges

[46] LS 2017-0540
[47] LS 2017-1513
[48] SL-S-419765
[49] 20 skärgårdsfartyg och 4 pendelbåtar
[50] SL-S-1000221

det att tillgänglighetskrav riktar sig mot de trafikentreprenörer som utför trafik på trafikförvaltningens uppdrag. I de fall ansvaret är delat eller helt ligger på en annan huvudman ger riktlinjerna trafikförvaltningens representanter ett underlag för att kunna verka för enhetlighet.

I skärgården finns det replipunkter som är strategiska bytespunkter för kollektivtrafikresor mellan olika kärnöar[51], kommuncentrum och den centrala regionkärnan. Trafiknämnden trafikerar dessa replipunkter med buss-, sjö- och godstrafik. Granskningen har visat att tillväxt- och regionplanenämnden i praktiken beslutar om replipunkter i samband med framtagandet av RUFS. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen tar fram förslag till replipunkter tillsammans med trafikförvaltningen och berörda kommuner. I trafiknämndens styrande dokument är det inte tydliggjort vad nämndens ansvar för replipunkterna innebär. Enligt uppgift pågår ett arbete med att ta fram en riktlinje för resenärsmiljö, som även ska beröra replipunkter. Länsstyrelsen i Stockholm har även initierat ett projekt som syftar till att inventera replipunkter och identifiera ansvariga aktörer för förbättring och underhåll. Trafikförvaltningen och tillväxt- och regionplaneförvaltningen är delaktiga i detta projekt.

När det gäller bryggors utformning används i dagsläget *Riktlinjer för trafikbryggor i skärgården* och RiTill för att förmedla kraven för bryggorna i skärgården. *Riktlinjen för trafikbryggor i skärgården* är framtagen innan Waxholmsbolaget blev en del av trafikförvaltningen och därmed varken antagen eller utformad i enlighet med förvaltningens rutiner och anvisningarna. Enligt uppgift är det planerat att denna riktlinje ska inarbetas i förvaltningens övriga riktlinjer.

I WÅAB:s ägardirektiv[52] står det att bolaget kontinuerligt ska genomföra de åtgärder som beslutas av trafiknämnden vad avser godstrafik. Gods fraktas ut till skärgården med hjälp av åtta olika avtal och hanteringen omsätter cirka 25 mnkr årligen. Granskningen har visat att trafiknämndens interna styrdokument inte ger någon vägledning för hur godsfrågor ska hanteras. Av förvaltningens övergripande rutin för riktlinjer framgår det att riktlinjer utgör grunden för trafikförvaltningens kravställande verksamhet. Inga riktlinjer finns framtagna för vilka krav som bör ställas till leverantörerna av godstrafiken. Vidare är inte godshanteringen inarbetade i några av förvaltningens övriga riktlinjer.

I fullmäktiges budget för 2018[53] betonas det att landstingets arbete inom olika nämnder på skärgårdsområdet behöver vara välkoordinerat. För att åstadkomma en god utvecklingskraft i skärgården är även samverkan och samsyn mellan kommun, landsting, länsstyrelse och det lokala näringslivet samt boende på öarna av stor betydelse.

[51] I RUFS 2050 står det skrivet att kärnöarna i skärgården bedöms ha förutsättningar för ett utbud av samhällsservice och infrastruktur, vilket möjliggör en långsiktig och robust samhällsstruktur som säkrar grundläggande förutsättningar för fastboende och näringslivsutveckling.
[52] LS 1311-1454
[53] LS 2017-0452

Revisionen har tidigare bedömt att ansvarsfördelningen för den långsiktiga trafikplaneringen och trafikpolitiken behöver tydliggöras inom landstinget[54]. Granskningen har visat att detta även gäller för skärgårdstrafiken.

Bedömning

Vid revisionens granskning 2014[55] fastslogs det 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.

Att en övergripande behovsanalys är planerad att genomföras för kollektivtrafiken på vatten menar revisionen är positivt eftersom granskningen har visat att det strategiska arbetet för skärgårdstrafiken behöver stärkas. Bland annat handlar det om att tydliggöra vilka investeringar som kommer krävas inom skärgårdstrafiken på både kort och lång sikt och om hur dessa ska preciseras i en förvaltningsplan, utvecklingsplan eller på övrigt sätt. Revisionen konstaterar att det pågår, eller ska initieras, flertalet utvecklingsarbeten inom skärgårdstrafiken utöver behovsanalysen. Med anledning av det vill revisionen framhålla att det är viktigt att det pågående förändringsarbetet hålls samman för att säkerställa en tydlig styrning och intern kontroll av trafiknämndens skärgårdstrafik, men även en förbättrad möjlighet för att integrera skärgårdstrafiken.

Revisionen bedömer att hanteringen av mål och uppdrag kring exempelvis vilken form av tillgänglighetsaspekt som avses vid olika tillfällen och den övergripande trafikplaneringen kan förtydligas mellan tillväxt- och regionplanenämnden och trafiknämnden, framförallt inför att det regionala utvecklingsansvaret ska övertas. Vidare menar revisionen att stärkt samverkan mellan nämnderna ökar chansen till att landstingets arbete inom skärgårdsområdet är välkoordinerat i enlighet med skrivningar i fullmäktiges budget för 2018. Revisionen kommer att följa hur dessa frågor utvecklas

[54] RK 201606-0046
[55] RK 201402-0005, RK 201406-0033, RK 201405-0026

och omhändertas när landstinget övertar det regionala utvecklingsansvaret 1 januari 2019.

Rekommendationer:

- Trafiknämnden bör tillsammans med tillväxt- och regionplanenämnden tydliggöra hur landstingets ansvar för replipunkterna ska hanteras.
- Trafikförvaltningens ledning bör implementera rutiner som säkerställer den interna styrningen och kontrollen för godshanteringen.

2.11 Hållbarhets- respektive miljöredovisning

I revisionens årsrapport 2017[56] för trafiknämnden gjordes ingen bedömning av det verksamhetsmässiga resultatet när det gäller områdena miljö och social hållbarhet, eftersom nämndens hållbarhetsredovisning ännu inte var framtagen. I enlighet med lagkraven från 2017 om att större bolag ska ta fram en hållbarhetsredovisning har SL:s och WÅAB:s styrelser antagit respektive bolags hållbarhetsredovisning i mars 2018. Dessa redovisningar hanterar både frågor inom social hållbarhet som tillgänglighet, säkerhet och trygghet samt miljöfrågor.

Utöver att ta fram hållbarhetsredovisningen till respektive styrelse har trafikförvaltningen tagit fram en *detaljerad* hållbarhetsredovisning som har samma utgångspunkt som de hållbarhetsredovisningar som bolagen har antagit men där samtliga kollektivtrafikslag redovisas sammanslaget. Förvaltningen har även tagit fram en separat miljöredovisning för 2017 som ger en mer detaljerad bild av nämndens miljöarbete.

Bolagens hållbarhetsredovisningar, förvaltningens detaljerade hållbarhetsredovisning och separata miljöredovisning har inte redovisats för trafiknämnden. I landstingets miljöprogram 2017-2021 betonas att landstingets nämnder ansvarar för miljöfrågorna inom sina verksamheter med utgångspunkt från miljöprogrammet. I landstingets centrala miljöredovisning för 2017[57] redovisas trafiknämndens måluppfyllelse kopplat till målen i miljöprogram 2017-2021. Fullmäktige beslutade att godkänna miljöredovisningen i juni 2018[58].

Revisionen konstaterar att Trafiknämnden har omcertifierats i enlighet med miljöledningssystemet ISO 14001:2015 under våren 2018.

Bedömning

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 hållbarhetsrapportering för SL och WÅAB har fastställts av bolagsstyrelserna menar revisionen att den övergripande hållbarhetsredovisningen eller miljöredovisning bör redovisas till trafiknämnden.

[56] RK 2017-0028
[57] LS 2017-1112
[58] LS 2018-0047

Rekommendation:

- Trafiknämnden bör säkerställa att de får ta del av förvaltningens uppföljning av miljöarbetet i enlighet med landstingets miljöprogram.

2.12 Granskningar utan väsentliga iakttagelser

Genomförd granskning av löneprocessen och leverantörsfakturahantering har inte visat några avvikelser från rutinerna för intern kontroll.

Revisionen har granskat nämndens följsamhet till finanspolicyn utan några väsentliga avvikelser. Vidare är det revisionens bedömning att SL:s leasingprocesser har tillräckliga rutiner och kontroller.

Revisionen har granskat verksamhetens efterlevnad av riktlinjer och regelverk beträffande ledningsnära kostnader och representation. Granskningen visar att tidigare rekommendation att säkerställa att det finns tillräcklig dokumentation för att möjliggöra uppföljning och granskning av policyer och riktlinjer kopplat till resor och representation[59] kvarstår. Under året har revisionen noterat att konferenser har hållits i externa lokaler vilket enligt SLL:s policy skall undvikas då konferenser i möjligaste mån ska hållas i landstingets egna lokaler. Vid förfrågan har tillräckliga förklaringar och motiveringar om anledning till detta tillhandahållits för samtliga stickprov.

Det finns skadeståndskrav ställda mot WÅAB för upphandlingsfel i såväl den genomförda direktupphandlingen (E29X) som den ursprungliga upphandlingen (E29) av kollektivtrafik i skärgårdstrafiken. Under året har domslut meddelats i tingsrätten i ett av fallen, domslutet har överklagats till hovrätten som meddelat prövningstillstånd. Dom väntas meddelas under oktober för det andra fallet. Bolaget har sedan tidigare avsatt medel för eventuella skadestånd och upphandlingsskadeavgifter.

2.13 Sammanfattande bedömning

Revisionen har under lång tid pekat på nämndens ansvar för den långsiktiga ekonomiska utvecklingen för kollektivtrafiken. Det strategiska ramverket skulle kunna ses som konkretisering av nämndens långsiktiga styrning av ekonomi och verksamhet. Revisionen konstaterar dock som tidigare att det i praktiken finns flera brister i detta ramverk då det dels inte är tydligt definierat av nämnden, dels i flera fall helt saknar utpekade styrdokument eller så är styrdokumenten inte uppdaterade enligt plan. Revisionen menar vidare att nämnden i olika dokument kopplat till budgetarbetet visserligen berör kommande ekonomiska utmaningar men att nämnden i allt för liten utsträckning konkretiserar utmaningarna och pekar på vad nämnden gör för att hantera dessa. I kombination med att analysen i den löpande rapporteringen, i form av t.ex. delårsrapporten, saknar ett långsiktigt perspektiv innebär detta enligt revisionen mening att det finns betydande brister i nämndens långsiktiga ekonomiska och verksamhetsmässiga styrning. Här finns enligt revisionen ett behov av stärkt ekonomi-

[59] Landstingsrevisorerna, Delrapport TN 2017

och verksamhetsstyrning. Revisionen har sedan tidigare lämnat ett antal rekommendationer gällande detta, men konstaterar att dessa rekommendationer ännu inte är åtgärdade.

Även när det gäller nämndens ansvar för intern kontroll har revisionen tidigare pekat på områden där kontrollen inte är tillräcklig. Det framgår av nämndens budget och förvaltningens verksamhetsplan att flera viktiga utvecklingsområden kopplat till nämndens interna kontroll ska prioriteras. Av den hittills genomförda granskningen framgår att det behövs ytterligare samordning och kompletterande utvecklingsinsatser för att stärka den interna kontrollen gällande underhåll och reinvesteringar samt anläggningens status. Genomförd granskning av nämndens kontroll över brandskydd understryker ytterligare behovet av att stärka kontrollen över anläggningen. Även granskning av skärgårdstrafiken visar på behov av en samlad verksamhetsövergripande analys för utvecklingsarbetet.

3 Räkenskaper

3.1 Delårsrapport 2018-08-31

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

I trafiknämndens rapporterade balans- och resultaträkningar[60] ingår trafikförvaltningen inklusive färdtjänstverksamheten samt bolagen WÅAB och SL med koncern. Redovisningen ska upprättas enligt god redovisningssed vilket för bolagen inom trafiknämnden innebär att bokföringsnämndens K3-regelverk tillämpas.

Vissa klassificeringsfel i balansräkningen kopplade till leasing har noterats i granskningen av AB SL, vilket framförts till trafikförvaltningen.

3.2 Sammanfattande bedömning

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

I auktoriserad revisors översiktliga granskning av SL och WÅAB har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att bolagens delårsrapporter inte, i allt väsentligt, är upprättade i enlighet med bokföringsnämndens allmänna råd och god redovisningssed.

[60] Här avses balans- och resultaträkningar exklusive förvaltning för utbyggd tunnelbana

4 Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

4.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat – prognos per 2018-08-31

4.1.1 Ekonomi

Trafiknämnden prognostiserar årets resultat till 2,1 mnkr för FUT, vilket är 2,1 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 inom landstinget får FUT ett verksamhetsanslag för att finansiera räntekostnaderna för landstingets del av upptagna lån. Prognostiserat utfall för räntekostnaderna är lägre än verksamhetsanslaget. Detta innebär att verksamheten prognostiserar ett positivt resultat på 2,1 mnkr. Enligt uppgift kommer samråd ske med koncernfinansiering om hur överskottet ska hanteras.

Periodens investeringar uppgår till 568 mnkr för FUT:s verksamhet. För helåret 2018 är prognosen 1 107 mnkr, vilket understiger budget med 498 mnkr (cirka 31 procent). Avvikelsen mellan prognos och budget kommenteras i enlighet med landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar och anges bero bland annat på förskjutning av planläggningsprocesser och av byggstarter. Några kommentarer om vilka långsiktiga konsekvenser avvikelsen har för investeringsverksamheten som helhet eller för respektive projekt, vad gäller exempelvis kostnader och tidsförskjutningar, lämnas inte i nämndens delårsrapport).

4.1.2 Verksamhet

Landstingsfullmäktiges 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 rapporterar i delårsbokslutet att två (kunder och process) av FUT:s verksamhetsnära mål är uppfyllda och att tre (ekonomi, tid och innehåll) är delvis uppfyllda. För målet medarbetare kommer mätningar att ske senare under året. Nämnden bedömer därmed måluppfyllnaden som relativt god. Nämnden redogör i sin rapport övergripande för pågående arbete för respektive mål.

4.1.3 Sammanfattande bedömning

Trafiknämnden prognostiserar årets resultat för FUT till 2,1 mnkr, vilket är 2,1 mnkr högre än fullmäktiges resultatkrav. Avvikelser i förhållande till resultatbudgeten har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport. Lämnad prognos för investeringarna innebär en upparbetningsgrad på 67 % vid årets slut. Avvikelser mot årets investeringsbudget analyseras och kommenteras på ett tillfredsställande sätt i enlighet med landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar. Däremot saknar revisionen, precis som för trafikförvaltningens verksamhet, kommentarer om vilka långsiktiga konsekvenser avvikelserna har för investeringsverksamheten som helhet och respektive projekt vad gäller exempelvis kostnader och tidsförskjutningar.

Måluppfyllelsen har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt i nämndens delårsrapport för FUT.

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

4.2 Intern styrning och kontroll

4.2.1 Ekonomi- och investeringsstyrning

Vid trafiknämndens möten har FUT:s ekonomi, prestationer och övriga verksamhetsförändringar behandlats. Nämnden har informerats om det ekonomiska utfallet i relation till budget och prognoser för fortsättningen av året. Investeringsverksamheten följs upp ur ett årligt perspektiv, men de långsiktiga konsekvenserna av avvikelser i investeringsverksamheten behandlas inte.

Eftersom utbyggnaden av den nya tunnelbanan finansieras av flera olika parter utanför landstinget är det viktigt att den ekonomiska rapporteringen med investerings- och projektredovisningen är transparent och tillförlitlig. Till parterna rapporteras detta genom tre rapporter till styrelsen[61] per tertial. Revisionen noterar att innehållet i förvaltningens rapportering till styrelsen respektive nämnden skiljer sig åt. Styrelsens rapportering har ett tydligare fokus på projektens totala utgifter och kostnader samt tidhållning i förhållande till avtal från Stockholmsförhandlingen. I styrelsens tertialrapport per april[62] framgår exempelvis information kring risker och hur händelser påverkar milstolpar[63] som satts upp mellan parterna i genomförandeavtalen[64] för de olika projekten. I nämndens rapportering och landstingsstyrelsens uppföljning av investeringar ligger fokus på årets budget och inte på investeringens totala utgift. Någon analys av vilka konsekvenser exempelvis status av järnvägsplaner och miljö-

[61] Styrelsen består av representanter för samtliga parter som ingått överenskommelsen; Stockholms stad, Solna stad, Järfälla kommun, Nacka kommun, Stockholms läns landsting samt staten.
[62] FUT 2018-0240
[63] Milstolparna gäller för när miljödomar, järnvägsplaner ska vinna laga kraft samt beräknad byggstart och byggtid för respektive projekt.
[64] LS 2016-1225

domar får för respektive projekts totala kostnads- och tidsramar redovisas inte. Revisionen har i årsrapport 2016[65] för trafiknämnden rekommenderat trafikförvaltningen att i samverkan med landstingsstyrelsens förvaltning utarbeta former för rapportering av väsentliga avvikelser mot de i programmen ingående projektens totala budget och tidsramar.

Revisionen noterar även att risker som framkommer i nämndens budget för FUT inte kommenteras i nämndens återrapportering under året. Exempelvis framgår av FUT:s budget att indexutvecklingen är en risk som inte beaktas i kostnadsbedömningarna. Bakgrunden är att indexeringen som finns i överenskommelsen mellan parterna inte följer marknadens indexering vilket på sikt skulle kunna medföra fördyringar av projekten som inte är finansierade.

Bytespunkt Barkarby

En ny bytespunkt Barkarby station planeras inom ramen för utbyggnad av tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling. I planeringsskedet har det framkommit att det finns betydande samordningsfördelar genom att Trafikverket projekterar, upphandlar och bygger bytespunkten. Under våren beslutade fullmäktige om ett genomförandeavtal[66] mellan Trafikverket och landstinget om byggnation av ny bytespunkt vid Barkarby station. Avtalet reglerar ansvarsförhållandena för Barkarby bytespunkt. Trafikverket kommer nu ansvara för att projektera och bygga anläggningen. De olika anläggningsdelarna kring bytespunkten kommer således ha flera olika ägare. Inom gränssnittsområden kan det därmed enligt avtalet komma att krävas särskilda tilläggsavtal för nyttjande, drift, underhåll och framtida förnyelse. Den totala kostnaden har bedömts till 400 miljoner kronor. Inom ramen för genomförandeavtalet kommer Trafikverket och Stockholms läns landsting att finansiera 50 procent vardera. I avtalet tydliggörs också Trafikverkets ägande av bytespunkten. Det innebär, enligt ärendet, att medfinansieringen för landstingets del betraktas som en kostnad. Kostnaden kommer att matchas av motsvarande intäkter från parterna i Stockholmsförhandlingen. Medfinansieringen är således resultatneutralt för landstinget.

Bedömning

Revisionen bedömer att nämnden, för FUT:s verksamhet, bör efterfråga och rapportera en samlad konsekvensbeskrivning på investeringarnas 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. Revisionen bedömer att redovisningen av nämndens investeringsverksamhet för FUT i uppföljningssammanhang behöver få ett tydligare fokus på risker och avvikelser. Anvisningarna från landstingsstyrelsens förvaltning ställer inte krav på denna typ av rapportering. Det är dock revisionens bedömning att det ingår i trafiknämnden ansvar att följa risker och att efterfråga mer utförligt information om den egna investeringsverksamheten än vad anvisningarna föreskriver.

[65] Landstingsrevisorerna Årsrapport trafiknämnden 2016, RK 201604-0015
[66] LS 2018-0278

Revisionen noterar förändrade ansvarsförhållanden gällande Barkarby bytespunkt. Revisionen ser en risk att liknande problematik som funnits i övertagande av Citybanan kan uppstå vid förvaltande och drift av anläggningen. Revisionen anser därför att det är av vikt att t.ex. hantering av eventuella tilläggsavtal i ett tidigt stadium analyseras och utreds. Revisionen avser att följa utvecklingen (se också avsnitt 2.5).

Rekommendationer:

- Trafiknämnden bör efterfråga information om FUT:s investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet i förhållande till avtal och genomförandebeslut.
- 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.

4.2.2 Uppdrag från fullmäktige

Nämnden redovisar status för uppdragen från fullmäktige i enlighet med landstingsstyrelsens anvisning. I delårsrapporten uppger nämnden att tre uppdrag är tillämpliga för FUT:s verksamhet. Uppdraget om 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. Uppdraget att utarbeta styrdokument för säkerhet i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer uppges vara åtgärdat. Även uppdraget att se över att delegationsordningar överensstämmer med SLL:s policy för inköp uppges vara åtgärdat.

4.2.3 Intern kontrollplan 2018

FUT har bilagt förvaltningens interna kontrollplan för 2018 med förvaltningens budget för året. Trafiknämnden fattade beslut om FUT:s budget i oktober 2017[67]. Revisionen noterar att fastställandet av internkontrollplanen för FUT:s verksamhet hanteras annorlunda än internkontrolplanen för trafikförvaltningens verksamhet (se vidare avsnitt 2.3). Förvaltningen har även beslutat om riktlinjer för intern styrning och kontroll, samt en rutin och en processbeskrivning för riskhanteringsarbetet.

Av förvaltningens styrdokument[68] framgår att de största projektriskerna och åtgärdsförslag för dessa ska lyftas till den interna kontrollplanen. Den interna kontrollplanen är till stora delar direkt kopplad till de risker som försvårar eller hindrar landstinget att uppfylla målen med tunnelbaneutbyggnaden, som risk för bristande kostnadsstyrning, bristande tidsplanering och risker för överklaganden samt överprövningar i kommande upphandlingar.

I samband med nämndens delårsrapport för FUT har den interna kontrollplanen följts upp. Av planens 21 upptagna riskmoment bedömer nämnden att 16 hanteras enligt plan, medan fem bedöms ha åtgärdats delvis. För de fem riskmoment som bedömts som delvis redogör nämnden för olika aktiviteter för att hantera dessa.

[67] FUT 2017-0272
[68] Rutin för risk- och möjlighetshantering, revideringsversion E

Bedömning

Revisionen bedömer att åtgärderna som anges i internkontrollplanen i stort är anpassade till organisationen och uppdraget. Revisionen menar att FUT bör bidra till utformning av en gemensam hantering av internkontrollplan för nämndens två förvaltningar (se vidare avsnitt 2.3).

4.2.4 Granskningar utan väsentliga iakttagelser

Revisionen har granskat ledningsnära kostnader och representation vid FUT utan några väsentliga iakttagelser.

4.2.5 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 även 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. Detta för att möjliggöra styrningen av fleråriga investeringar som omfattar flera miljarder per projekt.

4.3 Räkenskaper

4.3.1 Delårsrapport 2018-08-31

Revisionen av den finansiella rapporteringen har utförts i enlighet med International Standard on Review Engagements ISRE 2410 Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation. I granskningen har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed.

4.3.2 Sammanfattande bedömning

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.

5 Yttrande över Årsrapport 2017

Trafiknämnden har i september 2018 beslutat om yttrande över revisionens årsrapport 2017 för nämnden. I ärendet förelåg ett gemensamt tjänsteutlåtande från nämndens båda förvaltningar. Tjänstutlåtandet beskriver pågående arbete kopplat till samtliga rekommendationer som revisionen lämnade i årsrapporten.

Nämndens yttrande behandlar de rekommendationer som är ställda till nämnden. För rekommendationer kopplade till långsiktiga prioriteringar och målstyrning beskriver nämnden hur styrningen är utformad i dagsläget. Några förändringar anges inte.

För rekommendationer kopplade till skal- och tillträdesskydd samt prioritering av åtgärder efter riskkartläggning på säkerhetsområdet beskrivs pågående aktiviteter inom förvaltningen. Det framgår dock inte om rekommendationerna bedöms vara åtgärdade eller vilken tidsplanering som gäller för åtgärdandet. För rekommendationen om att nämnden årligen bör planlägga och följa upp samtliga säkerhetsområden anges att en årlig återrapportering av säkerhetsläget kommer att ske till trafiknämnden från och med 2019.

För de två rekommendationer som lämnats inom informationssäkerhetsområdet kopplat till leverantörsavtal beskrivs åtgärder som är planerade inom förvaltningen. Någon tidsplan anges inte. För rekommendation om risker i befintligt biljettsystem anges att det finns en kontinuerlig dialog med nuvarande leverantör samt att nytt biljettsystem är under utveckling med målsättningen att SL Access ska vara ersatt under 2021.

För rekommendation om inventering av krav som följer av ansvaret som fastighetsägare anger nämnden att någon ytterligare reglering av SL:s fastighetsägaransvar inte behövs. Rekommendation om beslut om effektmål för arbetet med framtida biljettsystem anser nämnden vara åtgärdad i och med att rapporten Framtidens biljett- och betalsystem föredrogs trafiknämnden som ett informationsärende 2018-01-30.

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 upp-giften 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-post-meddelande 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 och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Delår 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 2016: Enligt rutinen för uppföljningsplaner har förvaltningen i linje med rekommendationen kompletterat mallen med ett avsnitt för utvärdering och riskanalys samt prioritering av uppföljningsinsatser. Tillägget är dock inte implementerat fullt ut och hänvisningar till dokumenterad riskanalys, utvärdering och prioritering av uppföljningsinsatser saknas i samtliga granskade uppföljningsplaner. Riskanalys har enligt uppgift genomförts inför uppstart av nya färdtjänstavtal. Riskanalysen finns dock inte dokumenterad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 2016: Enligt rutinen för uppföljningsplaner har förvaltningen kompletterat mallen med ett avsnitt för utvärdering och riskanalys samt prioritering av uppföljningsinsatser. Tillägget är dock inte implementerat fullt ut och hänvisningar till dokumenterad riskanalys, utvärdering och prioritering av uppföljningsinsatser saknas i samtliga granskade uppföljningsplaner. Sista meningen i rekommendationen har justerats något från tidigare skrivningen "…i syfte att utveckla uppföljingsarbetet såväl som arbetet med kommande avtal." Detta bl.a. för att rekommendationen har vissa likehter med rekommendation 670. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 2016: Förvaltningen har genomfört en omorganisation (sektion BES) för att bland annat tydliggöra ansvaret för de egna åtagandena i avtal. Omorganisationen är ännu inte utvärderad, men revisionens intryck i granskningen är att det nu finns en större tydlighet i roller och ansvar gällande egna åtaganden. Det behöver dock även tydliggöras, exempelvis i uppföljningsplanerna, hur nämndens egna åtaganden ska följas upp. Enligt intervjuer pågår ett arbete med att fastställa nivåer och säkerställande av nämndens leverans. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

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

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
AVTALSUPPFÖLJNING					
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 2018.
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 2017: Trafikförvaltningen har tillsatt ett program kring framtidens biljettsystem. Programmet och dess inriktning har dock enbart beslutats på förvaltningsnivå. På kortare sikt har kapacitetsåtgärder vidtagits samtidigt som beslut fattats om att inte genomföra någon nyutveckling av systemet. Det saknas dock en dokumenterad bedömning av nuvarande leverantörs leveransförmåga på medellång sikt, och förutsättningarna för denna leveransförmåga. Mot bakgrund av att rekommendation om sammanhållande styrning kring utvecklingen av biljettsystem (nr 510) nu anses åtgärdad och därmed utgår är det viktigt att planeringen för kapaciteten på medellång sikt även inkluderar former för hur t.ex. krav på nyutveckling i befintligt system ska hanteras. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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: UPPFÖLJNING INTERN KONTROLL: 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 ej vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 2018.

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

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
BILJETTSYSTEM					
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 2018.
FASTIGHETER					
2012 Årsrapp ID: 28	Trafiknämnden bör tillse att redovisningsmässiga aspekter i ett tidigt stadium beaktas i samband med genomförande av fastighetsaffärer.	X			DÅR 2018: Rutiner har implementerats. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
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 delårsgranskningen 2019.
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		DÅR 2018: En genomgång av fastighetsbestånd och avtalsdatabas pågår varför rekommendationen fortsatt bedöms delvis åtgärdad. Mot bakgrund av den långa tid som förflutit avser revisionen att inför årsrapporten föra en diskussion med förvaltningen kring vilken planering som finns för att åtgärda rekommendationen. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 2017: Av granskning framgår att det finns styrdokument för nämndens informationssäkerhetsarbete. Informationsklassning genomförs men arbete pågår för att se över processen för att göra denna mer enhetlig och ändamålsenlig. Nämndens informationsmängd är inte klassade i sin helhet. Det saknas en heltäckande förteckning över viktiga informationstillgångar. Enligt uppgift finns förteckning för informationstyper och IT-system däremot finns ingen matchning mellan informationstyper och vilka IT-system som de förekommer i. Något särskilt beslut att generellt klassa ritningar som K2 som övervägdes i nämndens yttrande TN 2015-1707 har enligt uppgift inte beslutats. Det bedrivs ett arbete med riskanalyser men dessa genomförs inte systematiskt och på alla system. Riskanalyser för äldre befintliga IT-system har delvis gjorts på förekommen anledning vid förändringar eller behöver av resursskäl ske genom prioritering. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

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

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
INFORMATIONSSÄKERHET					
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.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1202	Trafiknämnden bör tydliggöra ansvarsfördelning och säkerställa 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 2018.
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 2018.
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 2018.

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

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
INVESTERINGAR					
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 2017: Det framgår inte av nämndens yttrande till landstingsdirektörens planeringsunderlag om det gjorts en prioritering och hur den i så fall ser ut samt utifrån vilka kriterier. Någon annan form för prioritering har inte framkommit. Genomförandeplanen, som tidigare lyfts fram som ett styrdokument i detta sammanhang, har inte tagits fram sedan några år tillbaka. Revisionen kommer följa pågående arbete med investeringsprocessen inom landstingsstyrelsens förvaltning och trafikförvaltningen. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 2017: Denna rekommendationen har sitt ursprung i en granskning av program Slussen. Årets granskning visar att det fortfarande finns oklarheter kring genomförandebeslut om Slussen men att förvaltningen nu planerar åtgärder för att få ett tydligare genomförandebeslut. Även för program Tvärbana Norr – Solnagrenen visar granskningen på oklarheter som dock är av annan karaktär. För detta finns en ny rekommendation med annat innehåll. Bedömningen i den här rekommendationen begränsas till Slussen. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2016 Årsrapp ID: 981	Trafiknämnden bör löpande efterfråga information om de ospecificerade projekt som nämnden beslutat om.			X	ÅR 2017: Inga förändringar noterade. Revisionen vill framhålla att förvaltningen, utöver den rapportering som krävs för nämndens redovisning till LS och fullmäktige, kan utforma kompletterande redovisning till trafiknämnden utifrån nämndens behov av information som ansvarig för verksamheten. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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.				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 2018.
2018 Delår ID: 1310	Trafiknämnden bör efterfråga information om FUT:s investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet i förhållande till avtal och genomförandebeslut.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

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

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
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 2016: Enligt uppgift genomfördes 2016 en behovsanalys i syfte att åstadkomma en utveckling som leder till att trafikförvaltningen når energimålen. Behovsanalysen rekommenderar att genomföra en djupare energiutredning under år 2017 bl.a. utifrån de rekommendationer som landstingets revisorer lagt fram. Utfall av energiutredningen avvaktas. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 delårsgranskningen 2019.
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 2017: En utredning har genomförts avseende uppdraget från fullmäktige. Revisionen har tagit del av en internt upprättad rapport (utkast) som bygger på ett tjänsteutlåtande i ärendet från 2015. Enligt uppgift i samband med delåret skulle rapporten att tas upp i Trafiknämnden i oktober. Enligt uppgift i nämndens årsrapport är uppdraget slutfört. Enligtr revisionen bör dock slutsatserna återredovisas till fullmäktige varför rekommendationen fortfarande bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
REINVESTERINGAR					
2016 Årsrapp ID: 984	Trafiknämnden bör i budgetarbetet analysera och tydliggöra nämndens reinvesteringsbehov såväl på kort som lång sikt.			X	DÅR 2018: Revisionen har vid granskning av nämndens budgetdokument och yttranden över planeringsunderlag noterat skrivelser om framtida reinvestringsbehov. Revisionen har dock inte kunnat identifiera någon heltäckande redogörelse för reinvesteringsbehovet. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2019.
RISKBEDÖMNING OCH INTERN KONTROLLPLAN					
2016 Årsrapp ID: 976	Trafiknämnden bör utveckla och dokumentera riskanalyser på finansområdet som underlag för internkontrollplanen.		X		DÅR 2017: TF har utarbetat en generell riskanalys inom finansområdet och som har upprättats efter att internkontrollplanen för 2017 antogs. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
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 delårsgranskningen 2019.

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

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
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 2017: Det framgår att någon fullständig genomlysning av svinn inte finns framtagen. Däremot ska det enligt uppgift göras mätningar för specifika områden, till exempel antal fungerande utrustningar i trafiken. Revisionen planerar att följa upp arbetet under 2018. Rekommendationen bedöms vara delvis uppfylld. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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.				ÅR 2017: Rekommendationen ersätter tidigare rekommendationer nr 83 och 84. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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.				ÅR 2017: Rekommendationen ersätter tidigare rekommendationer nr 85 och 86. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1198	Trafiknämnden bör ta ställning till prioriterade åtgärder efter riskkartläggning på säkerhetsområdet.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2018 Delår ID: 1306	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 delårsgranskningen 2019.
TILLGÄNGLIGHET/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 2018.

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

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
TRAFIK- OCH STÖRNINGSINFORMATION					
2016 Delår ID: 873	Trafiknämnden bör 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.		X		ÅR 2017: En utredning som syftar till att tydliggöra ansvarsfördelning, styrning och utveckling av trafik- och störningsinformation inom trafikförvaltningen samt med trafikentreprenörer har påbörjats inom förvaltningen. Arbetet beräknas färdigställas under 2018. Revisionen bedömer att ett förbättringsarbete är påbörjat för att stärka den sammanhållande styrningen av trafik- och störningsinformation. Revisionen avser att följa upp rekommendationen när resultatet av pågående arbete kan utläsas. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
TRAFIKPLANERING					
2015 Årsrapp ID: 774	Trafiknämnden bör säkerställa att effektiviseringar ingår som en del i nämndens trafikplanering på kort och lång sikt.			X	ÅR 2017: Arbete med effektiviseringar ingår enligt tidigare uppgifter från förvaltningen i nämndens trafikplanering. Vare sig årsrapporten eller specifika ärenden under året innehåller dock någon analys eller redovisning av genomförd effektivisering och effekter av trafikförändringar. I informationsärende om trafikförändring T18 (SL 2016-0770), TN:s sammanträde 2017-10-24, skrivs inget om effektivisering och det framgår inte vilka ekonomiska effekter som trafikförändringarna beräknas innebära. Någon samlad trafikplanering på medellång sikt, med eventuell planering för effektiviseringar, finns enligt vad revisionen erfar inte. Nämnden har gett förvaltningschefen i uppdrag att ta fram en ny trafikplan. Revisionen kommer att följa arbetet och hur det utifrån ett effektiviseringsperspektiv kopplar till övrig långsiktig planering. Revisionen kommer också följa pågående utredning inom trafikförvaltningen avseende trafikplaneringsfunktionen och hur den kopplar till säkerställande av effektiviseringar. Rekomendationen har tidigare, utifrån skrivningar i årsrapporten 2016 bedömts vara delvis åtgärdad men effektivisering lyfts enligt revisionens bedömning i dagsläget inte fram på ett tydligt sätt. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Delår 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 2018.
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 2018.
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 delårsgranskningen 2019.
TRAFIKSÄKERHET					
2017 (Projekt 3/2017) ID: 1023	Trafiknämnden bör säkerställa att trafiksäkerhetspolicyn tillämpas av alla upphandlade entreprenörer, oavsett kollektivtrafikslag.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Delår 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 delårsgranskningen 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	DÅR 2018: Spendanalysverktyg finns för att göra viss uppföljning men det går ej att bedöma sortera på vara/tjänst. Rekommendationen bedöms ej vara åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 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 2017: Revisionen konstaterar att ett utvecklingsarbete pågår inom områdena upphandling och inköp inom nämndens verksamhet bland annat genom inrättande av ny avdelning och införandet av kategoristyrning/kategoristyrt inköp. Revisionen bedömer att rekommendationsuppföljningen behöver avvakta att formerna för den nya avdelningen och dess fortsatta utvecklingsarbete är tydligare. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 2017: Revisionen konstaterar att ett utvecklingsarbete pågår inom områdena upphandling och inköp inom nämndens verksamhet bland annat genom inrättande av ny avdelning och införandet av kategoristyrning/kategoristyrt inköp. Revisionen bedömer att rekommendationsuppföljningen behöver avvakta att formerna för den nya avdelningen och dess fortsatta utvecklingsarbete är tydligare. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 2017: Revisionen konstaterar att ett utvecklingsarbete pågår inom områdena upphandling och inköp inom nämndens verksamhet bland annat genom inrättande av ny avdelning och införandet av kategoristyrning/kategoristyrt inköp. Revisionen bedömer att rekommendationsuppföljningen behöver avvakta att formerna för den nya avdelningen och dess fortsatta utvecklingsarbete är tydligare. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

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

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
UPPHANDLING					
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.				ÅR 2017: Revisionen konstaterar att ett utvecklingsarbete pågår inom områdena upphandling och inköp inom nämndens verksamhet bland annat genom inrättande av ny avdelning och införandet av kategoristyrning/kategoristyrt inköp. Revisionen bedömer att rekommendationsuppföljningen behöver avvakta att formerna för den nya avdelningen och dess fortsatta utvecklingsarbete är tydligare. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2016 (Projekt 2/2016) ID: 912	Trafiknämnden bör stärka systemet för bevakning av när avtal löper ut i syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar.				ÅR 2017: Revisionen konstaterar att ett utvecklingsarbete pågår inom områdena upphandling och inköp inom nämndens verksamhet bland annat genom inrättande av ny avdelning och införandet av kategoristyrning/kategoristyrt inköp. Revisionen bedömer att rekommendationsuppföljningen behöver avvakta att formerna för den nya avdelningen och dess fortsatta utvecklingsarbete är tydligare. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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.

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

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
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 2016: Revisionen har under året tittat på återkoppling från befintliga avtal i samband med förstudier inför nya upphandlingar. Enligt intervjuer ska utvärdering av avtal ske efter ett år, i mitten av avtalsperioden samt i samband med ställningstagande om eventuell förlängning. Granskningen har dock inte funnit några dokumenterade rutiner för när och hur dessa utvärderingar ska genomföras även om det finns exempel på utvärderingar som har genomförts. Erfarenhetsåterföring från befintliga avtal till processen för framtagande av nytt avtal förefaller i dagsläget i huvudsak ske genom att förvaltare av befintligt avtal deltar i förstudie- och upphandlingsarbetet och framför sina erfarenheter. Det finns ingen gemensam överenskommen struktur mellan avdelningen för strategisk ut-veckling och trafikavdelningen för vilken typ av dokumentation som ska finnas framtagen och tillgänglig. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 2017: Enligt tidigare avstämning med förvaltningen finns tre arbetsmetoder för att utvärdera avtal. Fördjupad utvärdering skulle enligt uppgift ske under 2017 kopplat till anlays av VBP-avtal. Enligt uppgift avslutas utvärderingen av VBP-avtal först under 2018. Revisionen har därför skjutit på uppföjningen av denna rekommendation som kommer att följas upp utifrån de tre arbetsmetoderna och analys VBP-avtal. Rekommendationen bedöms delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
ÖVERGRIPANDE STYRNING					
2016 Delår ID: 868	Trafiknämnden bör stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om utvecklingen.			X	DÅR 2017: Enligt revisionens granskning pågår arbete internt inom förvaltningen men det finns ingen samlad rapportering till nämnden av den långsiktiga kostnadsutvecklingen. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2016 Delår ID: 869	Trafiknämnden bör löpande efterfråga information om investeringsprogrammens utveckling med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet.			X	ÅR 2017: Inga förändringar noterade. Revisionen vill framhålla att förvaltningen, utöver den rapportering som krävs för nämndens redovisning till LS och fullmäktige, kan utforma kompletterande redovisning till trafiknämnden utifrån nämndens behov av information som ansvarig för verksamheten. Se också rekommendation 983. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

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

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
ÖVERGRIPANDE STYRNING					
2016 Delår ID: 872	Trafiknämnden bör säkerställa att investeringsverksamhetens samlade risker identifieras och ta ställning till rapportering av de väsentligaste riskerna.			X	ÅR 2017: Vid delåret 2017 konstaterades att en intern utredning pekar på brister inom området och att det enligt revisionens granskning ännu inte finns tydliga former för denna rapportering. Uppföljande granskning i samband med årsrapport har inte funnit några dokumenterade former för hur investeringsverksamhetens samlade risker rapporteras till nämnden. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 2017: Revisionen noterar att trafiknämnden under våren 2017 fattade beslut om yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag vilket tidigare lämnats vidare utan ställningstagande från nämndens sida. Nämnden fastställer dock inte, utifrån fullmäktiges övergripande mål, nedbrutna mål för verksamheten och inte heller indikatorer och målvärden. Nämnden bör vidare fastställa mål för viktiga utvecklingsområden, t.ex. framtida biljettsystem, framtida färdtjänst. Rekommendationen bedöms delvis åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2019.
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.				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. Följs upp i samband med delårsgranskningen 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.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Delår 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
BOKSLUTSPROCESSEN					
2016 Delår ID: 875	Trafikförvaltningens ledning bör se till att nödvändiga underlag finns bifogade till bokslutsdokumentationen samt att utfallsanalyser upprättas för att identifiera avvikelser.	X			DÅR 2018: Förstärkning av bokslutsdokumentation har skett. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
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 delårsgranskningen 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 delårsgranskningen 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 delårsgranskningen 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 delårsgranskningen 2019.
FÄRDTJÄNST					
2016 Årsrapp ID: 975	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att kontrollmoment för färdtjänstverksamhetens finansiella flöden genomförs och dokumenteras på ett spårbart sätt.		X		DÅR 2018: Kartläggning och beskrivning av kontroller saknas vid granskningstillfället. Tidigare notering om avsaknad av dokumentation efter genomförd avstämningskontroll mellan systemen har åtgärdats. Rekommendationen bedöms delvis vara åtgärdad. Till årsbokslut kommer rekommendationen att omarbetas utifrån att delar av rekommendationen är åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
INTERN KONTROLL REDOVISNINGSRUTINER					
2017 Årsrapp ID: 1205	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga rutinerna gällande utlandsresor enligt gällande regelverk.				Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
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 delårsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1207	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att attestrutiner vid attest av kostnader för utlandsresor samt ledningsnära kostnader och representation alltid tillämpas.			X	DÅR 2018: Rekommendationen bedöms ej vara åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2019.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Delår 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
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 2016: Revisionens uppföljning visar att förvaltningen har tagit fram en rutin för kontroll av utfall mot genomförandebeslut. Årets granskning av investeringar visar dock på några avvikelser och det förefaller också oklart hur den nya rutinen samverkar med den månatliga uppföljningen av invesgteringsprojekt inom avdelningen för investeringsprojekt respektive TA-avdelningen. Revisionen kommer därför följa upp rekommendationen även under 2018. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 2018.
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 2018.
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 2018.
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 2017.
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.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 2018.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Delår 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 2017: Av granskning framgår att det förekommer verifikationer där det saknas underlag till varför beslut har fattats om att föra om mellan resultat- och balansräkningen. I vissa fall har underlag varit bifogade till verifikationen och i vissa fall har revisionen erhållit material på förfrågan. Sammantaget bedöms inte rutinen ha förstärkts tillräckligt för att möjliggöra dokumenterad spårbarhet. Revisionen noterar att TF har implementerat en mall när en balansförd utgift ska kostnadsföras men denna mall har endast använts i fyra av sex fall i vårt stickprov. Det har inte gått att bedöma hur frekvent mallen används. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 2017: Nedskrivningsprövning av pausade projekt görs genom att bekräfta ett saldo på en lista i samband med inventering av pågående projekt. Det är dock revisionens bedömning, att vid pausade projekt, bör en mer formaliserad dokumentation användas för att bedöma huruvida upparbetade utgifter är aktiverbara i framtiden eller ej. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1208	Trafikförvaltningens ledning bör stärka rutiner avseende genomlysning av upparbetade utgifter för att identifiera utgifter som ska resultatföras.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 delårsgranskningen 2019.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Delår 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 2017: Ett systematiskt arbete med kartläggning pågår, inom ramen för uppdrag om konsultväxling, inom investeringsverksamheten. Kartläggningen har då inriktning i huvudsak på att åstadkomma konusltväxling. Parallellt pågår införandet av KOLL (införandete pågår fram till 2020) vilket enligt förvaltningen kommer möjliggöra en förvaltningsövergripande kompetensplanering. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2014 Delår ID: 467	Trafikförvaltningens ledning bör koppla kompetensförsörjningsbehovet till regler och riktlinjer för konsultanvändning i projekt respektive i linjen.		X		ÅR 2017: Det pågående arbete med konsultväxling innebär en strukturerad, successiv bedömning av om vissa roller bättre bemannas med anställd personal istället för med konsult. Det finns ännu inte några regler och riktlinjer som mer allmänt kopplar ihop kompetensförsörjningsbehovet till konsultanvändning i projekt respektive i linjen. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 delårsgranskningen 2019.
KUNDSERVICE					
2015 Årsrapp ID: 779	Trafikförvaltningens ledning bör systematisera och analysera kundsynpunkter som underlag för åtgärder inom bland annat trafikavtal och kundservice.		X		År 2017: Förvaltningens arbete med att förbättra systematisering och analys av kundsynpunkter och att implementera IT-stöd som kan bidra till att förbättra processen kommer att fortgå under 2018. Revisionen ser det som nödvändigt att förvaltningen förtydligar hur kundsynpunkterna ska hanteras internt inom förvaltningen så att synpunkterna kan bidra som underlag till bland annat framtida trafikavtal. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 delårsgranskningen 2019.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Delår 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 delårsgranskningen 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 2017: Rekommendationens bedöms fortfarande inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2018 Delår ID: 1308	Trafikförvaltningens ledning bör implementera rutiner som säkerställer den interna styrningen och kontrollen för godshanteringen.				Följs upp i samband med delårsgranskningen 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.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
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 delårsgranskningen 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 2017: Arbete med denna rekommendation har inte påbörjats. Rekommendation bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Delår 2018

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
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 2018.
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.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2018-08-28

Ärende
TN 2018-0686
FUT 2018-0281
Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Trafiknämnden
2018-09-25, punkt 14

Yttrande över landstingsrevisorernas Årsrapport 2017 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB, RK 2017-0028

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar yttrande över landstingsrevisorernas årsrapport 2017 avseende trafiknämnden, RK 2017-0028. Landstingsrevisorernas årsrapport 2017 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 den separata förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens granskning av förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas i sin helhet i landstingsrevisorernas årsrapport 2017 i separata avsnitt.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas och vd:s tjänsteutlåtande 28 augusti 2018,

Förslag till Trafiknämndens yttrande,

Årsrapport 2017 Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB, RK 2017-0028.

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 årsrapport baserad på de granskningar som genomförts fram till rapportens avlämnande i mars 2018, inklusive en översiktlig granskning av trafiknämndens, AB Storstockholms Lokaltrafiks (SL) och Waxholmsbolaget AB:s (WÅAB) delrapporter. 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.

21 nya rekommendationer har lämnats i årsrapporten, varav elva rekommendationer är riktade till trafiknämnden, nio till trafikförvaltningens ledning och en till förvaltning för utbyggd tunnelbanas ledning. Sammanlagt under 2018 har landstingsrevisorerna bedömt att 19 rekommendationer från tidigare år är åtgärdade. Samtliga från trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen

Under rubriken ekonomiskt- och verksamhetsmässigt resultat konstaterar landstingsrevisorerna att trafikförvaltningens resultat för året uppgår till 483 miljoner kronor, vilket är 233 miljoner kronor högre än fullmäktiges resultatkrav. Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om ekonomi i balans därmed uppnåtts.

Revisorerna noterar att det bedrivs ett omfattande utvecklingsarbete inom flera områden. Det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet uppfattas sammantaget som tillfredställande och överensstämmer med bedömningen 2016.

Landstingsrevisorerna bedömer att räkenskaperna för trafikförvaltningen är rättvisande. Räkenskaperna för SL och för WÅAB bedöms av den auktoriserade revisorn vara rättvisande.

Avseende intern styrning och kontroll bedömer revisorerna att det finns fortsatt anledning till oro över den långsiktiga ekonomiska utvecklingen och att nämnden bör ta ett övergripande ansvar för den långsiktiga ekonomiska planeringen, vilket även omfattar ett övergripande och transparent prioriteringsarbete i relation till målen och de ekonomiska förutsättningarna.

Revisionen konstaterar att det sedan några år tillbaka pågår ett omfattande arbete för att utveckla verksamhetens arbetssätt och stärka den interna kontrollen. Ett utvecklingsarbete som under året även omfattat omorganisering av flera verksamheter. Revisorerna ser allvarligt på att rekommendati0nen inom området tillträdes- och skalskydd inte har åtgärdats.

Revisonen ser positivt på att förvaltningen har genomfört externa genomlysningar av internkontrollen hos biljettsystemets leverantör. Framtagande av rapporten Framtidens biljett- och betalsystem samt initiering av programmet Nästa Biljettsystem visar på initiativ för att hantera frågan om att trygga biljettsystemets kapacitet på lång sikt. Revisionen ser även positivt på att förvaltningen slutfört ett internt arbete med att kartlägga processer, identifiera nyckelkontroller och utse ansvariga personer.

Den interna styrningen och kontrollen bedöms, utifrån den granskning som genomförts av revisionskontoret och den auktoriserade revisorn, vara inte helt tillräcklig.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Revisionen bedömer att förvaltning för utbyggd tunnelbanas räkenskaper är rättvisande, den interna styrningen och kontrollen bedöms vara tillräcklig och att det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet bedöms vara tillfredsställande. Revisionen påpekar att förvaltning för utbyggd tunnelbana inte har preciserat konsultutgifter i särskild bilaga. Enligt revisionens granskning av förvaltning för utbyggd tunnelbanas konsulthantering finns det ett behov av att tydliggöra hur behovsanalys för enskilda konsultavrop ska dokumenteras.

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 årsrapport baserad på de granskningar som genomförts behandlar både förvaltning för utbyggd tunnelbana samt trafikförvaltningen inklusive AB Storstockholms lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB.

I den årliga revisionen som landstingsrevisorerna genomför 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.

Landstingsrevisorerna har överlämnat revisionsrapporten till trafiknämnden för yttrande vilket görs genom bifogat yttrande där nämndens överväganden och kommentarer till landstingsrevisorernas rekommendationer avseende nämnden 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. 21 nya rekommendationer har lämnats i årsrapporten, varav elva rekommendationer är riktade till trafiknämnden eftersom revision bedömer att nämnden och bolagen (SL och Waxholmsbolaget) till stora delar har samma uppdrag. Nio rekommendationer är riktade till trafikförvaltningen och en till förvaltning för utbyggd tunnelbana

Sammanlagt under 2018 har landstingsrevisorerna bedömt att 19 rekommendationer från tidigare år är åtgärdade. Samtliga från trafikförvaltningen. Av de kvarstående rekommendationerna är det ingen som berör förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Nedan kommenteras landstingsrevisorernas rekommendationer för respektive förvaltning. De elva rekommendationer som ställts till trafiknämnden återkommer i trafiknämndens yttrande för trafiknämnden att ta ställning till.

Pågående initiativ inom trafikförvaltningen

I landstingsrevisorernas årsrapport framgår att revisionen bedömer att det finns behov av ytterligare förbättringsinsatser. Trafikförvaltningen ger nedan en samlad beskrivning av det pågående arbetet inom dessa områden.

Intern styrning och kontroll

Trafiknämnden har det yttersta ansvaret för förvaltningens riskarbete och att verksamheten bedrivs med en god intern styrning och kontroll. För att säkerställa detta är ansvarsfördelningen, mellan olika typer av funktioner inom förvaltningen, baserad på principen om tre försvarslinjer.

Inom trafikförvaltningen har förvaltningschefen det yttersta ansvaret för intern styrning och kontroll. Trafikförvaltningen har på uppdrag av förvaltningschefen stärkt arbetet med intern styrning och kontroll de senaste åren.

Trafikförvaltningens CRO arbetar aktivt med att tillhandahålla metoder och verktyg för en enhetlig och konsoliderbar riskhantering. I arbetet ingår att utbilda trafikförvaltningens personal i riskanalys- och riskhanteringsarbete. Väsentliga risker förmedlas till förvaltningens ledning och åtgärder med avseende på dessa risker diskuteras framförallt med förvaltningschefen. Under året har organisationen arbetat strukturerat med att identifiera risker till internkontrollplanen samt följa upp riskerna tertialvis. Riskerna redovisas samlat i internkontrollplanen. Med målsättningen att riskhanteringen ska bli en del av förvaltningens leda- och styra process och integreras tydligare med förvaltningens strategier, planer, rapportering och navigering av verksamheten har förvaltningschefen i augusti 2018 fattat beslut om att risk och kontrollfunktionen förs över till avdelningen för Verksamhetsstyrning och Ekonomi.

Under 2018 stödjer internkontrollgruppen bland annat sektionen BEST (Bana, El, Signal och Tele) med att åtgärda revisionsrekommendationer från internrevisionen. Internkontrollgruppen arbetar vidare med implementering av enhetliga arbetssätt avseende avtalsuppföljning. Transaktionsflödet för biljettintäkter uppdateras och förbättras löpande vid behov för att säkra fullständighet i intäktsredovisningen. Nyckelkontroller som säkerställer biljettintäkternas fullständighet testas månadsvis.

Internrevisionen har under 2017 utvecklat revisionsmetodik och tagit fram rutiner för systematisk uppföljning av åtgärdsplaner från genomförda revisioner. Dessa rutiner är fullt ut implementerade och leder till en ökad synlighet av rapporterade, utestående risker. I början av 2018 har en internrevisionsrapport färdigställts om tillståndsprocessen hos färdtjänst. Granskningar pågår vidare inom områdena förvaltning av trafikavtal och GDPR.

Risker för oegentligheter och korruption är ett kontinuerligt prioriteringsområde.

Avdelningarnas arbete med att åtgärda samtliga revisionsrekommendationer följs upp löpande vid månadsrapporteringen

till trafikförvaltningens ledningsgrupp. En fördjupad genomgång görs i samband med den tertialvisa ledningsrapporteringen. En ny tjänst har inrättats, inom avdelningen Verksamhetsstyrning och Ekonomi i syfte att förbättra förvaltningens framdrift i arbetet med hantering av landstingsrevisionens granskning och rekommendationer.

Trafikavdelningen har under 2017 genomfört 18 leverantörsrevisioner, varav en revision inom tillträdesskydd (MTR:s tillträdeshantering). MTR är det första företaget som har fått ett delegerat ansvar för att själva hantera tillträden. Noterade brister kommer att utgöra grund för val av styr- och kontrollåtgärder för att minimera risker kopplade till tillträdesskydd och dataskydd hos delegerade företag.

I Revisionsplan 2018 (TN 2018-0536) har planerats genomförande av 28 revisioner, varav en revision inom tillträdesskydd (städföretagens hantering av opersonliga kort) och en på trafikutövarnas skalskydd (buss-, pendeltågs- och lokalbanornas depåer).

Inom verksamhetsstyrningen på längre sikt har uppdraget att ta fram Trafikplan 2050 startat. Trafikplan 2050 är en långsiktig översiktsplan för den regionala kollektivtrafiken och beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas inom regionen utifrån målen i RUFS 2050 och trafikförsörjningsprogrammet. I trafikplanen ingår även stomnätsplan för Stockholms län.

Trafikförvaltningen har påbörjat en systemanalys som syftar till att utifrån ett systemperspektiv utreda om och hur befintligt tunnelbane- och pendeltågssystem behöver utvecklas i syfte att tillhandhålla de mest effektiva lösningarna för kollektivtrafiksystemet utifrån nu gällande förutsättningar. Uppdragets målsättning är att beskriva hur trafiksystemen ser ut 2050.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län är regionens viktigaste styrdokument för den regionala kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Det aktuella trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län med målår 2030 antogs i landstingsfullmäktige i oktober 2017. En fortsatt dialog och aktivt analys- och åtgärdsarbete genomförs av landstinget och övriga aktörer.

Trafikaffärerna som ska driftsättas 2021-2022 och tidigare är många och beslutsprocessen måste strömlinjeformas för att nödvändiga beslut ska kunna tas i tid. Ett nytt arbetssätt kommer att tillämpas vilket innebär en gemensam styrning och arbetssätt för utredningar och upphandlingsprojekt inklusive trafikråd med beredningsgrupp och stödfunktioner. Parallellt startas ett kategoristyrningsarbete avseende trafikaffärer med motsvarande styrning och organisation.

Verksamhetsutveckling

Trafikförvaltningens arbete med verksamhetsutveckling fortsätter under 2018. Inom landstinget pågår ett utvecklingsarbete inom ledning och styrning. Trafikförvaltningen medverkar i utvecklingsarbetet av landstingets ledningssystem när det gäller såväl förenkling av policys och riktlinjer som målstyrning. I samband med det har trafikförvaltningen identifierat ett behov av att se över förvaltningens huvudprocesskarta samt leda och styraprocess, inklusive styrdokument, arbetssätt och nedbrytning av mål. Arbetet syftar till att stärka det tvärfunktionella arbetssättet inom trafikförvaltningen, öka medarbetares förståelse för sin roll i helheten, samt att allt utvecklings- och förbättringsarbete ska utgå ifrån resenärernas behov. Arbetet innefattar också fortsatt kontinuerligt arbete med införandet av den landstingsgemensamma värdegrunden inom trafikförvaltningen.

I den strategiska inriktningen för 2018 har fem utvecklingsområden identifierats, som är kritiska för verksamhetens framgång; investeringsstyrning, kompetensförsörjning, kontroll på anläggningen, inköp och upphandling samt marknad och intäkter.

Insatser inom investeringsstyrningen har i huvudsak riktats kring tydliggörandet av arbetsflödena i investeringsprocessen. En genomlysning av trafikförvaltningens arbetssätt i investeringsprocessen pågår vilket ska resultera i tydliggörande av arbetssätt, roller och kompetenskrav, från tidiga skeden till effekthemtagning. Exempel på andra aktiviteter som påbörjats är åtgärder för att stärka projektmetodik och systemstöd till program- och projektledare samt en mer utvecklad aktiveringsprocess och TKI[1] modell.

Kategoristyrt inköp fastställdes som gällande arbetssätt för trafikförvaltningen under 2017. Processer tillsammans med en handbok är framtagna. Under början av 2018 har rekrytering av fyra kategoriledare skett, vilka succesivt kommer att starta ytterligare en våg av tillkommande kategorier under hösten. Arbetssätt och styrmodell utanför projektform håller på att förfinas för att succesivt implementeras i verksamheten. Uppstart av projekt för införande av ett inköp- och beställningssystem har inletts med IT-avdelningen under våren.

Konsultväxlingen är en del av det pågående arbetet med att säkra förvaltningens kompetensförsörjning. Fokus i arbetet har varit på styrande, ledande, stödjande och uppföljande roller. Viktigt har varit att stärka trafikförvaltningens beställarkompetens och säkra att flertalet av de som företräder trafikförvaltningen är anställda av densamma. Antalet beslutade

[1] TKI = Tid, kostnad och innehåll

tjänster för konsultväxling uppgår till 123. Växling har hittills skett per juli 2018 med 103 tjänster, räknat från halvåret 2015, varav 24 under 2018.

Som en del i arbetet med en tryggad kompetensförsörjning har förvaltningschefen beslutat att från och med april ska kravprofil vid vakant tjänst samt tillsättning godkännas av avdelningschef. Avdelningschef ska också godkänna underlag för avrop av resurs- och specialistkonsulter. Sedan tidigare gäller att resurskonsult ska motiveras, samverkas och godkännas av förvaltningschefen.

Landstingets modell för kompetensplanering, KOLL, är under införande i samarbete med landstingsstyrelsens förvaltning. Syftet med modellen är att bryta ned verksamhetens mål till individuella mål och utvecklingsplaner. Systemstödet ger möjlighet till kompetensskattning, såväl individuellt, som i grupp. Detta underlättar dialog kring medarbetares utveckling och därigenom stärks kompetensförsörjningen inom trafikförvaltningen. Arbetet kommer att intensifieras under 2018 med målet att samtliga medarbetare är en del av KOLL under 2019. En rad aktiviteter pågår kring arbetsmiljö och hälsa med ambitionen att sänka sjukfrånvaron, framförallt för den långa sjukfrånvaron.

Trafikförvaltningens strategiska målkarta har till verksamhetsåret 2018 kompletterats med kärnuppdraget att ”TF bidrar till landstingets uppdrag genom att handla upp och utveckla kollektivtrafik utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, robust system, inom givna ekonomiska ramar”. Kärnuppdraget medför att trafikförvaltningen ska verka för att öka andelen resenärer som väljer kollektivtrafik framför bil, vilket gör det nödvändigt att inleda ett systematiskt arbete med marknadsfrågor. Arbetet har inletts med en utvärdering om intäktsråd och intäktsprocesserna, samt förslag kring förbättringsmöjligheter.

Den interna kommunikationen inom förvaltningen kommer att fortsätta utvecklas under 2018 vad gäller bland annat chefsmöten och medarbetarmöten. Därutöver kommer alla medarbetare fortsatt att erbjudas möjlighet att träffa och samtala med förvaltningschefen och ledningen under ett antal frukostmöten. Under de inledande månaderna har sex uppskattade frukostmöten hållits med temat att diskutera trafikförvaltningens nya värderingar och det gemensamma förhållningssättet till dem.

Utifrån tidigare genomförd genomlysning av säkerhetsarbetet och utifrån prioriterade åtgärder gällande säkerhetsarbete och säkerhetsorganisation har förvaltningen under inledningen av 2018 haft fokus på en översyn av ansvarsfördelningen avseende trafiksäkerhetsfrågor.

Under våren har det övergripande arbetet med att förbereda trafikförvaltningen för dataskyddsförordningens införande avslutats. Styrande dokument, arbetssätt, rutiner, gallringsbeslut, roller och avtalsmallar har tagits fram. En e-learning som är anpassad för trafikförvaltningen finns som stöd för samtlig personal. Specifik utbildning har genomförts för de verksamhetsområden som innehar personuppgiftsbehandlingar inom de mest prioriterade områdena. Arbete med att förbereda de verksamheter som innehar behandlingarna har genomförts och de har därmed fått goda förutsättningar att leva upp till förordningen. En handlingsplan finns framtagen som beskriver hur återstående behandlingar inom förvaltningen ska åtgärdas.

Ett projekt pågår med att skapa nästa biljett och betalsystem. Syftet är att skapa förutsättningar för att säkra trafikförvaltningens intäkter från resenärer, hantera risker kring biljettsystemets kapacitet på medellång sikt, säkra god intern kontroll i transaktionsflödet, leverera en kostnadseffektiv och framtidssäkrad lösning för resenärerna, samt en samlad teknisk plattform för hantering av biljetter inklusive betalning, visering, validering och ekonomisk redovisning.

Införandet av den grundläggande delen till ett integrerat systemstöd för ekonomi- och verksamhetsstyrning slutfördes under 2017. Införd lösning inkluderar stöd för budget, prognos och uppföljning av resultat och investeringar, uppföljning av revisionsrekommendationer samt stöd för mål och uppdragsstyrning. Utvecklingsarbetet har under 2018 fortsatt. Bland annat med utveckling av stöd för investeringsplan och driftsättningsplaner samt att uppdrag har kopplats till målen i stödet för verksamhetsstyrning.

Implementeringen av ny IT-förvaltningsmodell har pågått sedan slutet av 2017 och har slutförts under våren 2018.

Kommentarer till landstingsrevisorernas rekommendationer avseende trafikförvaltningen

Uppföljning av investeringsprogram/projekt

Landstingsrevisorerna konstaterar att fokus i nämndens och landstingsstyrelsens uppföljning av investeringar ligger på årets budget och inte på investeringens totala utgift. I tabeller över investeringar som refererar till total utgift är det oklart om det är genomförandebeslutet som åsyftas eller beslut enligt budgetprocessen.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning i samverkan med landstingsstyrelsens förvaltning bör tydliggöra innebörden av budget- respektive genomförandebeslut både i övergripande

styrdokument och anvisningar samt löpande i budget- och uppföljningsdokument.

Trafikförvaltningen kommenterar att investeringsplan 2018 har digitaliserats och finns i systemet Hypergene, där man lättare kan följa och separera investeringsbeslut (av typ utrednings-, inriktnings- och genomförandebeslut) och total budgeterad utgift i landstingets budgetprocess (beslut i budget). I Trafikförvaltningens uppföljningsmaterial till ledningsgruppen finns både investeringsbeslut och total budgeterad utgift med och hålls åtskilt. Trafikförvaltningen kommer under 2018 att ha kontakt med landstingsstyrelsens förvaltning om revisionens önskemål om tydliggörande av de två begreppen (investeringsbeslut och total budgeterad utgift) i anvisningar samt uppdatera mallar för budget och uppföljning med dessa begrepp.

Verksamhetsstyrning

Landstingsrevisorerna noterar att enligt kommunallagen är fastställande av mål för verksamheten en angelägenhet för nämnden. Inom trafiknämnden har trafikförvaltningen och inte nämnden fastställt de nedbrutna målen samt ytterligare indikatorer och målnivåer för dessa.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att 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.

Trafikförvaltningen kommenterar att den strategiska kartan utgår helt från Stockholms läns landstings mål och budget från 2018, till skillnad från 2017 då trafikförvaltningen gjorde vissa anpassningar av SLL:s mål. Dessutom har trafiknämnden i budgeten för 2018 beslutat och fastställt en uppsättning, till landstingets mål och budget, kompletterande indikatorer.

Landstingsrevisorerna bedömer att trafiknämnden utifrån sitt ansvar för verksamhetens inriktning och omfattning behöver vara mer aktiv i det långsiktiga arbetet med prioriteringar för en budget i balans på lång sikt.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att 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.

Trafiknämnden kommenterar att styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen sker via fastställandet av budget och investeringsplan. Budgeten innehåller budgetår plus tre planår.

Investeringsplanen är femårig med ytterligare fem prognosår. I enskilda investerings- och tilldelningsbeslut redovisas ekonomiska konsekvenser på lång sikt. Löpande informeras trafiknämnden om kostnadsutveckling via tertial-, del-, och årsrapporter. Genom den årliga budgetprocessen framkommer investeringsbehoven för trafiknämnden att prioritera dess medel. Ärenden i nämnden är yttrande på landstingsdirektörens planeringsunderlag under våren och den inarbetade slutliga budgeten under hösten.

Styrning av konsulter

Landstingsrevisorerna bedömer att det saknas spårbarhet till hur och varför en viss konsult har valts för ett uppdrag. Stickprov har inte kunnat belägga att processen för anbudsutvärdering går till enligt föreskriven process. Det går därmed heller inte att verifiera att utvärdering och avropsbeslut, ur upphandlingslagstiftningens perspektiv, sker enligt förutsättningarna för upplägget med konsultmäklare såsom det har tolkats av trafikförvaltningen.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att 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.

Trafikförvaltningen kommenterar att förvaltningen arbetar löpande med att säkerställa verksamhetens omfattande och komplexa kompetensbehov, samt med att säkerställa kvalitet i styrdokument inom ramen för konsulthandboken. I samband med pågående upphandling av konsultmäklare kommer rekommendationen att särskilt beaktas och hanteras. Vidare kommer en utbildning att tas fram där målet är att säkerställa kunskap om trafikförvaltningens regler på området och om det nya konsultmäklaravtalet.

Fastigheter

Landstingsrevisorerna konstaterar att i delrapporteringen 2017 för landstingsstyrelsen är det otydligt vilken organisation som har ansvar att fullgöra fastighetsägaransvaret inom landstinget och att det därmed finns en risk att fastighetsägaransvaret inte har definierats och fördelats inom landstinget med hänvisning till de omfattande krav som ställs.

Ur styrningssynpunkt har landstinget genom ägardirektivet överlåtit skyldigheter och rättigheter avseende mark och de anläggningar som landstinget äger förfogar över till SL och vad gäller Citybanans två stationer

till trafiknämnden. SL har i sin tur genom samarbetsavtal överlåtit till trafiknämnden att förvalta dess anläggningar, men något utpekat fastighetsägaransvar framgår inte.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör i samverkan med landstingsstyrelsen inventera vilka krav som följer av ansvaret som fastighetsägare samt säkerställa att dessa kan hanteras i sin helhet.

Trafikförvaltningen kommenterar att före omorganisationen 2012/2013 när all personal och all verksamhet låg i AB SL ägdes fastigheter av både Stockholms läns landsting och AB SL. Genom uppdrag som var inskrivet i ägardirektiv och bolagsordning, ansvarade AB SL för all förvaltning av kollektivtrafikanläggningar, oavsett om det var Stockholms läns landsting eller AB SL som var lagfaren ägare eller nyttjanderättshavare av fastigheten. Efter bildandet av trafiknämnden respektive trafikförvaltningen är förhållandet i princip detsamma. Stockholms läns landstings fastigheter ägs fortfarande av landstinget och AB SL:s fastigheteter av AB SL. Skillnaden är att det numera är nämnden och trafikförvaltningen som genom förvaltningsuppdrag från AB SL ansvarar för all förvaltning av fastigheterna. Förvaltningsuppdraget från AB SL till nämnd/förvaltning som formaliserats i bland annat samarbetsavtalet mellan parterna gäller all verksamhet inom AB SL, med undantag endast för vissa beslut som enligt aktiebolagslagen inte kan uppdras åt nämnden eller förvaltningen.

Det är alltid möjligt att fastställa vilken juridisk person som är lagfaren ägare och som på grund av det eller på grund av nyttjanderätt legalt drabbas av ansvar. Oavsett juridisk person kommer fastighetsägaransvaret hanteras och förvaltas av Stockholms läns landsting (TN/TF), antingen i egenskap av lagfaren fastighetsägare vad avser landstingsägda fastigheter eller till följd av det förvaltningsuppdrag som landstinget har för AB SL:s fastigheter och nyttjanderätter avseende fastigheter.

Beslut i landstingsfullmäktige, ägardirektiv och samarbetsavtal pekar således tydligt ut landstinget (TN/TF) som den part som hanterar och ansvarar för all förekommande verksamhet inom AB SL. Någon ytterligare reglering just gällande förvaltningen av AB SL:s fastighetsägaransvar behövs därför inte.

Landstingsrevisorerna beskriver att trafiknämnden har arbetat med att skapa tydlighet kring fördelning av arbetsmiljöansvar. Dock ser de en risk att trafiknämnden inte tar sitt byggherreansvar i sin helhet. Kvaliteten är beroende av den enskilde projekt-/programledarens kompetens, erfarenhet och intresse.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör inventera och definiera vilka krav som följer av ansvaret som byggherre samt förtydliga och säkerställa styrning och kontroll för detta ansvarsområde.

Trafikförvaltningen kommenterar att arbetsmiljöuppgifter för byggherren enligt arbetsmiljölagen delegeras ned i organisationen via trafikförvaltningens arbetsordning. Uppföljning av ansvar relaterat till byggherrerollen kommer att tydliggöras i och med pågående utveckling av tollgate-checklistor för projekt. Arbetet pågår inom ramen för verksamhetsutveckling hos trafikförvaltningen, avdelning Investeringsprojekt.

Utveckling av säkerhetsarbetet

Landstingsrevisorerna skriver att de ser positivt på att ett utvecklingsarbete sker för att förbättra och förtydliga organisationen när det gäller säkerhets- och trygghetsarbetet och att nämndens låsprojekt bidrar till att se över den fysiska funktionaliteten samt ta fram förebyggande skyddsåtgärder inom skal- och tillträdesskyddsområdet. Revisionen ser allvarligt på att det finns åtgärder kopplade till revisionsrekommendationer 2013 som fortfarande knappt är påbörjade. Mot bakgrund av de stora investeringar som är planerade inom trafiken är det avgörande att framtagande av riktlinjer hanteras.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör skyndsamt utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd för att tydliggöra ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikutövarna, dels internt inom trafikförvaltningen. Denna rekommendation ersätter tidigare lämnade rekommendationer nummer 83 och 84.

Trafikförvaltningen kommenterar att en ny riktlinje ”*Riktlinjer Lås och tillträde till Trafikförvaltningens byggnader, anläggningar och lokaler*” är framtagen och fastställd av förvaltningschefen under juni månad 2018. Inom avdelningen Strategisk utveckling pågår ett arbete med att ta fram en ny riktlinje ”*Riktlinje för skalskydd/områdesskydd*”.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att 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. Denna rekommendation ersätter tidigare lämnade rekommendationer nummer 85 och 86.

Trafikförvaltningen kommenterar att sedan maj månad 2018 har säkerhetsfunktionen tillförts en ny säkerhetsstrateg med särskilt ansvar för utvecklingen av security- och trygghetsfrågor. En del i den nya rollen är att koordinera olika skyddsåtgärder inom förvaltningen i syfte att skapa ett sammanhängande system i samverkan med verksamhetsansvariga för trafikförvaltningens anläggningar, byggnader och infrastruktur (banor, depåer, kontorsbyggnader etc.).

Landstingsrevisorerna anser att det är angeläget att prioriterade åtgärder inom samtliga säkerhetsområden bör analyseras och att trafiknämnden tar ställning till hanteringen eftersom riskkartläggningen visat på ett flertal förbättringsområden. Det finns en risk att den beslutade inriktningen på det förvaltningsinterna säkerhetsuppdraget inte får önskvärd effekt. Detta med anledning av att förslag på förändringar inom säkerhetsorganisationen presenteras utan att säkerhetsområdena är tydligt definierade och nuvarande arbetssätt inom områdena inte är analyserade. Revisionen vill särskilt betona vikten av att trafikförvaltningen tydliggör det strategiska ansvaret.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör ta ställning till prioriterade åtgärder efter riskkartläggning på säkerhetsområdet.

Trafikförvaltningen kommenterar att det pågår ett arbete genom VP-uppdraget från 2017 *”Åtgärder gällande arbetssätt, roller och organisation för säkerhetsarbetet”*. Nämndens ansvar hanteras genom förvaltningschefens delegation från trafiknämnden och förvaltningens löpande arbete.

Landstingsrevisorerna bedömer att det ingår i trafiknämndens ansvar för säkerhetsarbetet att vara delaktig i den årliga planläggningen och löpande följa upp säkerheten inom samtliga säkerhetsområden.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att 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.

Trafikförvaltningen kommenterar att löpande uppföljning sker via ordinarie ledningsrapportering, och vid behov, via särskild rapportering i Trafikförvaltningens ledningsgrupp, där säkerhetsdirektören är adjungerad ledamot. Från och med 2019 avses en årlig återrapportering av säkerhetsläget ske till trafiknämnden genom att föregående års säkerhetsrapport biläggs den ordinarie förvaltningschefsinformationen.

Landstingsrevisorerna betonar vikten av att trafikförvaltningen tydliggör det strategiska ansvaret inom säkerhetsorganisationen mellan säkerhetssektionen och team säkerhet. Team säkerhetsfunktion och uppdrag bör tydliggöras, eftersom teamet har en viktig roll i förvaltningens praktiska säkerhetsarbete.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att ansvarsfördelningen inom samtliga säkerhetsområden tydliggörs i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer och fullmäktiges policy.

Trafikförvaltningen kommenterar att ansvarsfördelningen är tydligt beskriven i Trafikförvaltningens arbetsordning. Justeringar av ansvar kan dock följa av den pågående översynen av arbetssätt, roller och organisation för säkerhetsarbetet (operativt vs. strategiskt ansvar).

Informationssäkerhet

Landstingsrevisorerna beskriver att det har framkommit i en kartläggning/rapport om informationssäkerhetskrav, som trafikförvaltningen har genomfört, att krav rörande informationssäkerhet inte finns med i alla avtal och att kunskapen i verksamheten om sekretess och säkerhetsskydd är begränsad. Även andra granskningar som trafikförvaltningen genomfört visar på risker inom informationssäkerhetsområdet. Revisionen konstaterar att det saknas kontroll och uppföljning av hur externa leverantörer bedriver sitt säkerhetsarbete och skriver att det är viktigt att trafiknämnden säkerställer att externa leverantörer som har tillgång till information i nämndens system följer de krav som ställs på informationssäkerhet inom landstinget i allmänhet och trafiknämnden i synnerhet. Det saknas en tydlig ansvarsfördelning och systematik i såväl kravställande som uppföljning av avtal, vilket kan leda till att skyddet av känsliga informationstillgångar äventyras i samband med informationsöverföringar mellan olika juridiska personer.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att 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.

Trafikförvaltningen kommenterar att en ny informationssäkerhetsbilaga finns framtagen av Stockholms läns landsting och avses ingå i trafiknämndens framtida avtal och upphandlingar. Beträffande befintliga avtal behöver det göras en bedömning av hur viktig

informationssäkerhetsbilagan är för den aktuella verksamheten och om den bör inarbetas i befintligt avtal eller om det kan anstå tills avtalet ska förnyas.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör tydliggöra ansvarsfördelning och säkerställa att det finns tillräckligt stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och i uppföljning av befintliga avtal.

Trafikförvaltningen kommenterar att beträffande ansvarsfördelningen rörande informationssäkerhet är trafikförvaltningens bedömning att ansvar tydligt efter den omorganisation som genomfördes våren 2017 när informationssäkerhetsteamet fördes över till Ledningsstaben Säkerhet. Beträffande säkerställande av stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och uppföljning av befintliga avtal avses detta säkerställas genom de åtgärder som föreslås i en särskild ”Handlingsplan för informationssäkerhet” som avses fastställas av förvaltningschefen inom kort.

Biljettsystem

Landstingsrevisorerna bedömer att det finns flera risker kring biljettsystemets (SL Access) kapacitet. Förhållandena hos leverantören är instabila och pågående åtgärdsplanering tvingas löpande prioriteras ner för brådskande underhållsåtgärder.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör informera sig om såväl finansiella som affärsmässiga risker samt vilka förutsättningar som finns för biljettsystemet fram till 2023.

Trafikförvaltningen avser att bygga ett nytt biljettsystem under de kommande tre åren. Inom ramen för detta biljettsystemprogram kommer såväl de finansiella som affärsmässiga aspekterna att beaktas och omhändertas. Gällande SL Access pågår en kontinuerlig dialog med företaget VIX om prioriterade underhållsåtgärder. Dessa driftsätts som underhållsreleaser regelbundet. Målsättningen är att SL Access ska vara ersatt under 2021. Avtalen med VIX kan som längst förlängas till 2023.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att *t*rafiknämnden bör mot bakgrund av förvaltningens utredning om framtidens biljett- och betalsystem fatta beslut om effektmål för arbetet med det framtida biljettsystemet.

Trafikförvaltningen anser att rekommendationen är åtgärdad. Programmets effektmål fastställdes i samband med att rapporten

Framtidens biljett- och betalsystem (SL 2017-0198) föredrogs trafiknämnden som ett informationsärende 2018-01-30.

Ledningsnära kostnader och representation samt förvaltningens utlandsresor

Landstingsrevisorerna bedömer att den interna kontrollen rörande ledningsnära kostnader och representation kan förstärkas, bland annat vad gäller attestering av konferenskostnader och utlandsresor.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör förtydliga rutinerna gällande utlandsresor enligt gällande regelverk.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att de interna kontrollmoment och krav som finns för utlandsresor även omfattar pågående investeringsprojekt och program.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att attestrutiner vid attest av kostnader för utlandsresor samt ledningsnära kostnader och representation alltid tillämpas.

Trafikförvaltningen kommenterar att man är överens med revisorerna om att hanteringen av kostnader för konferenser och resor i några fall inte följt gällande rutiner. Trafikförvaltningens ledning förstärker den interna kontrollen även för oavsiktliga fel och har tidigare uppdragit åt förvaltningens internrevision att bistå i granskningsarbetet. Revisionens förslag att biljett eller resebevis ska bifogas kan vara svårt att genomföra när biljetterna övergår till att vara elektroniska, däremot kan motsvarande information rörande reseklass framgå av att följesedel eller motsvarande dokument från resebyrå bifogas.

Intern kontroll i ekonomiprocesser

Landstingsrevisorerna kommenterar att de ser positivt på att en genomlysning görs av projektens status som helhet, men att en årlig genomlysning av projekt bör göras för att identifiera om projekt helt eller till delar bör utgöra en kostnad och inte en utgift och att utgiften kostnadsförs samma år som detta uppmärksammas.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör stärka rutiner avseende genomlysning av upparbetade utgifter för att identifiera utgifter som ska resultatföras.

Trafikförvaltningen kommenterar att under året har det gjorts förtydliganden av rutiner för pågående projekt. Det görs två större inventeringar per år. Vid dessa inventeringar genomlyses samtliga projekt med fokus på nedskrivningsbehov, tilldatum, aktivering/delaktivering och projektledare. Vid dessa tillfällen ska eventuella utgifter som ska kostnadsföras identifieras och hanteras i redovisningen.

Landstingsrevisorerna bedömer att vad gäller omföringar mellan resultat- och balansräkningen bör följa den attestordning som finns för att säkerställa att en utgift inte redovisas på ett projekt för att sedan kostnadsföras i resultaträkningen där projektledaren eventuellt har attesträtt.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa lämpliga kontroller för omföringar av större belopp mellan investerings- eller anläggningsredovisning och driftredovisning samt se till att regelverk för omföringar är inarbetade i attestordningen.

Trafikförvaltningen kommenterar att instruktionen ”Kostnadsbokföring av pågående investeringsprojekt” ska följas vid omföring mellan balans och resultat vad gäller pågående investeringsprojekt. Att rutinen följs ska säkerställas med den interna kontrollen och redovisningen under året.

Kommentarer till landstingsrevisorernas rekommendationer avseende förvaltning för utbyggd tunnelbana

Revisionen bedömer att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans för trafiknämnden gällande förvaltning för utbyggd tunnelbana har uppnåtts. Måluppfyllelse och avvikelser mot budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett i huvudsak tillfredsställande sätt i årsbokslutet. Trafiknämndens ekonomiska och verksamhetsmässiga resultat för förvaltning för utbyggd tunnelbana, bedöms utifrån genomförd granskning, som tillfredsställande. Den interna styrningen och kontrollen för förvaltning för utbyggd tunnelbana bedöms, utifrån genomförd granskning, sammantaget vara tillräcklig. Räkenskaperna bedöms vidare för förvaltningen vara rättvisande.

Revisionen påpekar i rapporten att trots att förvaltning för utbyggd tunnelbana har haft investeringsutgifter på 685 miljoner kronor under 2017 varav cirka 80 procent avser utgifter från konsultföretag för framförallt projekteringsuppdrag så har detta inte preciserats i särskild bilaga.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana kategoriserar den bemanning som inte består av anställd personal i fyra olika kategorier. Den första kategorin är

inhyrd personal och avser resurser som utför löpande arbete även om personen arbetar för en konsultfirma. Den andra kategorin är konsulter som genomför speciella konsultationer och utredningar, experthjälp där egen kompetens saknas eller en tillfällig insats med ett tydligt definierat uppdrag. Den tredje kategorin är köpta tjänster för att genomföra projekteringsuppdrag från konsultföretag. Den fjärde kategorin är övriga köpta tjänster och avser köpta tjänster från till exempel trafikförvaltningen, Locum AB och landstingsstyrelsens förvaltning.

Utifrån ovanstående kategorisering har förvaltning för utbyggd tunnelbana inte haft så pass höga konsultkostnader att detta ska anges i bilaga till årsrapporten. Förvaltningen ämnar dock tydliggöra kategoriseringen i kommande rapportering för att tydliggöra de olika resurserna och skapa en helhetsbild av förvaltningens bemanning.

Landstingsrevisorernas rekommendation

Enligt revisionens granskning av förvaltning för utbyggd tunnelbanas konsulthantering finns det ett behov av att tydliggöra hur behovsanalys för enskilda konsultavrop ska dokumenteras. Revisionen konstaterar att det finns övergripande bemanningsplaner som inkluderar konsultbehovet. Stickproven visar ingen tydlig behovsanalys för det enskilda konsultavropet och inte en tydlig koppling till den övergripande bemanningsplanen. Vidare är det revisionens bedömning utifrån genomförda stickprov att efterlevnaden av förvaltningens rutin för anbudsutvärdering och dess dokumentation behöver förbättras. Detta i syfte att minska risken för jäv samt säkerställa att utvärdering och avropsbeslut, ur upphandlingslagstiftningens perspektiv, sker enligt förutsättningarna för upplägget med konsultmäklare såsom det har tolkats av trafikförvaltningen i samband med utformningen av upplägget.

Utifrån ovan rekommenderar revision att ledningen för förvaltning för utbyggd tunnelbana bör vidareutveckla styrdokumenten för konsulthantering, inklusive dokumentationskrav, i syfte att underlätta efterlevnad och uppföljning av framförallt behovsanalys och anbudsutvärdering.

Som påpekas i revisionen redovisar förvaltning för utbyggd tunnelbana ingen skriftlig behovsanalys för varje enskilt konsultavrop utöver beskrivningen i förfrågan av syftet med uppdraget. Förvaltning för utbyggd tunnelbana vill dock poängtera att det är den övergripande behovsanalysen för förvaltningens bemanning som ligger till grund för konsultavropen inom förvaltningen. Den analysen görs inom den årliga verksamhetsplaneringen inom varje avdelning och bemanningsplaner finns redovisade för varje projekt och enhet.

Gällande efterlevnad av processerna för upphandling har förvaltning för utbyggd tunnelbana efter revisorernas stickprovsgranskning sett över riktlinjer och mallar för att ytterligare förtydliga rutiner för konsultavrop och tillhörande dokumentation. Detta arbete kommer att fortgå. Förvaltning för utbyggd tunnelbana avser att se över rutiner för utvärdering samt val av offererade resurser i dialog med trafikförvaltningen.

För att säkerställa en rättvisande redovisning av tunnelbaneprojektet är det av vikt att klassificeringen av vad som utgör investeringsutgifter respektive driftkostnader sker korrekt. Revisionen har därför genomfört en granskning utifrån nämndens regelverk samt principer för uppdelning av komponenter.

Revisionen bedömer att det pågår ett arbete med att ta fram principer och riktlinjer för uppdelningen av tillgångar i komponenter inom förvaltning för utbyggd tunnelbana, men att det i dagsläget inte finns en helt färdig rutin för att fördela de redovisade projekten. Utifrån revisionens verifiering av bokförda transaktioner bedöms samtliga granskade poster som redovisas inom pågående projekt vara aktiverbara kostnader.

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
2018-09-25

TN 2018-0686
FUT 2018-0281
Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Landstingsrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

Bilaga 1

Yttrande över landstingsrevisorernas årsrapport 2017 avseende trafiknämnden

I den årliga revisionen som landstingsrevisorerna genomför 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.

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 över revisionens rekommendationer riktade till trafiknämnden. Rekommendationer som riktas till nämnd/styrelse är av principiell betydelse och ingår i den så kallade A-listan som biläggs rapporteringen från revisionen till nämnd/styrelse.

Rekommendationer som ställs till förvaltnings-/bolagsledningen är av den karaktären att de hanteras av bara förvaltnings-/bolagsledningen och återfinns därför endast i tjänsteutlåtandet.

Förvaltningarnas kommentarer till rekommendationer ställda till förvaltningarna och till nämnden återfinns i tjänsteutlåtandet.

Trafikförvaltningen

Landstingsrevisorerna rekommenderar att 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.

Trafiknämnden delar trafikförvaltningens kommentarer att den strategiska kartan utgår helt från Stockholms läns landstings (SLL:s) mål och budget från 2018, till skillnad från 2017 då trafikförvaltningen gjorde vissa anpassningar av SLL:s mål. Dessutom har trafiknämnden i budgeten för 2018 beslutat och fastställt en uppsättning, till SLL mål och budget, kompletterande indikatorer.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att 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.

Trafiknämnden delar trafikförvaltningens kommentar att styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen sker via fastställandet av budget och investeringsplan. Budgeten innehåller budgetår plus tre planår. Investeringsplanen är femårig med ytterligare fem prognosår. I enskilda investerings- och tilldelningsbeslut redovisas ekonomiska konsekvenser på lång sikt. Löpande informeras trafiknämnden om kostnadsutveckling via tertial-, del-, och årsrapporter. Genom den årliga budgetprocessen framkommer investeringsbehoven för trafiknämnden att prioritera dess medel. Ärenden i nämnden är yttrande på landstingsdirektörens planeringsunderlag under våren och den inarbetade slutliga budgeten under hösten.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör i samverkan med landstingsstyrelsen inventera vilka krav som följer av ansvaret som fastighetsägare samt säkerställa att dessa kan hanteras i sin helhet.

Trafiknämnden delar trafikförvaltningens kommentar att före omorganisationen 2012/2013 när all personal och all verksamhet låg i AB SL ägdes fastigheter av både Stockholms läns landsting och AB SL. Genom uppdrag som var inskrivet i ägardirektiv och bolagsordning, ansvarade AB SL för all förvaltning av kollektivtrafikanläggningar, oavsett om det var Stockholms läns landsting eller AB SL som var lagfaren ägare eller nyttjanderättshavare av fastigheten. Efter bildandet av trafiknämnden respektive trafikförvaltningen är förhållandet i princip detsamma. Stockholms läns landstings fastigheter ägs fortfarande av landstinget och AB SL:s fastigheteter av AB SL. Skillnaden är att det numera är nämnden och trafikförvaltningen som genom förvaltningsuppdrag från AB SL ansvarar för all förvaltning av fastigheterna. Förvaltningsuppdraget från AB

SL till nämnd/förvaltning som formaliserats i bland annat samarbetsavtalet mellan parterna gäller all verksamhet inom AB SL, med undantag endast för vissa beslut som enligt aktiebolagslagen inte kan uppdras åt nämnden eller förvaltningen.

Det är alltid möjligt att fastställa vilken juridisk person som är lagfaren ägare och som på grund av det eller på grund av nyttjanderätt legalt drabbas av ansvar. Oavsett juridisk person kommer fastighetsägaransvaret hanteras och förvaltas av Stockholms läns landsting (TN/TF), antingen i egenskap av lagfaren fastighetsägare vad avser landstingsägda fastigheter eller till följd av det förvaltningsuppdrag som landstinget har för AB SL:s fastigheter och nyttjanderätter avseende fastigheter.

Beslut i landstingsfullmäktige, ägardirektiv och samarbetsavtal pekar således tydligt ut landstinget (TN/TF) som den part som hanterar och ansvarar för all förekommande verksamhet inom AB SL. Någon ytterligare reglering just gällande förvaltningen av AB SL:s fastighetsägaransvar behövs därför inte.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör skyndsamt utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd för att tydliggöra ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikutövarna, dels internt inom trafikförvaltningen. Denna rekommendation ersätter tidigare lämnade rekommendationer nummer 83 och 84.

Trafiknämnden delar trafikförvaltningens kommentar att en ny riktlinje ”*Riktlinjer Lås och tillträde till Trafikförvaltningens byggnader, anläggningar och lokaler*” är framtagen och fasställd av förvaltningschefen under juni månad 2018. Inom avdelningen Strategisk utveckling pågår ett arbete med att ta fram en ny riktlinje ”*Riktlinje för skalskydd/områdes-skydd*”.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att 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. Denna rekommendation ersätter tidigare lämnade rekommendationer nummer 85 och 86.

Trafiknämnden delar trafikförvaltningens beskrivning att sedan maj månad 2018 har säkerhetsfunktionen tillförts en ny säkerhetsstrateg med särskilt ansvar för utvecklingen av security- och trygghetsfrågor. En del i den nya rollen är att koordinera olika skyddsåtgärder inom förvaltningen i syfte att skapa ett sammanhängande system i samverkan med

verksamhetsansvariga för trafikförvaltningens anläggningar, byggnader och infrastruktur (banor, depåer, kontorsbyggnader etc.).

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör ta ställning till prioriterade åtgärder efter riskkartläggning på säkerhetsområdet.

Trafiknämnden delar trafikförvaltningens kommentar att det pågår ett arbete genom VP-uppdraget från 2017 *"Åtgärder gällande arbetssätt, roller och organisation för säkerhetsarbetet"*. Nämndens ansvar hanteras genom förvaltningschefens delegation från trafiknämnden och förvaltningens löpande arbete.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att 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.

Trafiknämnden delar trafikförvaltningens kommentar att löpande uppföljning sker via ordinarie ledningsrapportering, och vid behov, via särskild rapportering i trafikförvaltningens ledningsgrupp, där säkerhetsdirektören är adjungerad ledamot. Från och med 2019 avses en årlig återrapportering av säkerhetsläget ske till trafiknämnden genom att föregående års säkerhetsrapport biläggs den ordinarie förvaltningschefsinformationen.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att 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.

Trafiknämnden delar trafikförvaltningens *kommentar* att en ny informationssäkerhetsbilaga finns framtagen av Stockholms läns landsting och avses ingå i trafiknämndens framtida avtal och upphandlingar. Beträffande befintliga avtal behöver det göras en bedömning av hur viktig informationssäkerhetsbilagan är för den aktuella verksamheten och om den bör inarbetas i befintligt avtal eller om det kan anstå tills avtalet ska förnyas.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör tydliggöra ansvarsfördelning och säkerställa att det finns tillräckligt stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och i uppföljning av befintliga avtal.

Trafiknämnden delar trafikförvaltningens *kommentar* att beträffande ansvarsfördelningen rörande informationssäkerhet är trafikförvaltningens bedömning att ansvar tydligt efter den omorganisation som genomfördes

våren 2017 när informationssäkerhetsteamet fördes över till Ledningsstaben Säkerhet. Beträffande säkerställande av stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och uppföljning av befintliga avtal avses detta säkerställas genom de åtgärder som föreslås i en särskild ”Handlingsplan för informationssäkerhet” som avses fastställas av förvaltningschefen inom kort.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör informera sig om såväl finansiella som affärsmässiga risker samt vilka förutsättningar som finns för biljettsystemet fram till 2023.

Trafiknämnden kommer genom trafikförvaltningen att bygga ett nytt biljettsystem under de kommande tre åren. Inom ramen för detta biljettsystemprogram kommer såväl de finansiella som affärsmässiga aspekterna att beaktas och omhändertas. Gällande SL Access pågår en kontinuerlig dialog med företaget VIX om prioriterade underhållsåtgärder. Dessa driftsätts som underhållsreleaser regelbundet. Målsättningen är att SL Access ska vara ersatt under 2021. Avtalen med VIX kan som längst förlängas till 2023.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör mot bakgrund av förvaltningens utredning om framtidens biljett- och betalsystem fatta beslut om effektmål för arbetet med det framtida biljettsystemet.

Trafiknämnden anser att rekommendationen är åtgärdad. Programmets effektmål fastställdes i samband med att rapporten Framtidens biljett- och betalsystem (SL 2017-0198) föredrogs trafiknämnden som ett informationsärende 2018-01-30.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Inga rekommendationer har ställts till nämnden avseende förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 7/2018

Sammanträdesdatum
2018-09-25

Datum för justering: 2018-09-25

Datum för anslag: 2018-09-27

Kristoffer Tamsons (M)
Talla Alkurdi (S)

---

§ 152

Yttrande över landstingsrevisorernas Årsrapport 2017 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB, RK 2017-0028
(TN 2018-0686, FUT 2018-0281)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 28 augusti 2018 från förvaltningscheferna.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att avge yttrande i enlighet med till tjänsteutlåtandet bilagt förslag till yttrande

att yttrandet överlämnas till landstingsrevisorerna

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

DELTOG EJ

S-ledamöterna deltog ej i beslutet.

UTTALANDEN

S- och V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 16.
MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 17.

Vid protokollet

Martin Jägerbert

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-09-25

TN 2018-0686
FUT 2018-0281

Trafiknämnden
Ärende 14

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Yttrande över landstingsrevisorernas Årsrapport 2017 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB, RK 2017-0028

Vi tvingas återigen konstatera att revisorerna anser att Trafiknämndens interna styrning och kontroll inte är tillräcklig och att flera av revisorernas rekommendationer inte följs, trots att de lämnats i flera årsrapporter. Revisorerna ser allvarligt på att tidigare års rekommendationer inte följs, och att det återstår viktiga arbetsinsatser för att stärka den interna kontrollen.

Vi beklagar att man inte tar tag i problem och rekommendationer som återkommer år efter år. Vi efterlyser en plan för hur bristerna ska åtgärdas.

Vi oroas över Trafiknämndens långsiktiga ekonomi. Under mandatperioden har kostnadsökningstakten varje år legat betydligt högre än de nivåer landstingsdirektören bedömer som långsiktigt hållbart. Detsamma gäller prognosen för 2018.

Revisorerna anser att planerade investeringar och därmed ökade driftskostnader kommer att innebära stora utmaningar såväl för trafikorganisationen som för landstingets ekonomi, och att överskottet 2017 inte är en följd av åtgärder som satts in för att möta kommande kostnadsökningar.

Revisorerna efterlyser en fördjupad analys av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och långsiktiga åtgärder för att stärka kontrollen över investeringarna, och dessutom effektiviseringar i trafiken.

Vi har vid flera tillfällen krävt sådana fördjupade analyser, bättre underlag för beslut om investeringar och ökad kontroll över de ospecificerade investeringarna.

Mycket finns i övrigt att säga om revisorernas rapport. De återkommande bristerna i skal- och tillträdesskydd, otillräcklig redovisning av ekonomiska konsekvenser av beslut, bristen på uppföljning av totala kostnader, framtida reinvesterings- och underhållsbehov i relation till fastställd budget, långsiktiga konsekvenser av att upparbetningsgraden för beslutade

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

investeringar år efter år är låg, nedbrytning av fullmäktiges mål, den interna kontrollen inom biljettsystemet, för att nämna några områden.

Vi efterlyser en konkret plan för hur brister ska åtgärdas och när rekommendationer bedöms uppfyllas. Med hänvisning till ovanstående anser vi att förslaget till yttrande är otillräckligt och deltar därför inte i beslutet.

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-09-25

TN 2018-0686,
FUT 2018-0281

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 14

Yttrande över landstingsrevisorernas Årsrapport 2017 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB, RK 2017-0028

Miljöpartiet noterar att revisorerna fortsatt bedömer att det finns anledning till oro över den långsiktiga ekonomiska utvecklingen och planeringen. Det understryker behovet av ett långsiktigt och transparent arbete med prioriteringar. Vi har exempelvis lyft detta gällande specifika kommande utbyggnadsprojekt. Miljöpartiet efterfrågar åtgärder som ska vidtas i syfte att säkerställa den interna styrningen och kontrollen en gång för alla.