Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-08

Ärende
TN 2020-1415
FUT 2020-1352

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafiknämnden
2021-01-26, punkt 6

Yttrande över regionrevisorernas Delrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar yttrande över regionrevisorernas delrapport 2020 avseende Trafiknämnden inklusive styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik, RK 2020-0023.

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

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

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas och VD:s tjänsteutlåtande daterat 2020-12-18 samt nedanstående underlag

- Förslag till trafiknämndens yttrande
- Delrapport 2020 trafiknämnden

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-08

Ärende
TN 2020-1415
FUT 2020-1352

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

att avge yttrande i enlighet med bilagt förslag

att yttrandet överlämnas till regionrevisorerna

att förklara paragrafen omedelbart justerad

Förslag och motivering

Sammanfattning

I revisionens delrapport ges en lägesrapport utifrån de granskningar som genomförts hittills under året inklusive en översiktlig granskning av delårsrapporten för trafiknämnden och styrelsen för AB Storstockholms lokaltrafik (SL). Revisionens rapport är en delrapportering inför den slutliga avrapporteringen av årets granskning i mars/april 2021. Trafiknämnden har två förvaltningar, trafikförvaltningen (TF) och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar och ansvar för styrelsen för SL.

Överväganden

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

Trafikförvaltningen

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

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

Revisionen konstaterar att förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet innehåller betydande risker att hantera, inte minst ur ett ekonomiskt perspektiv. Revisionen noterar vidare att tidigare beslutad förändring av organisationstillhörighet och förändrad redovisning för förvaltningens

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-08

Ärende
TN 2020-1415
FUT 2020-1352

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

verksamhet har etablerats, men fortfarande är i behov av viss utveckling och förtydligande.

Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att hantera de risker som finns i verksamheten. Arbetet med att utveckla och förtydliga redovisningen fortsätter under 2021.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana arbetar kontinuerligt för att hantera revisionens rekommendationer med mål att utveckla och förbättra verksamheten.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutsärendet har inga ekonomiska konsekvenser

David Lagneholm
Förvaltningschef
Trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef
Förvaltningen för utbyggd tunnelbana

Trafiknämnden

YTTRANDE
2021-01-13

Ärende
TN 2020-1415
FUT 2020-1352

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Regionledningskontoret
Registraturen
Box 22550
104 22 Stockholm

Yttrande över regionrevisorernas Delrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

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

Trafiknämnden tog från och med 1 juli 2017 över ansvaret för verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana. Verksamheten har efter övertagandet fortsatt att bedrivas inom en särskild, egen förvaltning vilket innebär att trafiknämnden har två självständiga förvaltningar. De pågående investeringarna kopplade till utbyggd tunnelbana redovisas från och med 1 januari 2020 inom AB SL.

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

Trafikförvaltningen

Allmänt från regionens revisorer

Revisionen konstaterar att nämndens prognos i delårsrapporten per augusti inrymmer stor osäkerhet till följd av Coronapandemin. Det gäller såväl det ekonomiska som det verksamhetsmässiga resultatet. Samtidigt är det väsentligt att trafiknämnden kan hantera situationen framåt både på kort och lång sikt. Revisionen har tidigare bedömt att nämndens styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov behöver stärkas.

Nämndens synpunkter önskas av revisorerna därför särskilt vad gäller trafiknämndens arbete med att tydliggöra det strategiska ramverket och formerna för prioritering mellan investeringsbehoven på kort och lång sikt.

Vidare önskar revisorerna en närmare redogörelse vad gäller de överväganden som gjordes i mars och som resulterade i neddragningar av trafiken.

Revisorerna beskriver att det framgår av nämndens delårsrapport att den ekonomiska prognosen baseras för nämnden på ett sammanvägt scenarioarbete, som till sin natur är förknippat med ett flertal osäkerhetsfaktorer, kopplade till den pågående Coronapandemin. Bland annat när och hur resenärer kan förväntas återgå till mer normala resvanor. Vidare framgår att nämnden i prognosen för intäkterna inte har tagit med Region Stockholms andel av det utlovade statliga bidraget på 3 miljarder kronor. Vid tiden för delårsrapporteringen var andelens storlek ännu oklar.

Intäktsbortfall
Revisorerna konstaterar att trafiknämnden inte prognostiserar några stora merkostnader (126 miljoner kronor) på grund av Covid-19 men däremot en omfattande intäktsminskning (3 632 miljoner kronor). Trafikförvaltningen är uppmanad att bedriva full trafikvolym trots ett väsentligt lägre resande. Nämndens resultat exklusive det intäktsbortfall som minskad biljettförsäljning genererar prognostiseras till 1 201 miljoner kronor, vilket överstiger budget med 797 miljoner kronor. I prognosen ingår inte det riktade statliga bidrag på 3 miljarder kronor, som ska fördelas mellan landets kollektivtrafikmyndigheter baserat på biljettintäktstappet under perioden mars till juni i år jämfört med 2019. Det råder osäkerhet kring hur stor del av bidraget som kommer att tillfalla Region Stockholm. Enligt prognos kommer årets avskrivningskostnader bli 117 miljoner kronor lägre än budgeterat, huvudsakligen beroende på förskjutna tidplaner inom olika projekt.

Revisorerna har med andra ord en stor förståelse för den situation som nämndens verksamheter har hamnat i på grund av den rådande pandemin.

Efterlevnad av anvisningar
Avseende riktighet, konstaterar revisionen att trafiknämndens rapportering i allt väsentligt följer regionledningskontorets anvisningar för delårsrapporteringen. Revisionen har dock redan tidigare framhållit behovet av

en fördjupad analys av trafikkostnaderna, motsvarande den som redan ges för biljettintäkterna. Detta behov kvarstår enligt revisorerna även under rådande omständigheter. Revisionen bedömer som tidigare att det finns ett fortsatt utvecklingsbehov när det gäller redovisningen av personal- och konsultkostnaderna, med fördelning mellan drift- och investeringsredovisning för att kunna följa upp efterlevnaden av målet att minska konsultanvändning. Revisorerna anser att det även är viktigt att analysen av kostnadsposten drift och underhåll utvecklas i rapporteringen.

Delårsrapport i enlighet med lag och god sed

I granskningen har det enligt revisorerna 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 granskning av SL har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med bokföringsnämndens allmänna råd och god redovisningssed.

Måluppfyllelse och fullmäktiges uppdrag har enligt revisorerna i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport.

Granskningar utan väsentliga iakttagelser

Revisionen har granskat ett antal områden utan väsentliga iakttagelser. Detta gäller resor och representation på ledningsnivå, attester och utbetalningar kopplat till leverantörsfakturahanteringen, leasingprocesserna och finanspolicyn, materiella anläggningstillgångar samt löneprocessen.

Riskbedömning

Revisionen bedömer att det finns betydande risker med pågående driftleverantörsbyte i en så pass komplex IT-miljö som den inom trafiknämndens verksamhet. Revisionen vill betona vikten av att arbetet med byte av driftleverantör kvalitetssäkras och kommer noggrant följa utvecklingen.

Status för tilldelade uppdrag

Revisorerna konstaterar att nämnden redovisar de uppdrag som tilldelats nämnden från regionfullmäktige för 2020 och kvarstående uppdrag från tidigare år. Nämnden rapporterar att tolv uppdrag är slutförda och tolv pågår

enligt plan. Fyra uppdrag pågår med avvikelse främst med anledning av pågående pandemi. Revisorerna säger att nämnden i enlighet med anvisningar från regionledningskontoret har föreslagit att tre uppdrag bör avslutas eller förändras med anledning av Covid-19 pandemin. Nämnden föreslår därför att beslut bör fattas om att pausa uppdraget att upphandla och på prov installera plattformsbarriärer. Nämnden föreslår också att pausa uppdraget att utreda åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet samt att pausa uppdraget om att utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt. Nämnden framhåller att det nu är viktigt att arbetet fokuserar på omedelbara åtgärder och åtgärder på längre sikt som behövs för att återta resenärer och förtroende för kollektivtrafiken med anledning av rådande pandemi.

Trafiknämndens respons
Trafiknämnden håller i huvudsak med om revisorernas konstateranden. Dock måste det i rådande pandemiläge vägas in att nämndens handlingsutrymme väsentligt beskurits både av ekonomiska skäl och det stora behov av insatser som fordras för att hantera den rådande akuta situationen.

Nyutveckling avseende anläggningen och rutiner för investeringar
Revisorerna vidareutvecklar sina iakttagelser genom att påminna om att trafiknämnden behöver tydliggöra de behov som finns både av nyutveckling inom respektive trafikslag och av långsiktiga underhållsbehov, inte minst inom tunnelbanan. Man påpekar också att formerna för prioritering är fortsatt i behov av att tydliggöras och kommer med anledning av de nya ekonomiska förutsättningarna få en ännu större betydelse. Här konstaterar revisionen att arbetet med att implementera regionens nya åtgärdsvals- och investeringsprocess pågår vilket bedöms vara en viktig del i att hantera prioriteringar framåt.

Tillkommande investeringsbehov
Revisionen påpekar att de i tidigare granskningar har konstaterat att det finns omfattande tillkommande investeringsbehov, bland annat inom tunnelbanan, som inte tydligt har redovisats i vare sig nämndens egna, långsiktiga planeringsdokument eller i till exempel nämndens underlag till fullmäktiges budgetar. Revisionen har mot denna bakgrund tidigare rekommenderat trafiknämnden när det gäller tillkommande investeringsbehov att dels säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov, dels ge fullmäktige en

heltäckande bild av alla kända tillkommande behov av investeringar på kort och lång sikt även där utgiften inte är preciserad. Revisionen har också i tidigare granskningar särskilt poängterat behovet av att tydliggöra nämndens behov av ersättningsinvesteringar. Revisionen rekommenderade redan 2018 trafiknämnden att redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv. Nämnden beskriver i sitt underlag till budget för år 2021 att de framtida investeringsbehoven är omfattande. Behoven preciseras dock enligt revisorerna inte i någon beskrivning.

Trafiknämndens kommentar
Trafiknämnden följer den långsiktiga kostnadsutvecklingen baserat på fastställd budget och investeringsplan. Budgeten omfattar aktuellt verksamhetsår och plan för tre följande verksamhetsår. Investeringsplanen är femårig med ytterligare fem verksamhetsår i prognos. För enskilda investerings- och tilldelningsbeslut redovisar trafikförvaltningen ekonomiska konsekvenser. Genom det årliga budgetarbetet framkommer investeringsbehoven såväl som behov av ersättningsinvesteringar. Trafiknämnden gör nödvändiga prioriteringar avseende användningen av investeringsmedel. Budgetunderlaget tas upp för beslut i trafiknämnden under våren och verksamhetsplanen under hösten.

Revisionen gör följande bedömning angående samarbetet mellan SL och förvaltning för utbyggd tunnelbana
Revisionen har inte noterat några väsentliga avvikelser i hanteringen av förvaltning för utbyggd tunnelbanas pågående investeringar i samband med överlåtelsen till SL. Revisionen vill dock framhålla att då processen är relativt ny och innehåller stora belopp med flera moment för konsolidering och elimineringar är det viktigt att samarbetet mellan SL och förvaltningen fungerar så att redovisningen blir korrekt. Vidare är det enligt revisionen viktigt att det finns tydliga rutinbeskrivningar som uppdateras efter hand som processen utarbetas. Revisionen anser att SL:s VD-instruktion bör ses över för att säkerställa ansvarsfördelningen kopplat till förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet, där gränsdragningen mellan VD och den externa firmatecknaren, tillika förvaltningschef i förvaltningen, också bör förtydligas. I och med den nya hanteringen kommer redovisningsfrågor som tidigare enbart berört förvaltningen också beröra trafikförvaltningen utifrån ansvaret för den konsoliderade, legala, rapporteringen för SL som helhet. Det bör därför enligt

revisorerna noteras att de iakttagelser och bedömningar som revisionen redovisar för förvaltning för utbyggd tunnelbana också i viss mån berör trafikförvaltningen och dess ansvar.

Rekommendation:
SL:s styrelse bör säkerställa att VD-instruktionen för AB SL tydliggör ansvarsfördelningen mellan FUT och VD, liksom gränsdragningen mellan VD och den externa firmatecknaren, tillika förvaltningschef i FUT.

Trafiknämndens svar till revisorerna angående VD-instruktionen för AB SL
SL:s styrelse kommer under det första tertialet 2021 att i samarbete med förvaltning för utbyggd tunnelbana uppdatera VD-instruktionen för AB SL så att ansvarsfördelningen mellan förvaltningen och SL:s VD tydliggörs på det sätt som revisorerna efterfrågar. Även gränsdragningen mellan SL:s VD och den externa firmatecknaren, förvaltningschefen i förvaltning för utbyggd tunnelbana, kommer att hanteras i detta arbete.

Trafiknämndens svar på de inledande frågorna från revisionen (under ”Allmänt”)

En närmare redogörelse vad gäller de överväganden som gjordes i mars och som resulterade i neddragningar av trafiken.

Trafikförvaltningen har från start i sitt arbete med pandemin följt de anvisningar och rekommendationer som givits från ansvariga myndigheter och från smittskyddet. En förutsättning för god krishantering är respekt för olika aktörers roller och mandat. Denna förutsättning är känd och respekterad på trafikförvaltningen, och därmed var förvaltningens hållning självklar och aldrig något som ifrågasattes. Förvaltningen verkställde de beslut som fattades i SSR (Samverkan med StorstockholmsRegionen), av Folkhälsomyndigheten eller av smittskyddet och ställde förvaltningens resurser till förfogande.

Beslutet i mars om neddragningar i trafiken föregicks av många veckors möten och framtagande av lägesbedömningar under SSR:s ledning. Utgångspunkten vid mötena var hur regionen skulle upprätthålla viktiga samhällsfunktioner och

minimera skadeeffekter av pandemin. I lägesbedömningarna uppskattades sjukskrivning bland personal, och därpå följande bortfall i trafikleverans utgöra det största hotet mot ett upprätthållande av viktiga samhällsfunktioner. SSR:s inriktning var att trafikförvaltningen skulle upprätthålla en verksamhet som beaktar 10-15 procents frånvaro och därutöver planera för ytterligare frånvaro. Trafikförvaltningen förlitade sig på denna inriktning. Samtidigt fick trafikförvaltningen rapporter från TU (Trafikutövarna) om sjukskrivningsläget. Detta väckte oro hos trafikförvaltningen om att inte kunna hantera situationen på ett kontrollerat sätt.

När resandet under början av mars minskade rejält och smittspridningen tilltog, var utmaning främst hur förvaltningen skulle kunna tillhandahålla ett robust och förutsägbart trafikutbud.

Beslutet (i form av en trafikbeställning) om kontrollerade neddragningar fattades efter dialog med TU. Däribland gick trafikutövaren i god för att de kunde upprätthålla tunnelbane- och pendeltågstrafiken. Övriga entreprenörer var i varierande grad oroliga över läget. Att lägga om tidtabeller och turer med kort varsel var utmanade. I det rådande läget måste detta göras på kort tid. För att underlätta arbetet beslöt trafikförvaltningen att införa en reducerad bastrafik med förstärkning bland annat i rusning. Neddragningarna trädde i kraft den 23 mars. Dock visade det sig att resenärerna på några linjer reste mer än förväntat i framförallt morgonrusning. Omedelbart påbörjades arbetet med att förstärka trafikutbudet ytterligare och gå tillbaka till ordinarie antal avgångar. Dessa skulle initialt vara anpassade till de nya resandemönster som uppstått under pandemin.

Neddragningarna orsakade trängsel, i vart fall första dagarna innan erforderliga förstärkningar kommit på plats. Trängsel (med pandemimått mätt) uppstod endast på vissa busslinjer och sträckor under delar av dagen, framförallt under rusningstid. Dock bildsattes detta i media såsom trängselkaos, framförallt i busstrafiken.

Folkhälsomyndigheten gick i april ut med allmänna råd till alla och en var i Sverige, även till vissa verksamheter såsom kollektivtrafiken. Som en del i detta kommunicerade SL (trafikförvaltningen) tydligt till resenärerna om vars och ens ansvar att endast resa om det är nödvändigt. Resandet minskade ytterligare i enlighet med rekommendationerna. Sedan dess har det löpande förekommit

frågor kring trängsel från såväl resenärer som från media. Det har främst handlat om kritik gällande vissa specifika avgångar. Vid vissa tillfällen har det för resenärerna varit svårt att hålla erforderligt avstånd. Trafiken har av smittskyddsskäl körts för fullt, trots det låga resandet. Trafik har upprätthållits enligt ordinarie tidtabell med erforderliga förstärkningar där det har varit nödvändigt och möjligt.

Trafiknämndens arbete med att tydliggöra det strategiska ramverket och formerna för prioritering mellan investeringsbehoven på kort och lång sikt.

Efter höstens arbete med översynen av ramverkets ingående delar, har ledningen fattat beslutat om hur det ska förenklas och göras mer tillgängligt samt en treårig handlingsplan för själva uppdateringen av ingående styrande dokument ska utvecklas.

Vad det gäller neddragningar av investeringsramen framgår i trafikförvaltningens verksamhetsplan för 2021 de överväganden som har gjorts i samband med neddragningarna.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

Revisorerna har ställt en rekommendation till SL:s styrelse avseende förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet.

Rekommendation:

- SL:s styrelse bör säkerställa att VD-instruktionen för AB SL tydliggör ansvarsfördelningen mellan FUT och VD, liksom gränsdragningen mellan VD och den externa firmatecknaren, tillika förvaltningschef i FUT.

Trafiknämnden

YTTRANDE
2021-01-13

Ärende
FUT 2020-1352
TN 2020-1415

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafiknämnden håller med revision om att ett tydliggörande av VD-instruktionen bör göras.

Revisionen konstaterar att förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet innehåller betydande risker att hantera, inte minst ur ett ekonomiskt perspektiv. Revisionen noterar vidare att tidigare beslutad förändring av organisationstillhörighet och förändrad redovisning för förvaltningens verksamhet har etablerats, men fortfarande är i behov av viss utveckling och förtydligande.

Trafiknämnden arbetar, genom förvaltning för utbyggd tunnelbana, kontinuerligt med de risker som finns i verksamheten för att hantera dessa på ett ändamålsenligt sätt. Arbetet med att utveckla och förtydliga redovisningen fortsätter under 2021.

Trafiknämnden arbetar, genom förvaltning för utbyggd tunnelbana, kontinuerligt för att hantera revisionens rekommendationer med mål att utveckla och förbättra verksamheten.

Regionrevisorerna

2020-10-20

Diarienummer
RK 2020-0023

Trafiknämnden
Styrelsen AB Storstockholms Lokaltrafik

Delrapport 2020
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade vid sitt möte 2020-10-20 att överlämna rapporten till trafiknämnden och till styrelsen för Storstockholms Lokaltrafik för yttrande senast 2021-01-29.

Revisionen konstaterar att nämndens prognos i delårsrapporten per augusti inrymmer stor osäkerhet till följd av coronapandemin. Det gäller så väl det ekonomiska som det verksamhetsmässiga resultatet. Samtidigt är det väsentligt att trafiknämnden kan hantera situationen framåt både på kort och lång sikt. Revisionen har tidigare bedömt att nämndens styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov behöver stärkas.

Nämndens synpunkter önskas därför särskilt vad gäller trafiknämndens arbete med att tydliggöra det strategiska ramverket och formerna för prioritering mellan investeringsbehoven på kort och lång sikt.

Vidare önskar revisorerna en närmare redogörelse vad gäller de överväganden som gjordes i mars och som resulterade i neddragningar av trafiken.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Anders Lönn
Ordförande

Christina Holmqvist
Sekreterare

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

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

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

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

REGIONREVISORERNA

Delrapport 2020

Trafiknämnden

Region Stockholm

Sammanfattning

I denna rapport ges en lägesrapport utifrån de granskningar som genomförts hittills under året inkl. en översiktlig granskning av delårsrapporten för trafiknämnden och AB Storstockholms lokaltrafik (SL). Rapporten är en delrapportering inför den slutliga avrapporteringen och bedömning utifrån årets granskning i mars/april 2021. Trafiknämnden har två förvaltningar, trafikförvaltningen (TF) och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar och styrelsen för SL.

Den pågående pandemin har påverkat både verksamhet och ekonomi hittills under året och innebär även en osäkerhet för resterande del av 2020.

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Nämnden prognostiserar årets resultat till -2 433 mnkr (trafikförvaltningens verksamhet -2 429 mnkr, FUT:s -4 mnkr), vilket är 2 837 mnkr lägre än fullmäktiges resultatkrav (2 833 mnkr för trafikförvaltningens verksamhet och 4 mnkr för FUT:s). Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i delårsrapporten.

Enligt beslut i fullmäktige[1] undantas nämndens merkostnader och minskade intäkter avseende covid-19 vid resultatbedömningen. Nämnden prognostiserar att minskade intäkter kommer att uppgå till 3 631 mnkr. Nämndens resultat för trafikförvaltningens verksamhet, undantaget intäktsbortfallet, uppgår till 1 202 mnkr, varav 439 mnkr enligt revisionens mening är en jämförelsestörande post som inte ska ingå i avstämningen. Resultatet på 798 mnkr exklusive den jämförelsestörande posten är 394 mnkr högre än resultatkravet för trafikförvaltningens verksamhet. FUT:s resultat har inte påverkats av covid-19 och resultatet är 4 mnkr lägre än resultatkravet.

Det framgår av nämndens delårsrapport att den ekonomiska prognosen baseras på ett sammanvägt scenarioarbete, som till sin natur är förknippat med ett flertal osäkerhetsfaktorer, kopplade till den pågående coronapandemin. Bland annat när och hur resenärer kan förväntas återgå till mer normala resvanor. Vidare framgår att nämnden i prognosen för intäkterna inte har tagit med Region Stockholms andel av det utlovade statliga bidraget på 3 mdkr. Hur stor andelen i praktiken blir är fortfarande oklart.

Nämnden har i sin delårsrapport, i enlighet med anvisningar från regionledningskontoret, föreslagit att några uppdrag bör avslutas eller förändras med anledning av covid-19. Flera indikatorer kopplat till fullmäktiges mål prognostiseras inte uppnå uppsatta målvärden p.g.a. pandemin och i vissa fall kommer indikatorer förmodligen inte kunna mätas.

[1] RS 2020-0054

Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska och de delar av det verksamhetsmässiga resultatet som ska prognostiseras i nämndens delårsrapport som osäkert till följd av pandemin. För delar av det verksamhetsmässiga resultatet där nämnden inte är ålagd att lämna prognoser kan resultatet inte bedömas.

Intern styrning och kontroll

Enligt revisionens bedömning har det under våren och sommaren funnits en tydlig och transparent krishantering i verksamheten. Det är väsentligt att trafiknämnden även kan hantera den påverkan och utmaningar som pandemin innebär framåt både på kort och lång sikt. Revisionen noterar att den fortsatta hanteringen har beröringspunkter med revisionens tidigare bedömning att nämndens styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov behöver stärkas. Tidigare rekommendationer gällande det strategiska ramverket kvarstår även om ett arbete med en översyn nu är initierat och pågår inom trafikförvaltningen.

Vidare behöver trafiknämnden, som revisionen tidigare rekommenderat, tydliggöra vilka behov som finns både av nyutveckling inom respektive trafikslag och av långsiktiga underhållsbehov, inte minst inom tunnelbanan. Formerna för prioritering är fortsatt i behov av att tydliggöras och kommer med anledning av nya ekonomiska förutsättningar få en ännu större betydelse. Här konstaterar revisionen att arbetet med att implementera regionens nya åtgärdsvals- och investeringsprocess pågår vilket bedöms vara en viktig del i att hantera prioriteringar framåt.

Revisionen konstaterar att FUT:s verksamhet innehåller betydande risker att hantera, inte minst ur ett ekonomiskt perspektiv. Revisionen noterar vidare att tidigare beslutad förändring av organisationstillhörighet och förändrad redovisning för FUT:s verksamhet har etablerats, men fortfarande är i behov av viss utveckling och förtydligande.

Revisionen konstaterar att pågående utvecklingsarbete gällande nämndens interna styrning och kontroll visserligen har fördröjts på grund av coronapandemin, men är i linje med revisionens tidigare synpunkter och lämnade rekommendationer. Revisionen noterar också initiativ gällande planering för att framåt hantera ekonomiska och verksamhetsmässiga konsekvenser av coronapandemin.

Räkenskaper

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

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

Innehåll

1 Nämndens och styrelsens ansvar 1

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2020-08-31 1
2.1 Ekonomi 1
2.2 Verksamhet 4

3 Intern styrning och kontroll 6
3.1 Hantering av coronapandemin 6
3.2 Ekonomistyrning 15
3.3 Investeringsstyrning 18
3.4 Verksamhetsstyrning 25
3.5 FUT in i SL 31
3.6 Intern kontroll i övriga ekonomiprocesser 32
3.7 Uppföljning av tidigare rekommendationer 34

4 Räkenskaper 35
4.1 Delårsrapport 2020-08-31 35
4.2 Särredovisning kopplad till covid-19 35

5 Förvaltning för utbyggd tunnelbana FUT 36
5.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat prognos per 2020-08-31 36
5.2 Intern styrning och kontroll 37
5.3 Räkenskaper 40

6 Yttrande över Årsrapport 2019 40

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

Bilaga 1b Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare års lämnade rekommendationer till nämnden – FUT:s verksamhet

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

Bilaga 2b Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare år lämnade rekommendationer till ledningen – FUT:s verksamhet

Bilaga 3 Yttrande över årsrapport 2019

1 Nämndens och styrelsens ansvar

Trafiknämnden fullgör enligt reglementet regionens uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och ansvarar för kollektivtrafiken på land och på vatten. Nämnden har också ansvaret för strategiska och övergripande frågor hänförliga till den regionala kollektivtrafiken och uppföljningen av verksamheten. Trafiknämndens verksamhet bedrivs inom två förvaltningar; trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT).

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) är formellt ansvariga för avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på land som överlåtits till bolaget. Sedan 2019-07-01 är Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ett av SL:s dotterbolag[2]. WÅAB ansvarar för avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på vatten.

Trafiknämnden har enligt sitt reglemente i uppgift att sköta förvaltningen av SL:s och WÅAB:s avtal och tillgångar vilket reglerats i samarbetsavtal mellan trafiknämnden och SL respektive WÅAB.[3] Styrelsen för ett bolag ansvarar dock alltid för bolagets angelägenheter och ska fortlöpande kontrollera om lämnad delegation kan upprätthållas (ABL 4 §). Lekmannarevisonen lämnar därför samma omdöme för SL som för trafiknämnden på området intern styrning och kontroll.

Från 2020-01-01 har FUT:s pågående investeringar med ett par mindre undantag förts över till SL, men räkenskaperna hanteras i en separat resultatenhet[4] (i denna rapport kallad SL/FUT).

Avsnitt 2 - 4 i denna rapport omfattar granskning av den verksamhet som utövas inom trafikförvaltningen, inklusive den separata resultatenhet inom SL där räkenskaperna kopplade till trafikförvaltningens verksamhet hanteras (i denna rapport kallad SL/TF). Granskning av den verksamhet som utövas inom FUT, dvs. inklusive SL/FUT, redovisas i sin helhet i avsnitt 5.

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2020-08-31

2.1 Ekonomi

Nämnden prognostiserar årets resultat till -2 430 mnkr, vilket underskrider fullmäktiges resultatkrav med 2 833 mnkr[5]. Avvikelsen i förhållande till resultatkravet motsvarar ca 14 procent av omsättningen. Fullmäktige beslutade

[2] WÅAB har tidigare varit ett självständigt bolag (ingående i LISAB-koncernen) inom trafiknämndens verksamhet. Från 2019-07-01 är WÅAB ett dotterbolag till SL. (Detta innebär att en av punkterna i nämndens reglemente behöver ändras. Se vidare revisionens delrapport för regionstyrelsen 2019 där samtliga reglementen granskats.)
[3] WÅAB har vid granskningstillfället fortfarande egna, från SL, fristående avtal.
[4] Benämningen ”resultatenhet” används i fullmäktiges beslut att ”en särskild resultatenhet inrättas inom AB Storstockholms Lokaltrafik för utbyggnaden av tunnelbanan”. RS 2019-0790. Regionfullmäktige 2019-10-15
[5] Det framgår av fullmäktiges budget att resultatkravet om 404 mnkr gäller SL.

den 23 juni att för regionstyrelsen och vissa[6] nämnder och bolag, däribland trafiknämnden (även SL), undanta merkostnader och minskade intäkter avseende covid-19 vid bedömningen av om de uppnått sina budgeterade resultatkrav. Nämnden prognostiserar inga större merkostnader (126 mnkr) p.g.a. covid-19 men däremot en omfattande intäktsminskning (3 632 mnkr). Nämndens resultat exklusive det intäktsbortfall som minskad biljettförsäljning genererar prognostiseras till 1 201 mnkr, vilket överstiger budget med 797 mnkr. I prognosen ingår inte det riktade statliga bidrag på 3 mdkr, som ska fördelas mellan landets kollektivtrafikmyndigheter baserat på biljettintäktstappet under perioden mars till juni i år jämfört med 2019. Det råder osäkerhet kring hur stor del av bidraget som kommer att tillfalla Region Stockholm.

Intäkterna prognostiseras till 19 992 mnkr för året, vilket är 2 939 mnkr (ca 12,8 procent) lägre än budgeterat. Störst del av underskottet står *minskade biljett-/resenärsintäkter* för. Dessa beräknas underskrida budget med 3 560 mnkr till följd av minskat resande på grund av covid-19. Som en följd av detta tillkommer även lägre *lokalintäkter* på 9 mnkr och lägre *reklamintäkter* på 62 mnkr än budgeterat.

Övriga intäkter förväntas överskrida budget med 688 mnkr. Avvikelsen förklaras till största del av en reavinst från försäljning av Hornsbergs bussdepå (686 mnkr)[7] som inte ska räknas in vid avstämning av resultatkravet. Ökad resultatföring av medfinansiering till följd av en ökad aktivering i investeringsverksamheten förväntas också leda till högre intäkter än budgeterat (41 mnkr) liksom en försäkringsersättning (12 mnkr). Vidare förväntas intäkterna för biljettkontroller understiga budget (19 mnkr), liksom bränsleintäkterna inom sjötrafiken (27 mnkr), vilket dock delvis motverkas av lägre kostnader. I övrigt påverkar ett antal mindre positiva och negativa poster prognosen för övriga intäkter.

Kostnaderna, inklusive avskrivningar och finansiella poster, uppgår enligt prognosen till 18 551 mnkr, vilket är 21 mnkr (ca 0,1 procent) lägre än budgeterad nivå, som inte innehöll den extraordinära posten för sanering Hornsberg. Inom ramen för budgetavvikelsen finns ett antal positiva och negativa avvikelser. Kostnaderna för *köpt landtrafik* prognostiseras understiga budget med 369 mnkr. Kostnadsminskningen återfinns för buss (188 mnkr), pendeltåg (51 mnkr) och lokalbana (17 mnkr) såväl som tunnelbana (27mnkr), och uppges bland annat härröra från lägre indexkostnader (samtliga trafikslag) och lägre banavgifter (pendeltåg) samt att budget för tilläggstrafik inte använts (lokalbana). Härutöver noteras också lägre kostnader för kundtjänst (42 mnkr) då minskat resande lett till lägre tryck samtidigt som ett avtal föll

[6] RS 2019-1041 . De nämnder och bolag som beslutet gäller är HSN, VKN, PAN, SLSO, Karolinska, SÖS, DS, STS, S:t Erik, FTV, AISAB, Stockholm Care, MediCarrier, trafikkoncernen (TN, SL, WÅAB, FTN.

[7] Nettovinsten från försäljningen är 439 mkr. Se vidare under kostnadsposten Drift och underhåll.

ut förmånligare än förväntat. Kostnaden för *köpt sjötrafik* prognostiseras bli 2 mnkr lägre än budgeterat. Prognosen för *drift och underhåll* är att kostnaderna kommer att överstiga budget med 332 mnkr, vilket huvudsakligen förklaras av saneringskostnader, av engångskaraktär, kopplade till försäljningen av Hornsbergs bussdepå (247 mnkr). I övrigt förklaras avvikelsen av ett ökat behov av underhåll (99 mnkr) – främst kopplat till tekniskt underhåll avseende bana, el och signal (se avsnitt 3.1), samt ökade kostnader för driftpåverkande projekt inom investeringsverksamheten (15 mnkr). Ökningarna motverkas delvis av lägre kostnader än budgeterat inom IT-området på grund av försenat införande av nytt driftavtal, tillsammans med diverse ytterligare förskjutningar (30 mnkr). *Personalkostnaderna* beräknas bli 38 mnkr lägre än budgeterat. Avvikelsen uppges bero på fler vakanser och lägre kostnader på grund av frånvaro, vilket till del motverkas av kostnader för resurskonsulter för att täcka upp personalbortfallet.

Övriga kostnader prognostiseras bli 56 mnkr högre än budgeterat. De största avvikelserna utgörs av minskad kostnadsreducering för debiterad tid i investeringsprojekt förorsakat av vakansläget (40 mnkr), ökade driftkostnader inom program Roslagsbanan kopplat till coronapandemin (se avsnitt 3.1) (22 mnkr), högre kostnader för utrangeringar (26 mnkr) än budgeterat samt en skadeståndskostnad (11 mnkr). Avvikelserna motverkas delvis av lägre prognostiserade försäljningskostnader (42 mnkr) på grund av minskat resande samt lägre kostnader för specialistkonsulter (12 mnkr) än budgeterat. Resterande avvikelser inom övriga kostnader utgörs av diverse positiva och negativa delposter.

Enligt prognos kommer årets *avskrivningskostnader* bli 117 mnkr lägre än budgeterat, huvudsakligen beroende på förskjutna tidplaner inom olika projekt. Avvikelsen motverkas delvis av att *finansnettot* beräknas innebära 32 mnkr högre kostnader än budget på grund av högre ränteläge än tidigare bedömt samtidigt som den minskade biljettförsäljningen uppges ha lett till ett ökat lånebehov, och därmed högre räntekostnader.

Det framgår av nämndens delårsrapport att den ekonomiska prognosen baseras på ett sammanvägt scenarioarbete, som till sin natur är förknippat med ett flertal osäkerhetsfaktorer kopplade till den pågående coronapandemin. Bland annat när och hur resenärer kan förväntas återgå till mer normala resvanor. Vidare framgår att nämnden i prognosen för intäkterna inte har tagit med Region Stockholms andel av det utlovade statliga bidraget på 3 mdkr. Hur stor andelen i praktiken blir är fortfarande oklart.

Nämnden beräknar enligt sin prognos att, exklusive intäktsbortfallet orsakat av coronapandemin på 3 631 mnkr, klara fastställt resultatkrav. Prognostiserat resultat exklusive intäktsbortfall uppgår till 1 202 mnkr. Revisionen konstaterar att prognosen påverkas positivt av försäljning av Hornbergs bussdepå med 439 mnkr, vilken dock är att betrakta som en jämförelsestörande post. Exklusive realisationsvinsten blir prognostiserat resultat 798 mnkr att

jämföra med resultatkravet på 404 mnkr. Nämndens arbete med att hantera effekterna av coronapandemin framgår nedan (se avsnitt 3.1).

Revisionen konstaterar att trafiknämndens rapportering i allt väsentligt följer regionledningskontorets anvisningar för delårsrapporteringen. Revisionen har tidigare framhållit behovet av en fördjupad analys av trafikkostnaderna, motsvarande den som redan ges för biljettintäkterna. Detta behov kvarstår även under rådande omständigheter. Revisionen bedömer som tidigare att det finns ett fortsatt utvecklingsbehov när det gäller redovisningen av personal- och konsultkostnaderna, med fördelning mellan drift- och investeringsredovisning för att kunna följa upp målet att minska konsultanvändning. Det är även viktigt att analysen av kostnadsposten drift och underhåll utvecklas i rapporteringen.

Periodens **investeringar** uppgår till 3 183 mnkr. För helåret är prognosen 6 753 mnkr, vilket understiger budget med 719 mnkr. För nyinvesteringar pekar prognosen på en uppfyllandegrad på 98 procent medan den för ersättningsinvesteringarna prognostiseras bli 76 procent. Prognosen anges vara förknippad med en viss osäkerhet på grund av den rådande pandemin. Anledningen till avvikelserna mot årets budget anges inte på övergripande nivå, utan kommenteras för ett antal program och projekt över 100 mnkr.

Beskrivningarna av budgetavvikelser för enskilda program och projekt innehåller inga kommentarer gällande vidtagna åtgärder. Däremot finns under ledningens kommentarer beskrivet det övergripande utvecklingsarbetet gällande investeringsstyrningen som pågår inom trafikförvaltningen. Revisionen kan också i sammanhanget konstatera att nämndens underlag till budget 2021 innehåller en bilaga där risker för ett antal program/projekt analyseras och vidtagna åtgärder kortfattat redovisas.

Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska resultatet som osäkert till följd av pandemin.

2.2 Verksamhet

Nämnden redovisar prognos för de indikatorer till fullmäktiges mål för kollektivtrafiken som tagits upp i regionledningskontorets anvisningar. Det framgår att flera indikatorer på olika sätt påverkas av coronapandemin dels i form av möjligheten att mäta indikatorer, dels effekter som påverkar utfallet. Nämnden bedömer att målnivåerna för de redovisade indikatorerna delvis kommer att uppnås.

Indikatorerna under målet *Trygga resor* och *Attraktiva resor* saknar utfall eftersom ombordundersökningen Upplevd kvalitet inte genomförs sedan april med anledning av covid-19. Trafikförvaltningen följer trenden avseende

båda indikatorerna via Svensk kollektivtrafiks mätning[8]. Nämnden rapporterar vidare att det finns ett tydligt samband mellan oro för smitta i kollektivtrafiken och upplevelsen av att resa med SL. Revisionen noterar även att trafiknämndens mål om *Trygga resor* i praktiken fått en delvis ny innebörd; nämnden rapporterar att resenärer nu upplever en ny typ av otrygghet som är kopplad till smitta och trängsel vilket ställer krav på andra typer av hantering och åtgärder.

För indikatorn punktlighet under målet *Attraktiva resor* överträffar nämnden målnivåerna inom samtliga mätta trafikslag[9], vilket förklaras av det mindre antalet resenärer i trafiken.

Målet om *Effektiva resor* påverkats av en stark, negativ corona-effekt[10]. Indikatorn påstigande resenärer understiger målvärdena inom samtliga trafikslag. Målvärdena för indikatorerna kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna samt kostnad per personkilometer kommer inte heller att uppnås 2020.

Nämnden redovisar de uppdrag som tilldelats nämnden från regionfullmäktige för 2020 och kvarstående uppdrag från tidigare år. Nämnden rapporterar att tolv uppdrag är slutförda och tolv pågår enligt plan. Alla kommer dock inte vara slutförda under 2020. Fyra uppdrag pågår med avvikelse. Nämnden har, i enlighet med anvisningar från regionledningskontoret, föreslagit att tre uppdrag bör avslutas eller förändras med anledning av covid-19 pandemin. Nämnden föreslår att beslut bör fattas att inte fullfölja uppdraget att upphandla och på prov installera plattformsbarriärer. Nämnden förslår också att pausa uppdraget att utreda åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet samt att pausa uppdraget om att utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt. Nämnden framhåller att det nu är viktigt att arbetet fokuserar på omedelbara åtgärder och åtgärder på längre sikt som behövs för att återta resenärer och förtroende för kollektivtrafiken med anledning av rådande pandemi.

Utöver uppdragen har nämnden definierat ett antal aktiviteter som syftar till att stödja måluppfyllelse (se avsnitt 3.4). För nämndens arbete med att hantera effekterna av coronapandemin, se avsnitt 3.1.

Måluppfyllelse och fullmäktiges uppdrag har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport.

---

[8] Svensk kollektivtrafiks mätning Kollbar. Mätningarna skiljer sig åt och urvalet i Kollbar är betydligt lägre, men över tid visar båda undersökningarna samma trend.
[9] För sjötrafiken har inga mätningar genomförts. Ett nytt analysverktyg för mätning av punktlighet i både pendelbåtstrafiken och skärgårdstrafiken har enligt uppgift tagits fram och mätningar har påbörjats.
[10] Trafiken har körts enligt ordinarie schema medan resenärerna uppmanats att inte resa med kollektivtrafiken.

Revisionen bedömer nämndens prognos för det verksamhetsmässiga resultatet som ska prognostiseras i nämndens delårsrapport som osäkert till följd av pandemin.

3 Intern styrning och kontroll

Detta avsnitt inleds med granskning av nämndens hantering av coronapandemin under våren och sommaren. Efter det kommer avsnitt gällande nämndens ordinarie ekonomi-, investerings- respektive verksamhetsstyrning.

3.1 Hantering av coronapandemin

Coronapandemin har påtagligt påverkat trafiknämndens verksamhet. En krisorganisation har mobiliserats och ett antal beslut har tagits som påverkar trafikeringen och den löpande verksamheten i övrigt. De ekonomiska utmaningarna både hittills och framåt är betydande.

3.1.1 Krisberedskap

Enligt regionens krisberedskapsplan[11] ska alla nämnder och styrelser anta lokala krisberedskapsplaner. Det är enligt revisionens mening inte helt tydligt i regionens plan om det är förvaltningschef eller nämnd som ska fastställa planen för trafiknämndens verksamhet. Detta kommer att tas upp i revisionens delrapport för regionstyrelsen. Granskningen visar att trafikförvaltningen har en, av förvaltningschefen fastställd, krisberedskapsplan[12] som använts i tillämpbara delar vid hantering av coronapandemin. I sammanhanget noterar revisionen att epidemiberedskapsplanen[13], som anges ha till uppgift att förebygga spridning av smittsamma sjukdomar samt förhindra spridning av sjukdomen, inte omfattar åtgärder i kollektivtrafiken.

Enligt trafikförvaltningens krisberedskapsplan kan förvaltningen vid en kris befinna sig i olika lägen[14] vilket också följer regionens krisberedskapsplan. Enligt uppgift har samtliga beslut om krislägen tagits av förvaltningschefen. Förvaltningen har sedan början av mars befunnit sig i orange förstärkningsläge respektive gult stabsläge, men har aldrig gått upp i rött katastrofläge. I samband med att förvaltningschefen i början av april beslutade om att gå upp i orange förstärkningsläge utsågs en krisledare och en stab, benämnd coronastaben, med olika funktioner kopplades till krisledaren. Krisledarens ansvar tydliggjordes i en upprättad promemoria[15] den 16 april. Krisledaren ska enligt uppdraget minst en gång/vecka informera förvaltningschefen om progress och status i mottaget uppdrag.

[11] LS 2017-0149, LDR 7191, Reviderad 13 juni 2017
[12] TN-2013-0402, SSÄ-INS-0011, Version 11, 2017-11-09
[13] HSN 2017-1393
[14] Grönt=normalläge, gult=stabsläge, orange=förstärkningsläge, rött=katastrofläge
[15] PM 2020-04-16

Den 18 juni övergick arbetet i krisledningsorganisationen till ett sommarschema motsvarande grönt läge med beredskap att kunna gå upp i högre lägen igen. Från 25 augusti finns det formellt inte längre något stabsberedskapsläge utan arbetet fortgår inom ramen för ordinarie verksamhet men med fortsatt förstärkt samverkansfunktion.

I enlighet med regionens krisberedskapsplan och förvaltningens arbetsordning har TF en egen funktion för tjänsteman i beredskap (TIB). Inom samma organisatoriska ansvarsområde ligger också ansvaret för samverkan med Storstockholmsregionens (SSR:s) samtliga medlemmar[16] samt operativ samverkan med samtliga trafikleverantörer.[17] Samverkan inom SSR, som upprätthålls enligt ordinarie ansvarsfördelning, har varit en viktig del i hanteringen av coronapandemin med löpande möten i SSR som återkopplats till den upprättade coronastaben.

Förvaltningschefen har under den mest intensiva perioden varje vecka sammanträtt med trafikutövarnas VD:ar.[18] Minnesanteckningar från andra hälften av mars finns dokumenterade i det särskilda coronaärendet, se nedan. Förvaltningens säkerhetsdirektör har under krisen infört veckovisa avstämningar med säkerhetscheferna hos trafikutövarna samt underhållsentreprenörer för bana, el, signal och tele, vaktbolag och ISS (ansvarar för biljettkontroller etc.). Det finns minnesanteckningar från mötena som kommer fortsätta hållas även om det i praktiken inte blir lika ofta som tidigare. Trafikförvaltningens säkerhetsdirektör har även medverkat på veckovisa möten med de nationella branschföreningarna för kollektivtrafiken inklusive Trafikverket.

3.1.2 Beslutshantering

Förvaltningens krisberedskapsplan tydliggör en ansvarsprincip som innebär att den som har ansvaret för en verksamhet under normala förhållanden ska ha motsvarande ansvar vid krissituationer. Även detta följer regionens krisberedskapsplan. Det framgår av intervjuer att ordinarie delegations- respektive beslutsordning i linjen har gällt under hela krishanteringen.

Revisionen noterar att chefen för trafikförvaltningen generellt har en omfattande delegation vad gäller planering och beslut om trafikering. Enligt nämndens delegationsordning är denna roll som drift- och resultatansvarig central. Förvaltningschefen anges ha möjlighet att fatta beslut utifrån sin ställning som förvaltningschef utan att vara beroende av formell delegering från trafiknämnden. Delegationsordningen anger dock att för beslut av ekonomisk art är beslutsfattaren skyldig att kontrollera att medelstäckning finns för avsett ändamål innan beslut fattas. Slutligen konstateras i delegationsordningen att

[16] 26 kommuner, brand, polis, sjukvård, länsstyrelsen med flera
[17] Arbetsordning trafikavdelningen, 1869583
[18] Hanteringen av färdtjänsten berörs inte i denna rapport utan redovisas i delrapporten för färdtjänstnämnden.

de flesta beslut av ekonomisk art, inom budgetramen och för i budgeten eller i annat beslut fastställt ändamål, är verkställighetsbeslut.

Underlag i form av riskanalyser, mötesanteckningar etc. med koppling till hanteringen av coronapandemin har förvaltningen dokumenterat i MSB:s[19] portal WIS[20]. Beslut har dokumenterats i ett särskilt ärende, TN 2020-0407[21], som också innehåller en del annat material, se vidare nedan. Enligt ärendet har förvaltningschefen respektive nämndens ordförande fattat fyra respektive två beslut som dokumenterats. Förvaltningschefens beslut har med ett undantag bedömts vara verkställighetsbeslut vilka inte behöver anmälas till nämnden. Ordförandes beslut liksom förvaltningschefens delegationsbeslut är anmälda till nämnden.[22] Övrigt beslutsfattande på olika nivåer i linjen har i de flesta fall inte dokumenterats i det särskilda coronaärendet.

Nämnden har haft två extrainsatta möten under våren och fram t.o.m. augusti har nämnden behandlat två ärenden med direkt koppling till pandemin. I maj beslutade nämnden om revidering av instruktion för trafiknämndens beredningar och utskott[23] vilket möjliggjort deltagande i utskott och beredningars sammanträden på distans. För det andra beslutet se vidare nedan. Därutöver har nämndens två förvaltningschefer muntligt informerat om läget på nämndens sammanträden.

Nämndens presidium har under den mer kritiska fasen sammanträtt flera gånger i veckan. Det finns minnesanteckningar från dessa möten, benämnda presidietjänsteanteckning från möte 2020-03-27 och sedan kontinuerligt fram till 2020-06-16, vilka har lagts in i det särskilda coronaärendet. Det framgår av granskningen att SL:s styrelse inte har haft några möten utöver ordinarie mötesplan.

3.1.3 Påverkan på verksamheten

Trafikering

Kopplat till Folkhälsomyndighetens information om läget och prognoser om utvecklingen av frånvaro på grund av sjukdom m.m. fattade förvaltningschefen i mars beslut om att dra ner trafiken samt att förbereda för ytterligare neddragningar. Trafikutövarna informerades vid konferens 18 mars. Då sjuktalen sedan inte utvecklades så som prognostiserats blev beslutet omgående omprövat internt inom förvaltningen och ett arbete påbörjades med att återgå till normal trafik. Det har framgått att det tog viss tid att komma tillbaka vilket anges bero på sjukfrånvaro hos trafikutövarna.

---

[19] Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
[20] WIS är en portal för Sveriges krisberedskap som syftar till att underlätta för aktörer att dela information före, under och efter samhällsstörningar. Alla inblandade ska enligt MSB kunna skapa sig en helhetsbild av läget, en samlad lägesbild, genom att aktivt dela information. WIS omnämns i regionens krisberedskapsplan men planen ställer inte krav på att WIS ska användas.
[21] ”Trafikförvaltningens planering kring Coronapandemin 2020”.
[22] Trafiknämnden 2020-04-21 respektive 2020-08-25.
[23] TN 2020-0001. Trafiknämnden 2020-05-12

Revisionen konstaterar att samtliga beslut gällande omfattning av trafikering inom ramen för upprättade trafikavtal har fattats av förvaltningschefen eller av personer i organisationen enligt ordinarie delegering i trafikförvaltningens beslutsordning.

Trafiknämndens ordförande beslöt i slutet av mars att påstigning skulle ske via de bakre dörrarna på bussen.[24] En konsekvens av beslutet är att biljetter inte kan verifieras vid påstigning vilket i sin tur får konsekvenser för biljettintäkterna. Alternativa möjligheter att validera biljetter har införts på vissa ställen.

Utöver ordinarie beställd trafik förekommer i förvaltningens avtal s.k. förstärkningstrafik som kan användas i olika sammanhang bland annat för att minska trängsel. Det framgår av granskningen att formerna för planering och beslut om förstärkningstrafik samt de ekonomiska konsekvenserna av förstärkningstrafiken varierar beroende av trafikslag och avtal.

Förvaltningen konstaterade i ett tidigt skede att avtal med s.k. VBP-upplägg[25] måste hanteras i särskild ordning när trafiken ska upprätthållas trots vikande resenärsunderlag utanför trafikutövarens påverkansmöjlighet. Mot denna bakgrund fattade förvaltningschefen den 2 april ett verkställighetsbeslut, dokumenterat i coronaärendet, om att i mars och april tillämpa á conto-utbetalning för uppdrag som trafikutövare inom buss och lokalbana med incitamentsavtal[26] utfört. Därefter fattade nämnden i april beslut om att tillämpa tillfälliga tilläggsavtal, i vissa sammanhang kallade interimsavtal, för bussentreprenörer med VPB-avtal gällande perioden april-september 2020[27]. Tilläggsavtalen, som reglerar de tidigare á conto-utbetalningarna, innebär en annan ersättningsmodell samt att trafikförvaltningen fullt ut planerar och beställer trafiken, se vidare nedan.

Trängsel

En central fråga för kollektivtrafiken har varit hanteringen av trängsel. Folkhälsomyndigheten har lämnat allmänna råd[28] gällande kollektivtrafiken[29]. Enligt råden ska verksamheterna se till att trafiken kan köras i den omfattning som behövs för att minska risken för trängsel, begränsa antalet passagerare per fordon, och informera passagerare om hur de kan minska risken för smittspridning. Trafikförvaltningen har, liksom flera andra trafikorganisationer, efterlyst definitioner på trängsel. Kontakter i ärendet har tagits, bl.a. av

[24] 2020-03-27, TN 2020-0407
[25] VBP = verifierade betalande påstigande
[26] I beslutet används begreppet ”incitamentsavtal” istället för VBP-avtal.
[27] Trafiknämnden 2020-04-21, TN 2020-0407
[28] Enligt folkhälsomyndighetens webbplats, www.folkhalsomyndigheten.se är allmänna råd är inte bindande, men om man väljer att inte göra på det sätt som står i det allmänna rådet ska man kunna visa att samma resultat uppnås på annat sätt.
[29] Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd om allas ansvar att förhindra smitta av covid-19 m.m HSLF-FS 2020:12, 2020-04-01

förvaltningschefen, med Smittskydd Stockholm och folkhälsomyndigheten. I brist på besked har förvaltningen utarbetat en egen skala för bedömning.

Ansvaret för att hantera trängsel i själva fordonet och på stationerna ligger enligt uppgift på trafikentreprenörerna, men befogenheterna för entreprenörerna att avhysa resenärer är enligt lagstiftningen olika för olika trafikslag. Sveriges kommuner och regioner (SKR) har tagit fram två rättsutredningar som drar vissa slutsatser gällande befogenheterna.[30] Parallellt har Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (NRJK) begärt utlåtande från centrala polisledningens operativa avdelning (NOA) i samma fråga. Polisledningens bedömning är att ordningslagens[31] och järnvägslagens[32] skrivningar om befogenheter inte är tillämpbara för att minska trängseln under coronapandemin om en händelse inte eskalerar till en regelrätt ordningsstörning med hot eller våld, vilket trafikförvaltningen förmedlat till trafikutövarna. För sjötrafik råder dock en annan lagstiftning där trafikutövaren generellt har större befogenheter att utöva bestämmande ombord på fartygen.[33] Skälet till att trafikförvaltningen valt att följa polisens tolkning av lagarna är enligt förvaltningen att det är från polisen som trafikföretagen ska söka stöd om en händelse eskalerar.

Granskningen visar att förvaltningen under epidemin har utökat befintliga trängselmätningar och trängselrapporter. Så kallade trängselrapporter har sammanställts varje vecka för samtliga trafikslag och större bytespunkter. Utöver de mätmetoder som sedan tidigare finns i verksamheten har trängselmätningar genomförts av biljettkontrollanter som fick ett ändrat uppdrag när biljettkontroller inte kunde utföras.[34]

På regionens hemsida beskrivs verksamhetens trängselhantering vilken anges vara i enlighet med branschens vägledning.[35] Samverkan kring trängsel pågår kontinuerligt, bl.a. med kommuner kring skolstarterna. Kommunikationsinsatserna kopplat till trängsel har varit omfattande.

---

[30] Yttrande om smittskyddsåtgärder i kollektivtrafiken, Yttrande om smittskyddsåtgärder i järnvägs- och sjötrafik
[31] Ordningslag (1993:1617)
[32] Järnvägslag (2004:519
[33] Trafikförvaltningen har enligt uppgift initierat en dialog mellan SKR och centrala polisledningen för att försöka nå fram till ett ensat synsätt, något möte har dock ännu ej blivit av. För att så långt möjligt ge personalen stöd i arbetet med trängsel har trafikförvaltningen kompletterat sina allmänna köp- och resevillkor med en skyldighet för resenärer att även åtlyda anvisningar från trafikpersonalen som rör förebyggande av trängsel. En regel i ett civilrättsligt avtal är dock inte tillräcklig grund för att polis eller ordningsvakt ska kunna stödja eller ingripa, om inte en regelrätt ordningsstörning har uppstått.
[34] Förvaltningschefen fattade den 7 april ett verkställighetsbeslut, dokumenterat i coronaärendet, om ändrat uppdrag för de biljettkontrollanter som anlitas via avtal med ISS. Biljettkontrollerna har senare återupptagits.
[35] Branschvägledning för hanteringen av höstens utmaningar i den offentligt upphandlade icke platsbokade kollektivtrafiken med anledning av covid-19
2020-08-13. Framtaget av Svensk Kollektivtrafik, branschföreningen för landets regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) och länstrafikbolag i samråd med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR).

Underhåll och investeringsverksamheten

Initialt fanns farhågor gällande påverkan på både underhåll och investeringsverksamheten. Situationen har bevakats inom coronastaben och bl.a. genomfördes i slutet av mars en konsekvensanalys utifrån olika scenarier för pågående investeringsobjekt. Förvaltningen har senare kunnat konstatera att både underhålls- och investeringssidan har klarat att upprätthålla verksamheten relativt bra i den rådande situationen. Viss typ av påverkan konstateras dock som t.ex. problem med besiktningar och begränsade resmöjligheter internationellt. Nämnden kommenterar i sin delårsrapport att några objekt påverkats utifrån att trafikavstängningar inte har kunnat genomföras som planerat. För program Roslagsbanans utbyggnad beslutade ordföranden för trafiknämnden i början av april[36] att senarelägga de planerade arbeten som krävde att Roslagsbanan stängdes av och att ersättningstrafik skulle utföras med buss. Det framgår av ordförandebeslutet och även i senare ärende som behandlats i nämnden att beslutet orsakar tillkommande utgifter. Revisionen noterar att ett nytt genomförandebeslut för program Roslagsbanan behandlats på trafiknämndens sammanträde den 22 september. Som en del av utgiftsökningen framgår det av underlaget att beslutet om att inte stänga av Roslagsbanan med anledning av coronapandemin orsakar tillkommande utgifter på 71 mnkr.[37]

Inköpsprocessen

Som framgått ovan har förvaltningen gjort bedömningen att trafikavtal med VBP-inslag inte kan tillämpas i rådande situation. Mot den bakgrunden har ett antal interimsavtal tecknats. Avtalen gäller i sex månader med möjlighet till förlängning i ytterligare sex månader. De ordinarie trafikavtalen innebär att trafikutövares ersättning i stora delar är beroende av det antal resenärer som reser med kollektivtrafiken. Förvaltningen anger att trafikavtalen och de upphandlingar som föregått avtalen har utgått ifrån ett stabilt resenärsunderlag som trafikutövarna, till följd av ekonomiska incitamentet, har ett intresse av att öka. Genom effekterna av corona med minskat antal resenärer har dessa grundförutsättningar satts åt sidan. Förvaltningen anger också behov av att, på annat sätt än vad som medges i ordinarie VBP-avtal, kunna göra prioriteringar och med kort varsel fatta beslut som påverkar utförandet av kollektivtrafik.

I grunden är det samma tilläggsavtal som har tillämpats för samtliga berörda trafikutövare. Det framgår av intervjuer att en juridisk och affärsmässig prövning av möjligheterna att teckna interimsavtal gjordes i samband med att avtalsförslaget arbetades fram. Prövningen finns dock inte dokumenterad. Beslutsunderlaget till nämnden tar fasta på behovet av att kunna upprätthålla trafiken och att befintliga avtal under rådande omständigheter inte fungerar.

[36] 2020-04-02, TN 2020-0407
[37] SL 2013-1512. Hela behovet av utökad budgetram uppgår till 10 450 – 9 951 = 499 mnkr. Exklusive corona-konsekvenser är behovet 428 mnkr vilket fanns med i nämndens underlag till budget 2021.

Den juridiska prövningen och de affärsmässiga bedömningarna framgår inte av beslutsunderlaget till nämnden. Enligt uppgift har samtliga berörda trafikutövare, efter individuella förhandlingar, accepterat tilläggsavtalen med individuella anpassningar. Övergången till användning av tilläggsavtal har alltså inneburit ett förhandlingsförfarande mellan berörda parter.

Utöver trafikavtalen har även andra typer av avtal prövats inom ramen för coronahanteringen. Av granskningen framgår att förvaltningens hyresgäster fått möjlighet att framvalidera sina hyror samt förhandla om eventuella hyresrabatter. Ansökan om stöd för hyresrabatter har lämnats in till Länsstyrelsen[38]. För de reklamavtal som finns inom verksamheten har den juridiska och affärsmässiga prövningen däremot resulterat i att avtalsförhållandena inte ändras. Gällande färdtjänstverksamheten, se revisionens rapport för färdtjänstnämnden.

Det framgår av intervjuer att pandemin fått konsekvenser även för kommande upphandlingar. Anpassningar har fått göras, t.ex. förlängning av anbudstider, för att möjliggöra för fler företag att lämna anbud. Vissa planerade upphandlingar har fått skjutas upp då förvaltningen bedömt att marknadssituationen påverkats så att det inte är lämpligt alternativt möjligt att genomföra upphandlingen. Samtidigt har förvaltningen noterat ett större intresse än förväntat för vissa upphandlingar.

Förvaltningen anger också att arbetet med planerade upphandlingar i ett fall har behövt avbrytas, och i andra fall flyttats fram i tiden, i syfte att utredas på nytt. Detta berör bl.a. påbörjad upphandling gällande drift och underhåll av fast infrastruktur[39] i tunnelbana, lokalbanor och pendeltågsdepåer. Hanteringen innebär att nuvarande avtal behöver förlängas.

3.1.4 Det ekonomiska läget, risker och åtgärder framåt

Det ekonomiska läget

Att ekonomin skulle komma att påverkas av pandemin stod enligt uppgift klart både för nämndens presidium och förvaltningen i ett tidigt skede och en allmän återhållsamhet med resurser har därför enligt uppgift varit rådande inom förvaltningen. Det framgår att konsultanskaffningen har omprioriterats och att önskemål om nya rekryteringar kräver förvaltningschefens beslut. För att i detta läge kortsiktigt säkerställa resurser och kompetens har en bemanningsgrupp under ledningen tillsats.

En konsekvens av coronapandemin och uppmaningarna att inte resa i kollektivtrafiken är att SL:s Kundtjänst och trafikförvaltningens sektion Resenärsservice och Försäljning fått ta emot ett ökat antal förfrågningar om återköp av

[38] Förordning om statligt stöd när vissa lokalhyresgäster fått rabatt på hyran (SFS 2020:237)
[39] Med fast infrastruktur avses primärt bana, el och signalanläggningarna.

biljetter. Det framgår att förvaltningen inte har ändrat sina rutiner för återköp av biljetter p.g.a. covid-19, utan har fortsatt att arbeta utifrån sina befintliga processer och SL:s ordinarie köp och resevillkor[40] för när återbetalning ska ske.

I underlaget till nämndens ärende om interimsavtalen för buss och lokalbanor framgår att ersättningen ligger i nivå med den ersättning som skulle ha utgått enligt tidigare ersättningsmodell.[41] Förvaltningen anger att merkostnader kan komma att uppstå givet rådande omständigheter, men att som utgångspunkt ska kostnaden för trafiken rymmas inom budgeten för trafikproduktionen 2020. Som framgått av avsnitt 2.1 prognostiserar nämnden i sin delårsrapport att kostnaderna för köpt landtrafik i sin helhet kommer understiga budget.

Som framgått av avsnitt 2.1 prognostiserar nämnden minskade biljettintäkter jämfört med helårsbudgeten på 3 560 mnkr. Regeringen har aviserat statsbidrag gällande bortfall av intäkter till följd av coronasituationen. Enligt Förordning (2020:713) som regeringen beslutade om den andra juli ska de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i hela landet få 3 miljarder kronor i ersättning för minskade biljettintäkter under utbrottet av covid-19. Ersättningen ska beräknas utifrån minskningen av biljettintäkterna under perioden den 1 mars 2020 – 30 juni 2020 jämfört med motsvarande period 2019. Ansökningsperioden är 14 september – 4 oktober. Beslut och utbetalning beräknas till slutet av oktober/början av november. Som framgått av avsnitt 2.1 lämnar inte nämnden någon prognos för hur stor del av ersättningen som kan komma att tillfalla nämnden. Det kan samtidigt konstateras att det i dagsläget är oklart om det kommer att tillkomma ersättning för intäktsbortfallet för resterade period.

Trafiknämnden beslöt i samband med tertialrapporten för 2020 att hemställa hos regionstyrelsen om anvisning för hur konsekvenser av coronapandemin (prognostiserat underskott och bristande måluppfyllelse) ska hanteras.[42] Fullmäktige beslutade vid behandlingen av tertialrapport per april[43] att nämnder och bolag ska undanta effekterna av covid-19 vid sin bedömning av om budgeterat resultatkrav uppnåtts för 2020. I övrigt ansåg fullmäktige frågan besvarad genom regiondirektörens tjänsteutlåtande där det framgår att frågan avseende bristande måluppfyllelse hanteras i samband med att måluppföljningen rapporteras till regionfullmäktige i delårsrapporten per augusti 2020. Trafiknämnden beslutade i sin behandling av nämndens delårs-

[40] AB Storstockholms Lokaltrafik: Allmänna köp- och resevillkor
[41] Ersättningsmodellen för tilläggsavtalen anges syfta till ”att vara enkel, rättvis och transparent där ingen part gynnas eller missgynnas av rådande situation”. Trafikutövarna ska enligt modellen få betalt för trafik som utförs samtidigt som reducerade kostnader för trafikutövaren vid utförande av trafiken under interimsperioden, t.ex. till följd av begränsningar i trafikproduktionen, ska komma trafikförvaltningen till godo. Likaså ska avdrag göras för eventuella ekonomiska stödpaket från staten.
[42] Trafiknämnden 2020-05-26, TN 2020-0044
[43] Regionfullmäktige 2020-06-23, RS 2019-1041

rapport att, med hänvisning till förhållanden som framhållits i tertialrapporten, efterfråga anvisningar för hur konsekvenser av coronapandemin avseende bristande måluppfyllelse 2020 ska hanteras[44].

Risker framåt

Förvaltningens scenariearbete i samband med pandemin visar att coronapandemin med stor sannolikhet kommer att innebära stora konsekvenser framåt för trafiknämndens uppdrag, ekonomi, trygghets- och säkerhetsarbete, upphandlingsprocesser, investeringsplanering och trafikutbud.

I trafikförvaltningens normala trafikplaneringsprocess beställs trafiken för kommande år under tidig höst. För närvarande är osäkerheten mycket stor och beställningar läggs därför enligt uppgift på samma nivå som för 2020.

Det framgår vidare av intervjuer att interimsavtalen kommer att förlängas med de möjliga sex månaderna, men att det råder stor osäkerhet om hur man sedan ska lösa avtalsförhållandena med de aktuella trafikutövarna framåt.

Slutligen uttrycker nämnden i delårsrapporten en farhåga gällande möjligheterna att framåt driva investeringsverksamheten enligt plan.

Åtgärder och planering framåt

Mot bakgrund av den ekonomiska situationen och den allmänna osäkerheten kring verksamhetens framtida situation har enligt uppgift ett antal utredningar i tidiga skeden inom investeringsverksamheten redan lagts på is i avvaktan på analys och kommande prioriteringar. Vidare har förvaltningen deltagit i ett regionövergripande arbete med att se över investeringsplanen (se avsnitt 3.3).

Det framgår av granskningen och nämndens delårsrapport att förvaltningschefen har initierat ett återtagandeprojekt som samlar arbete med analyser, planering och förberedelser inom flera olika områden. Enligt nämndens delrapport är följande områden prioriterade: arbete med olika åtgärder för att stegvis och så snabbt förutsättningarna medger återfå resenärer och intäkter, analysera kostnadssituationen utifrån ett lägre resande samt föreslå besparingar inom administration, köpt trafik och underhåll (konsekvenser för investeringsverksamheten måste också analyseras/bedömas), prioritera planerade uppdrag och aktiviteter i VP 2020 och inför VP 2021.

Trafikförvaltningen har enligt delårsrapporten fortsatt arbetet med att ta fram en effektiviseringsplan med fokus på effektiviseringar inom administration och arbetssätt. Nämnden har i ett separat yttrande över promemoria Effektiv administration inom Region Stockholm (se avsnitt 3.2) angett ett antal effektiviseringsåtgärder.

[44] TN 2020-0044, FUT 2019-1001, TN 2020-09-22 Förslag i tjänsteutlåtande - protokoll ännu ej tillgängligt när denna rapport skrivs.

3.1.5 Bedömning

Revisionen konstaterar att coronapandemin varit och är en omfattande utmaning för trafiknämndens verksamhet. Revisionen bedömer att det har funnits en tydlig och transparent krishantering inom förvaltningen i samarbete med nämndens presidium och berörda entreprenörer. Förvaltningens krishanteringsplan har utgjort utgångspunkt för hanteringen. Revisionen anser att det skulle vara värdefullt för nämnden att redan nu göra en utvärdering av krishanteringen i syfte att fånga upp eventuell förbättringspotential framöver.

Revisionen konstaterar att nämndens presidium kontinuerligt har hållit sig underrättad om situationen och bland annat hållit extra inkallade möten. Vidare konstaterar revisionen att ett särskilt coronaärende har öppnats i diariet och noterar som positivt att underlag gällande scenarieanalyser, trängselrapporter o.s.v. finns samlade i MSB:s krishanteringssystem.

Revisionen noterar att beredskapen och upplägget för att hantera situationer med behov av särskild styrning av trafiken ser olika ut för olika trafikslag och för olika avtal. Det framgår av granskningen att trafikavtalen med VBP-upplägg för buss och lokalbana inte har fungerat i den rådande krisen, varför tilläggsavtal, efter förhandlingar, har träffats med berörda trafikutövare. Revisionen menar att dessa erfarenheter bör återföras till kommande avtalsarbete.

Revisionen ser positivt på att förvaltningschefen initierat ett arbete med åtgärdsplanering inom flera olika områden. Revisionen konstaterar samtidigt att de ekonomiska och verksamhetsmässiga utmaningarna framöver är stora. Inte minst trängselfrågan innebär svårigheter såväl för hanteringen i den omedelbara dagliga driften som kopplat till de långsiktiga målen för nämndens verksamhet. Vid tidigare uppföljningar har revisionen konstaterat att vare sig nämndens årsrapport eller specifika ärenden under året innehåller någon redovisning av genomförd effektivisering. Mot bakgrund av den nu rådande ekonomiska situationen är det än mer angeläget med en tydlig redovisning.

När det gäller omfattning och utformning av trafikering konstaterar revisionen att nämndens långtgående delegation till förvaltningschefen varit behövlig i den inledande fasen av krisen. Mot bakgrund av de förändrade ekonomiska förutsättningarna för nämnden är det dock enligt revisionens mening tveksamt om förvaltningschefens befogenheter att fastställa kommande års trafikering i detta läge är förenligt med kommunallagens begränsningar av rätten att delegera.

3.2 Ekonomistyrning

Vid nämnd-och ledningsgruppsmöten har nämndens ekonomi och prestationer samt övriga verksamhetsförändringar behandlats. Nämnden har informerats om det ekonomiska utfallet i relation till budget samt prognoser för fortsättningen av året.

3.2.1 Pågående och planerade effektiviseringsåtgärder

Revisionen har vid ett flertal tillfällen[45] understrukit vikten av att nämnden tydliggör vilken effektiviseringspotential som finns inom verksamheten och att trafiknämndens/trafikförvaltningens beskrivningar av effektiviseringsmöjligheter kan konkretiserats. Kopplat till detta arbetar nämnden också sedan ett antal år tillbaka med ett uppdrag från fullmäktige att ta fram en *effektiviseringsplan*. I sin verksamhetsberättelse för 2019 angav nämnden att en plan var under framtagande och att ett första steg var att effektivisera beställarorganisationen med två procent. Nämnden poängterar i delårsrapporten att arbetet med effektiviseringsplanen har fått ytterligare aktualitet givet det stora corona-relaterade intäktstappet. Nämnden rapporterar också för första gången ett utfall för indikatorn Administrationens andel av kostnaderna. Andelen anges till 2,1 procent för perioden och prognostiseras till 2,2 procent för året. Revisionen noterar dock att indikatorn varken relateras till målvärdet från fullmäktige – det vill säga minska från 2019 – eller till det tidigare angivna målet om en effektivisering av beställarorganisationen med två procent.

Revisionen kan i sammanhanget också konstatera att nämnden i sitt budgetunderlag för 2021[46] såväl som i sitt yttrande[47] över regionledningskontorets promemoria Effektiv administration i Region Stockholm, RS 2020-0623 behandlar ett antal pågående och kommande effektiviseringsåtgärder.

I budgetunderlaget återfinns dels en kortfattad beskrivning av effektiviseringsarbete inom fyra fokusområden – köpt trafik, digitalisering, beställarorganisation och kompetensförsörjning samt affärsmodeller – dels en lista över ett antal kostnadsposter som justerats ned i förhållande till de av verksamheten äskade behoven. En av dessa kostnadsposter är Drift och underhåll, som justeras ner med 125 mnkr i förslaget för 2021. Revisionens granskning visar att det redan i budgeten för Drift och underhåll 2020 finns inlagt ett generellt sparbeting på 91 mnkr, som enligt prognosen inte kommer kunna åstadkommas. Istället prognostiseras kostnaden för drift och underhåll överskrida budget med 99 mnkr, där den största delförklaringen utgörs av budgetavvikelser för underhållskostnader fördelade på akut/avhjälpande underhåll (38 mnkr) och planerat/förebyggande underhåll (18 mnkr). Revisionen kan således konstatera att behovet av akut underhåll är stort, och att kostnadsminskningar förefaller svåra att genomföra. Nämnden anger i budgetunderlaget för 2021 att trafikförvaltningen kommer att utreda konsekvenserna av nedjusteringen av kostnaden under hösten.

I nämndens yttrande över regionledningskontorets förlag på åtgärder för att effektivisera den övergripande administrationen inom regionen, diskuteras ett antal effektiviseringsmöjligheter inom trafikförvaltningens administration

[45] Landstingsrevisorerna, projektrapport 12/2018; Landstingsrevisorerna, årsrapport trafiknämnden 2018; Regionrevisorerna, årsrapport trafiknämnden 2019
[46] TN 2019-1348, RS 2020-0078
[47] FUT 2020-1127 TN 2020-1249

och arbetssätt. Även här rapporteras om de administrativa kostnadernas andel av de totala kostnaderna (ca 2 procent), tillsammans med en uppskattning av kostnaden för trafikförvaltningens beställarorganisation[48] i förhållande till totalen (ca 5 procent). Det konstateras samtidigt att de administrativa kostnaderna i absoluta tal har ökat sedan 2018. Att andelen trots det kan ligga kvar runt 2 procent förklaras av att kostnaderna för anläggning och trafik ökat i motsvarande grad. Vidare anges som förklaring till kostnadsökningen främst ökade utfördelade centrala kostnader från serviceförvaltningen samtidigt som förvaltningen, med samma administrativa resurser, fr.o.m. 1 januari 2020 också ansvarar för aktiveringen av utbyggd tunnelbanas anläggningar in i SL. Såväl kostnaden för administration som kostnaden för beställarorganisationen uppges kunna effektiviseras genom digitalisering, nya arbetssätt och samordningssynergier i relation till regionen som helhet respektive internt inom förvaltningen eller inom berörda branscher.

Nämnden redovisar vidare redan genomförda kostnadsbesparingar inom personalområdet – framför allt vad gäller konsultanvändning, vilket väntas leda till minskade utrednings- och utvecklingsuppdrag – samt pågående utvecklingsarbete inom en rad områden. Arbetet med huvudprocesskartan tas upp, liksom området leda och styra och den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen, vilka samtliga uppges kunna leda till ett mer systematiskt, kvalitativt, enhetligt och effektivt arbetssätt för ledning och styrning. Även åtgärder för att stärka den ekonomiska rapporteringen, som nya kalkylmodeller och förbättrat systemstöd, nämns tillsammans med åtgärder för stärkt analysförmåga, i form av förbättrade analysplattformar och utvecklat systemstöd. Slutligen lyfter förvaltningen även fram sitt pågående arbete med digital transformation och framtagandet av en digital roadmap.

3.2.2 Långsiktig ekonomisk uthållighet

Liksom övriga nämnder har trafiknämnden att förhålla sig till fullmäktiges inriktningsmål om Långsiktig ekonomisk uthållighet. I delårsrapporten rapporterar nämnden att det verksamhetsspecifika målet Ett resultat i balans prognostiseras att uppnås om det stora corona-relaterade intäktsbortfallet räknas av, vilket är i enlighet med vad som anges i fullmäktiges tertialrapport. När det gäller det verksamhetsspecifika målet Självfinansiering av drift och ersättningsinvesteringar uppger nämnden att den kraftiga negativa effekt som den minskade biljettförsäljningen haft på rörelseresultatet, leder till att rörelseresultatet för året prognostiseras till att enbart täcka verksamhetskostnaderna. När det gäller ersättningsinvesteringar uppges att statliga bidrag krävs för att även dessa ska täckas. I vilken grad de statliga bidragen kommer att täcka dessa kostnader är förknippat med osäkerhet, och de flesta indikationer tyder på att nämnden inte kommer att få full ersättning för sitt corona-relaterade intäktsbortfall.

[48] I texten står ”… det som möjligen skulle kunna kallas ’beställarorganisation’, dvs. det som inte är drift, underhåll och kapitalkostnader”.

3.2.3 Bedömning

Revisionen ser positivt på det utvecklingsarbete som pågår inom förvaltningen när det gäller ekonomistyrningen. Bland annat har konkretisering av effektiviseringsmöjligheter, som revisionen tidigare pekat på, delvis åtgärdats. Det är dock fortfarande inte konsekvent tydliggjort hur nämnden ser på vilken effektiviseringspotential som finns i verksamheten, eller hur denna i praktiken ska förverkligas. När det gäller konsekvenserna av föreslagna nedjusteringar av kostnader som förvaltningen angett ska utredas under hösten menar revisionen att en konsekvensbeskrivning bör *föregå* och bifogas sådana kostnadsminskningsförslag. Mot bakgrund av föreslagna besparingar inom drift och underhåll vill revisionen peka på tidigare lämnade rekommendationer gällande att redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och reinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.[49]

Det kan konstateras att de ekonomiska konsekvenserna för nämnden på kort sikt är oklara då det är osäkert hur intäktsbortfallet kommer att hanteras från statens sida. Revisionen konstaterar också att årets omfattande biljettintäktsbortfall och övriga effekter av coronapandemin innebär konsekvenser som kommer att vara kännbara under kommande år. Det kommer att innebära en stor ekonomisk utmaning och riskerar att få långtgående konsekvenser för nämndens möjlighet till långsiktig ekonomisk uthållighet.

3.3 Investeringsstyrning

3.3.1 Anpassning till regionens nya investeringsregelverk

Region Stockholms tidigare regelverk för investeringsverksamheten, Investeringsstrategin[50], upphörde i november 2018 i och med att fullmäktiges budget för 2019 angav styrande principer för regionens investeringar.[51] Först i samband med budget 2020 hade sedan regionstyrelsen berett Riktlinje för investeringar som antogs i samband med budgetbeslutet[52]. Revisionen har tidigare genomfört en granskning av den nya investeringsstyrningen och bedömde då bl.a. att det kvarstår områden att utveckla och förtydliga i flera delar i de regionövergripande styrande dokumenten.[53]

Det framgår av nu genomförd granskning att trafikförvaltningen påbörjade arbetet med att anpassa verksamheten till de nya riktlinjerna under hösten 2019 och att förvaltningen sedan början av 2020 bedriver ett utvecklingsprojekt i syfte att anpassa nämndens investeringsprocess till den nya riktlinjen. I

[49] Rekommendation nr 1403 (28885 enligt ny numrering), Landstingsrevisorerna projektrapport 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken. Även rekommendation nr 34239, Regionrevisorerna projektrapport 13/2019 Strategisk planering av underhåll
[50] LS 1308-1033, LS 1407-0854
[51] De styrande principerna finns även med i fullmäktiges budget för 2020, RS 2019-1161, RS 2019-0829.
[52] RS 2019-0867, RS 2019-0829
[53] RK 2020-0025, Regionrevisorerna Projektrapport 14/2019 Investeringsprocessen – förutsättningar för styrning och samordning

enlighet med riktlinjen benämns den nya processen åtgärdsvals- och investeringsprocessen (ÅIP). En utsedd projektledare driver arbetet som är nära kopplat till förvaltningens allmänna utvecklingsarbete gällande verksamhetens huvudprocesser (se avsnitt 3.4). Enligt den senast reviderade tidplanen[54] ska merparten av utvecklingsarbetet vara avslutat under september månad och därefter ska interna utbildningar genomföras oktober – november. Det framgår dock att tidplanen inte kommer att kunna hållas fullt ut utan att projektarbetet kommer att fortgå hela 2020. Implementeringen i verksamheten kommer sedan fortsätta under 2021.

En del i projektarbetet är att ta fram olika typer av mallar, t.ex. kalkylmallar, som ska användas i de olika stegen i processen. Förvaltningen framhåller i intervjuer t.ex. hållbarhetsområdet där kraven enligt förvaltningens analys är högre i nya ÅIP än tidigare och att området fortfarande inte har kunnat hanteras fullt ut. Riktlinjen definierar att processen i olika steg ska innehålla hållbarhetsbeskrivning, -bedömning, -analys, - plan och -ambitioner men specificerar inte några krav avseende innehåll eller omfattning i det som ska levereras i de olika stegen. För de genomförandebeslut som under 2020 tagits fram av nämnden har förvaltningen successivt fått lösa utformningen av hur t.ex. hållbarhetsplanen ska utformas (se även övergångsregler nedan).

Det framgår också av intervjuer att förvaltningen har behövt ägna särskild uppmärksamhet åt hur riktlinjerna ska hanteras kopplat till IT-investeringar samt att även ersättningsinvesteringar har en särskild problematik när det gäller implementeringen av den nya riktlinjen.

Trafikförvaltningen ställde under hösten 2019 ett antal frågor till regionledningskontoret gällande förtydliganden av riktlinjen och har i årets implementeringsarbete bland annat saknat kompletterande anvisningar från regionledningskontorets sida. Några formella klargöranden från regionledningskontorets sida har inte lämnats. Trafikförvaltningen har därför arbetat med att ta fram egna förslag som sedan stämts av med tjänstemän inom regionledningskontoret för bedömning av om de ligger i linje med riktlinjens intentioner. Detta återges i revisionens Delrapport 2020 till regionstyrelsen.

Övergångsregler

I samband med att den nya riktlinjen för investeringar beslutades fanns inom trafiknämndens investeringsplan redan ett antal pågående investeringsobjekt i tidiga faser (utrednings- respektive planeringsfasen). Regionstyrelsen har inledningsvis inte lämnat några anvisningar gällande hur dessa objekt ska hanteras. Trafikförvaltningen sammanställde i slutet av 2019 ett antal objekt i investeringsplanen för avstämning gällande övergångshantering. Förvaltningen har informellt fått ett samlat svar med principer för hanteringen. Av principerna framgår att medel för kompletterande analyser, t.ex. åtgärdsvals-

[54] 2019-06-22. Statusrapporter lämnas till förvaltningens investeringsråd

analyser, där sådana bedöms nödvändiga enligt det nya regelverket, kan hanteras som prognosavvikelser under 2020 för att sedan inarbetas i budget för 2021. För de investeringsobjekt som finns med i investeringsplanen men där det ännu inte finns något formellt beslut att starta investeringsobjektet föreslås att beslut om inriktning[55] även omfattar genomförandet av en åtgärdsvalsanalys.

Som framgår ovan skulle det nya investeringsregelverket under 2020 kunna leda till budgetavvikelser då en del av utredningsarbetet enligt det nya regelverket ökar kostnaderna istället för att tas som en del av investeringsutgiften vilket inte var hanterat i budgeten för 2020. I praktiken har det visat sig att övergångsproblematiken blivit ganska liten under 2020 då mycket av utredningsarbetet för investeringar i tidiga skeden dels stannat av p.g.a. coronapandemin, dels parkerats mot bakgrund av pågående omprioriteringsarbete (se avsnitt 3.3.2).

Tidigare har det inte funnits några särskilda krav på att effektmål ska tas med i genomförandebeslut om sådana inte fastställts tidigare i processen. Enligt det nya regelverket ska kvantifierade effektmål i form av indikatorer och mätetal samt förväntad realiseringstid finnas med i beslutsunderlaget redan till inriktningsbeslut. Revisionen konstaterar att det för en lång tid framöver kan komma att innebära svårigheter att genomföra den avslutande fasen, effektrealisering[56], för flertalet projekt i hela region Stockholm om det i samband med genomförandebeslut inte finns fastställda effektmål sedan tidigare.

3.3.2 Investeringsbehov i underlaget till investeringsplanen 2021

I den ordinarie budgetprocessen inför 2021, som startade före coronapandemin, har trafiknämnden i enlighet med regionstyrelsens anvisningar tagit fram ett underlag till arbetet med budget 2021[57]. Ärendet hanterades i nämnden i maj 2020.

Enligt regionens riktlinjer ska n*ämnder och bolags investeringsprioriteringar resultera i ett förslag till investeringsplaner, som vidarebereds i Region Stockholms budgetprocess*. Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden att 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[58].

[55] I den nya riktlinjen har den tidigare ”utredningsfasen” ersatts med ”inriktningsfas”, med delvis annat innehåll.
[56] Enligt Riktlinje Investeringar: Den sista delen i processen består av en fas effektrealisering. Under denna fas ska den nämnd / bolag som ålagts att följa upp realiseringen av genomförda åtgärder och investeringar mäta och utvärdera om beslutade effektmål och hållbarhetsambitioner uppnåtts.
[57] TN 2019-1348, RS 2020-0078. TN 2020-05-26
[58] Rekommendation nr 534 (28814 enligt ny numrering). Landstingsrevisorerna årsrapport TN 2014

Det framgår av revisionens granskning att nämndens förslag till investeringsplan för 2021 innehåller en tabell med prioritering av föreslagna objekt vilket följer regionledningskontorets mall för investeringsplanen.

Revisionen konstaterar samtidigt att nämndens budgetunderlag inte innehåller några övergripande beskrivningar av hur pågående och kommande investeringar bör prioriteras. Det framgår däremot av texten att investeringsbehoven framåt är omfattande. Nämnden skriver att investeringstakten kommer att bestå under planperioden och att kollektivtrafiken för den kommande perioden 2021–2030 kommer ha omfattande behov för att säkerställa både en väl fungerande kollektivtrafikanläggning och en ökad tillgänglighet. Nämnden konstaterar att det finns indikationer på utökat behov av tillkommande investeringar som resultat av utbyggd tunnelbana (till exempel trafikstyrningssystem) och beslutade objekt inom Sverigeförhandlingen. Nämnden anger vidare att det till detta tillkommer ett ökat behov av underhåll och ersättningsinvesteringar för att upprätthålla anläggningens säkerhet, funktion och värde. Även ersättningsinvesteringar som möter digitaliseringens framväxt, till exempel behovet av skräddarsydd trafikinformation och förbättrad möjlighet för resenärer att köpa och hantera biljetter, ingår i detta.

Gällande förslaget till investeringsplan anges att planen omfattar pågående och beslutade investeringar, men att den inte visar hela behovet av investeringar för ej beslutade delar av projekt i tidiga faser eller framtida investeringar där investeringsprocessen ännu ej initierats.

Hänvisning görs här till trafikförvaltningens arbete med att tydligare synliggöra hela kollektivtrafiksystemets aktuella och långsiktiga investeringsbehov. Arbetet bedrivs ur ett systemperspektiv och omfattar samtliga trafikslag i kollektivtrafiksystemet.

Revisionen har granskat nämndens förslag till investeringsplan för 2021 i syfte att analysera den tillkommande investeringsvolymen, dvs. volymen utökade behov inom redan upptagna objekt och tillkommande nya investeringar. Nämnden har, enligt revisionens genomgång, i sitt budgetunderlag föreslagit tillkommande investeringar som totalt uppgår till ca 11 mdkr jämfört med budget 2020. Det handlar om 1,1 mdkr i tillkommande utgifter för objekt i genomförandefasen, 1,3 mdkr avser ökade uppskattade utgifter för objekt som ligger i planeringsfasen, 0,2 mdkr avser objekt som ännu inte är beslutade, 5,6 mdkr avser objekt där det tidigare bara har angetts medel för utredning och 2,7 mdkr för helt nya objekt.

Ytterligare prioriteringsarbete

Det framgår av intervjuer att ett fortsatt arbete med prioritering av investeringar har pågått efter att nämnden avlämnat sitt förslag till investeringsplan. Vid fullmäktiges behandling av tertialrapporten per april 2020 beslöt fullmäktige att avbryta investeringsobjekt Samkörbarhet (1,4 mdkr) för vidare utredning. Fullmäktige gav därutöver regionstyrelsen i uppdrag att fortsätta

tidigare påbörjad översyn[59] för att stärka investeringsstyrningen. Enligt uppgift har regionledningskontoret, genom det inrättade investeringsrådet, analyserat möjligheterna att minska investeringsvolymerna. Trafikförvaltningen har, via sitt eget investeringsråd (se avsnitt 3.3.4), bidragit i arbetet. Förvaltningen har också varit representerad i det regionövergripande investeringsrådet.

Då prioriteringsprocessen har pågått på tjänstemannanivå utan några formella anvisningar från regionstyrelsens eller regionledningskontorets sida och utan krav på formella sammanställningar och behandling i trafiknämnden eller regionstyrelsen har revisionen inte kunnat granska prioriteringsarbetet. Det framgår dock av intervjuer att förvaltningen i sitt eget arbete använt en utvecklad form av den prioriteringsmodell som tagits fram av regionledningskontoret inom ramen för den nya investeringsprocessen. I trafikförvaltningens prioriteringsmodell har systemperspektivet lagts in.

3.3.3 Ej redovisade investeringsbehov

Revisionen har i tidigare granskningar konstaterat att det finns omfattande tillkommande investeringsbehov, bl.a. inom tunnelbanan, som inte tydligt har redovisats i vare sig nämndens egna, långsiktiga planeringsdokument eller i t.ex. nämndens underlag till fullmäktiges budgetar [60]. Revisionen har mot denna bakgrund tidigare rekommenderat trafiknämnden när det gäller tillkommande investeringsbehov att dels säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov, dels ge fullmäktige en heltäckande bild av alla kända tillkommande behov av investeringar på kort och lång sikt även där utgiften inte är preciserad.[61]

Revisionen har också i tidigare granskningar särskilt poängterat behovet av att tydliggöra nämndens behov av ersättningsinvesteringar. Revisionen rekommenderade 2018 trafiknämnden att redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.[62] Som framgått av avsnitt 3.3.2 ovan anger även nämnden i sitt underlag till budget 2021 att de framtida investeringsbehoven är omfattande. Behoven preciseras dock inte i någon beskrivning.

---

[59] Av fullmäktiges budget 2020 framgår följande: ”I syfte att minska Region Stockholms kostnader för investeringar ges
regionstyrelsen i uppdrag att i samråd med berörda nämnder och bolag genomföra en översyn av Region Stockholms investeringar. Översynen ska inkludera såväl planerade som redan beslutade investeringsobjekt. … Utifrån översynen ska regionstyrelsen återkomma med förslag till fullmäktige om investeringar som bör avbrytas, ges ny inriktning eller omfattning.”
[60] Landstingsrevisorerna projektrapport 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken
[61] Rekommendation nr 1402 (28884 enligt ny numrering). Landstingsrevisorerna projektrapport 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken.
[62] Rekommendation nr 1403 (28885 enligt ny numrering). Landstingsrevisorerna projektrapport 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken.

Liksom tidigare framkommer det i trafiknämndens och förvaltningens dokument att de framtida behoven, både vad gäller nyinvesteringar och ersättningsinvesteringar, ska preciseras i förvaltningens utvecklingsplaner inom ramen för det strategiska ramverket (se avsnitt 3.4.3). Enligt nämndens delårsrapportering ska en utvecklingsplan tunnelbana färdigställas under 2020.

I sammanhanget noterar revisionen det uppdrag som nämnden fick av fullmäktige i budget 2015 om att utreda tillkommande investeringsbehov för utbyggnad av tunnelbana. Regionstyrelsen skriver i sitt ärende Investeringar Avstämning av Budget 2020 för Region Stockholm[63] att arbetet med tunnelbaneutbyggnaden kan innebära tillkommande investeringar i regionens befintliga angränsande anläggningar. Trafiknämndens utredningsarbete kring tillkommande investeringar anges därför vara av stor vikt då utredningen kan komma att påverka regionens långsiktiga investeringsplan. I trafiknämndens delårsrapport redovisas att uppdraget pågår. Underlag för kommande beslut om inriktning och planering har enligt delårsrapporten tidigare förväntats finnas tillgängligt under första halvåret 2021. Nämnden anger att med anledning av förändrad tidplan för utbyggnaden av tunnelbanan behöver investeringsbehoven ses över vilket kan leda till att beslut om inriktning och planering kommer senare i planperioden.

Revisionen har också tidigare kommenterat att det inte finns en tydlig linje för när en investerings hela uppskattade utgift tas med i nämndens underlag till investeringsplanen och när det bara är utgifterna för utredningar som tas med. Det framgår av granskningen att det fortfarande inte finns någon enhetlig hantering. I en del fall tas hela det uppskattade investeringsbeloppet med i underlaget till investeringsplan medan det i andra fall finns uppskattade investeringsbelopp ”utanför plan”, d.v.s. som inte tas med i underlaget till investeringsplan. Revisionen noterar dock som positivt att nämndens tabeller nu tydliggör om upptagna belopp omfattar hela utgiften för investeringens genomförande eller enbart utgifter som avser inriktnings- och/eller inriktnings- och planeringsfas. Enligt förvaltningen förväntas hela hanteringen bli tydligare i den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen.

Prioritering kopplat till kommande investeringsbehov

Implementeringen av den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen sätter också fokus på hur den långsiktiga planeringen och prioriteringen av utvecklingsbehov går till, och då bl.a. formerna för prioritering av vad som över huvud taget ska placeras in i åtgärdsvals- och investeringsprocessen.

Revisionen konstaterar att identifiering och prioritering av kommande behov i hög grad är kopplat till det strategiska ramverket där revisionen sedan tidigare konstaterat behov av förtydliganden, inte minst kompletteringar gällande formerna för prioritering med stöd av ramverket.

[63] RS 2019-1053, RS 20200218

3.3.4 Investeringsrådet

Revisionen har tidigare rekommenderat trafikförvaltningens ledning att tydliggöra roller och ansvar för förvaltningens investeringsråd i förhållande till den formella beslutsprocessen och nämndens ansvar för investeringsverksamheten.[64] Det framgår av årets granskning att trafikförvaltningen har två olika dokument som innehåller inte helt överensstämmande skrivningar om investeringsrådet.[65]

I förvaltningschefens fastställda arbetsordning för trafikförvaltningen framgår att förvaltningens olika råd ska fungera som stöd till trafikförvaltningens ledningsgrupp och till linjeorganisationen. Råden ansvarar enligt arbetsordningen för att upprätthålla en rådgivande och beredande funktion, och ska säkra ett tvärfunktionellt arbete i aktuella processer. Det tydliggörs att beslut ska fattas i enlighet med en stående agendapunkt på trafikförvaltningens ledningsmöten. För investeringsrådet anges specifikt att rådet ”ska vara rådgivande och beredande i frågor som rör framdriften av trafikförvaltningens investeringsarbete. Rådet hanterar den månatliga uppföljningen av trafikförvaltningens investeringsverksamhet. Rådet säkerställer efterlevnad av styrande principer och regelverk.”

Det har framkommit i revisionens granskning att investeringsrådets roll också har definierats i ett s.k. styrkort som bl.a. preciserar att rådet ska ”Säkerställa tydliga prioriteringar, långsiktigt lägre utgifter och effektivt genomförda investeringar”. Det framgår inte av styrkortet om det är fastställt och i så fall av vem.

3.3.5 Internrevisionens granskning och fastställd åtgärdsplan

Trafikförvaltningens internrevision har under 2019–2020 genomfört en granskning med nära koppling till ovanstående iakttagelser[66]. Internrevisionens sammanfattande bedömning i rapporten är bl.a. ”Ändamålsenligheten och effektiviteten med vilken trafikförvaltningen väljer ut de projekt som ger störst bidrag till verksamhetens mål är ej tillfredsställande”. Internrevisionen anger vidare att förbättringsåtgärder har initierats men inte i tillräcklig utsträckning. Bristerna orsakar enligt internrevisionen i dagsläget kostsam ineffektivitet och osäkerhet i fråga om de rätta projekten och investeringarna genomförs.

Internrevisionens rapport redogör för en rad iakttagelser med tillhörande riskbedömning. Flera av iakttagelserna sammanfaller med regionrevisionens iakttagelser t. ex att det strategiska ramverket är svårtillgängligt, att strategiska och taktiska dokument i ramverket saknas, att investeringsrådets roll, arbetssätt och ansvar inte är tillräckligt formaliserat och att det är svag kän-

[64] Rekommendation nr 37778, Regionrevisorerna Årsrapport TN 2019
[65] Dessutom framgår det i förvaltningens anvisning "Att skriva beslut och tjänsteutlåtande” att samtliga tjänsteutlåtanden ska beredas i investeringsrådet innan beslut i TN.
[66] Revisionsrapport Internrevision Urval av och ändringar i projekt på trafikförvaltningen, TN 2019-0289-1

nedom om hur kollektivtrafikens behov fastställs. Till rapporten hör en fastställd åtgärdsplan där flera av åtgärderna kopplas till arbetet med den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen. En åtgärd är även den nu pågående översynen av det strategiska ramverket (se även 3.4.3).

3.3.6 Bedömning

Revisionen ser positivt på förvaltningens arbete med att implementera den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen utifrån regionens nya riktlinje. Revisionen noterar också den genomgång som förvaltningen sammanställt av viss övergångsproblematik.

Samtidigt konstaterar revisionen att det fortfarande finns oklarheter gällande verksamhetens långsiktiga investeringsbehov, speciellt gällande ersättningsinvesteringarna. Det gäller även hur prioriteringsarbetet på nämndnivå, framförallt i de tidiga skedena, ska ske. Nämndens prioriteringar inom investeringsplanen sammanfattas inte på ett tydligt sätt i förslaget till budget 2021 och för de långsiktiga behoven pågår fortfarande utredningsarbete. Det är enligt revisionen inte heller helt tydligt vilken roll förvaltningens interna investeringsråd har, bland annat i prioriteringsarbetet.

Revisionen avser att under 2020 fortsatt följa pågående arbete med dels åtgärdsvals- och investeringsprocessen, dels det strategiska ramverket (och även åtgärdsplanen kopplat till internrevisionens rapport) för att till årsrapporten göra en ny bedömning av framförallt en tidigare rekommendation från 2014[67].

3.4 Verksamhetsstyrning

Nämnden har i verksamhetsplanen i huvudsak brutit ner fullmäktiges mål som berör verksamheten till egna uppföljningsbara mål och indikatorer. Nämnden har också, utöver uppdragen från fullmäktige, fastställt ett antal egna aktiviteter som ska genomföras under året. Nämnden rapporterar att majoriteten av totalt 31 aktiviteter löper enligt plan. Fem aktiviteter har redan genomförts under året, ytterligare tre föreslås att avslutas (varav två med anledning av coronapandemin). Fem aktiviteter pågår med avvikelse och är alla påverkade av pandemin.

Revisionen har tidigare konstaterat att förvaltningen bedriver utvecklingsarbete inom flera viktiga områden för att hantera identifierade problem och utvecklingsbehov inom intern styrning och kontroll. Det framgår av revisionens granskning att arbetet fortsätter under 2020 även om visst utvecklingsarbete

[67] Rekommendation nr 534 (28814 enligt ny numrering). Landstingsrevisorerna årsrapport TN 2014”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.”

har fördröjts respektive pausats med anledning av den rådande coronapandemin. Pandemin har samtidigt inneburit att andra åtgärder än de tidigare planerade har behövt vidtas i verksamheten.

3.4.1 Verksamhetens övergripande processer

En viktig komponent i den övergripande verksamhetsutvecklingen är förvaltningens arbete med en huvudprocesskarta. Bland annat har förvaltningen framhållit att huvudprocesskartan är en viktig del i att, inom ramen för arbetet med intern kontroll, skapa förutsättningar för att identifiera och etablera nyckelkontroller i verksamhetens processer. Under 2019 har huvudprocesskartan fastställts och det finns en nulägesbeskrivning av hur de övergripande kärnprocesserna[68] inom förvaltningen i praktiken ser ut. Beskrivningarna ska framåt användas som underlag och stöd i arbetet med att utveckla processerna. Processägare och processledare för kärnprocesserna utsågs i slutet av 2019 och har under våren 2020 genomfört en första processanalys, som ska ligga till grund för att identifiera aktuella utvecklingsområden i det fortsatta arbetet.

Till kärnprocesserna har tolv stödprocesser pekats ut. Revisionens granskning visar att arbetet med att kartlägga de tolv utpekade stödprocesserna delvis har påbörjats men har försenats av den rådande coronapandemin. Arbetet kring stödprocesserna ska enligt uppgift tas upp igen under hösten.

Den så kallade leda- och styraprocessen kompletterar övriga processer. Utvecklingen av leda- och styraprocessen har tidigare bedrivits separat, men nu sker utvecklingsarbetet mer samlat samtidigt som utvecklingen fortsätter. En viktig del i leda- och styraprocessen är kopplingen till det strategiska ramverket (se avsnitt 3.4.3.).

Granskningen visar att det kvarstår ett arbete för att hitta former för att systematiskt följa upp och mäta processernas effektivitet samt tillämpningen av processarbetssättet. Det framgår vidare av granskningen att steget mellan de nu definierade huvud- och stödprocesserna och processbeskrivningar där nyckelkontroller kopplat till intern kontroll kan utformas är stort. Detta har även identifierats av förvaltningen inom ramen för arbetet med att utveckla den interna kontrollen (se vidare nedan).

3.4.2 Risk och utvecklingsarbete inom intern kontroll

Revisionens granskning visar att verksamheten arbetar aktivt med att efterleva internkontrollplanen och att förbättra de rutiner där förbättringsmöjligheter finns. Inom vissa processer, till exempel biljettintäkterna, har förvaltningen gjort ett arbete med att kartlägga processen och identifiera risker och kontroller.

[68] Utveckla kollektivtrafiksystemet, Utforma och etablera kollektivtrafiklösningar, Leverera och följa upp kvalitetssäkrad kollektivtrafik

Det framgår av granskningen att trafiknämnden under året har genomfört ett utvecklingsarbete inom området risk och intern kontroll. Utvecklingsarbetet, som initierades under 2019, har enligt förvaltningen fått en tydlig organisatorisk hemvist via sammanslagningen av funktion Risk och funktion Intern kontroll till en gemensam enhet, placerad under avdelning Verksamhetsstyrning och ekonomi. Utvecklingsarbetet tar avstamp i regionens riktlinje för intern kontroll[69] och har inbegripit utarbetande/uppdatering av lokala styrdokument – exempelvis rutiner och administrativa bestämmelser – såväl som nya organisatoriska strukturer. Vidare har en metodik för riskhantering, inklusive kontroller och åtgärder, i processer tagits fram och i ett första steg implementerats för ett antal grundläggande finansiella processer. Arbetet är sedan tänkt att fortsätta med andra processer i syfte att bl.a. kunna definiera viktiga nyckelkontroller.

I samband med fastställande av nämndens verksamhetsplan för 2020 fastställde nämnden en plan för intern kontroll.[70] De inom förvaltningen identifierade risker som sammantaget bedöms utgöra störst risk för verksamheten har förts in i planen. Riskerna presenteras med ett sammanvägt riskvärde (sannolikhet och konsekvens) samtidigt som det i planen övergripande anges hur risken ska hanteras eller var information om riskhanteringen kan återfinnas. Enligt uppgift kommer en förnyad och utvecklad arbetsprocess för plan för intern kontroll att implementeras i och med arbetet med verksamhetsplan 2021.

I samband med nämndens delårsrapport har planen för intern kontroll följts upp. Nämnden bedömer enligt delårsrapporten att riskerna inte har förändrats med avseende på coronapandemin; dock har utvecklingsarbetet begränsats något med anledning av pandemin och den omprioritering av resurser inom verksamheten som har skett.

Nämndens delårsrapport innehåller en kortfattad beskrivande text och analys av de högst värderade riskerna. Trafiknämndens två högst värderade risker är *Bristande kontroll och underhåll på anläggningar och fordon* och *Investeringar når inte effektmål samt håller inte ramar i övrigt*, vilka presenteras tillsammans med föreslagna åtgärder för att hantera dem. Revisionen noterar att internkontrollplanen innehåller ytterligare en risk som ligger i det röda fältet i riskbedömningsmatrisen; *Antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon*. Denna risk kommenteras dock inte i delårsrapporten och inga åtgärder presenteras i rapporten. I bilaga till delårsrapporten, Fördjupad sammanställning av risker, åtgärder och kontroller, framgår att kontrollmoment och åtgärd finns framtagna för denna risk. I bilagans uppföljning anges att arbetet med att säkerställa säkerhetsskyddet fortsätter enligt plan och med god progress samt att framtagning

[69] RS 2019-0866, RS 2019-0829
[70] TN 2018-1251, FUT 2019-1001, TN 2019-12-17.

av riktlinje för skalskydd för hela verksamheten (ej bara säkerhetsskyddsrelaterad verksamhet) pågår. Revisionens granskning har dock visat att detta arbete inte pågår utan förväntas påbörjas först under 2021. Revisionen har vid ett flertal tillfällen[71] rekommenderat nämnden att stärka sitt arbete med skalskydd, bland annat genom att ta fram en riktlinje.

Granskning gällande intern styrning och kontroll i ekonomiprocesserna redovisas i avsnitt 3.5 respektive 3.6.

3.4.3 Det strategiska ramverket

Revisionen har under ett antal år[72] pekat på behovet av att förtydliga nämndens s.k. strategiska ramverk för verksamheten, dvs. att definiera och utveckla de strategiska styrande dokument som fastställs av nämnden respektive förvaltningschefen samt tydliggöra hur dessa dokument förhåller sig till varandra. Som framgår av avsnitt 3.3.5 har även förvaltningens internrevision identifierat detta behov i samband med en granskning 2020. I årsrapporten 2019 lämnade revisionen två rekommendationer gällande det strategiska ramverket.[73] Enligt intervjuer har trafikförvaltningen under våren 2020 initierat ett samarbete med regionledningskontoret för översyn av det strategiska ramverket med fokus på att förenkla och tydliggöra beskrivningen av hur de långsiktiga styrande dokumenten förhåller sig till varandra. En åtgärdsplan är enligt uppgift under framtagande.

3.4.4 Kompetensförsörjning

Nämnden har i sin verksamhetsberättelse för 2019 rapporterat att en förvaltningsövergripande kompetensförsörjningsplan har tagits fram. Planen ska ge anvisningar till organisationens arbete med kompetensplanering och -utveckling och ska tjäna som underlag för arbetssätt, processer och verktyg för att stärka det långsiktiga kompetensförsörjningsarbetet. Revisionen har tidigare rekommenderat förvaltningens ledning att på ett systematiskt sätt kartlägga förvaltningens behov av kompetens samt identifiera och beskriva bristen på vissa yrkeskategorier som underlag för åtgärder på såväl lång som kort sikt.[74] Revisionen bedömde i sin årsrapport 2019 [75] att kompetensförsörjningsplanen ännu inte fullt ut omhändertar en systematisk analys av kompetensbehovet då exempelvis befintliga kompetensgap inte varit identifierade och att det inte är tydligt hur kompetensplanering ska samordnas ur ett förvaltningsövergripande perspektiv samt att det behöver tydliggöras hur kopplingen mot verksamhetsprocesser och budget ska se ut.

---

[71] Rekommendation nr 1196 (28856 enligt ny numrering), Landstingsrevisorernas årsrapport 2017
[72] Se bl.a. Landstingsrevisorerna projektrapport 3/2016, Trafikplaneringen i landstinget, Landstingsrevisorerna projektrapport 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken, Regionsrevisorerna årsrapport TN 2019
[73] Rekommendationerna nr 37780 respektive 37781, regionrevisorerna årsrapport TN 2019
[74] Rekommendation 28807, Landstingsrevisorerna delrapport trafiknämnden 2014.
[75] Regionrevisorerna årsrapport trafiknämnden 2019.

En uppföljande granskning visar att förvaltningen har påbörjat flera aktiviteter för att implementera kompetensförsörjningsplanen. Enligt uppgift från förvaltningen finns numera en första början till en gemensam övergripande bild på ledningsgruppsnivå över förvaltningens identifierade kompetensutvecklingsbehov som baseras på avdelningsvisa kompetensplaner. Identifierade nyckelkompetenser har mappats mot huvudprocesskartan.

En kompetensskattning och skattning av utbildningsinsatserna inom förvaltningen som genomförs i samband med kommande utvecklingssamtalen ska enligt uppgift inkluderas i en kommande analys av kompetensgapen. I sammanhanget noterar också revisionen de lösningar som förvaltningen implementerat för att säkra bemanningen under rådande coronapandemi (se avsnitt 3.1).

3.4.5 Avtalsuppföljning

Revisionen har vid ett flertal tillfällen granskat trafiknämndens arbete med avtalsuppföljning. Under 2019 granskades nämndens förutsättningar för avtalsuppföljning av driftsavtal[76]. I detta inkluderades uppföljande granskning av tidigare lämnat rekommendationer att systematiskt genomföra och dokumentera utvärdering av ingångna avtal[77] samt att tydliggöra ansvaret för en sammanhållen utvärdering och utveckling av avtalsuppföljningen[78]. Även trafikförvaltningens internrevision har tidigare granskat och kommenterat brister i avtalsuppföljningen.[79]

I sitt yttrande[80] över regionrevisorernas granskning av avtalsuppföljning anger nämnden att rekommendationerna som revisionen hänvisar till i rapporten har åtgärdats av förvaltningen under 2019 och kommer att rapporteras som färdiga för uppföljning av revisorerna per 2019-12-31. Vid uppföljning av rekommendationerna under 2020 har revisionen dock noterat att trafikförvaltningens utvecklingsarbete kopplat till avtalsuppföljning ännu inte är helt avslutat. I revisionens uppföljande granskning har det framkommit att en arbetsprocess för avtalsuppföljning tagits fram och testkörts, ett större antal rutiner är under utarbetande, nya IT-system finns på plats och en delvis ny tvärfunktionell organisationsstruktur med tydliggjorda roller och ansvarsfördelning är under etablering. Det nya arbetssättet ska, enligt uppgift, till stora delar vara implementerat under hösten 2020.

[76] Regionrevisorerna, projektrapport 9/2019 Beställarnämndernas förutsättningar för avtalsuppföljning.
[77] Rekommendation nr 670 (28817 enligt ny numrering), Landstingsrevisorerna, projektrapport 2/2015 Återföring av erfarenheter i kollektivtrafikens avtal.
[78] Rekommendation nr 1386 (28883 enligt ny numrering), Landstingsrevisorernas årsrapport trafiknämnden 2018.
[79] Internrevisionsrapport Avtalsförvaltning trafik, TN 2018-0422
[80] TN 2019-1425

Upphandlingsunderlag
Revisionen noterar att det under 2020 har träffats en överenskommelse och ett tilläggsavtal[81] mellan MTR och SL avseende fel i uppgifter som ingick i underlaget för avtal om pendeltågstrafiken 2016. Felen är kopplade till den uppgivna förbrukningen av mediakostnader (dvs. el, vatten, fjärrkyla och värme). AB SL ska enligt överenskommelsen betala 34,5 mnkr i retroaktiv ersättning för perioden 2016 - 2019. För kommande år ökar kostnaden kopplat till mediakostnader med 12,6 mnkr per år.

3.4.6 Bedömning

Revisionen ser positivt på det pågående utvecklingsarbete kring förvaltningens övergripande processer som grund för den fortsatta verksamhetsutvecklingen. Revisionen bedömer samtidigt, liksom förvaltningen, att det behövs ett utökat utvecklingsarbete kopplat till att dokumentera och arbeta med internkontroll och riskreducering på lägre processnivå. Revisionen noterar mot denna bakgrund det utvecklingsarbete med risk och intern kontroll, som har initierats. Revisionen vill särskilt betona vikten av att förvaltningen tar fram en plan för det långsiktiga etablerandet av nyckelkontroller för samtliga väsentliga processer. Revisionen har tidigare lämnat en rekommendation[82] om att definiera verksamhetens väsentliga processer för att möjliggöra riskidentifiering och hantering samt utforma nyckelkontroller för respektive process. Arbetet är nu initierat och har fått en organisatorisk hemvist. Rekommendationen, som var formulerad på en övergripande nivå, utgår därför. Revisionen kommer att följa den fortsatta planeringen och det långsiktiga utvecklingsarbetet.

Revisionen bedömer att nämndens uppföljande analys av riskerna i planen för internkontroll kan utvecklas ytterligare för att ge läsaren en tydligare överblick av de högst värderade riskerna. Exempelvis är det oklart varför endast två av tre risker i det röda fältet i riskmatrisen kommenterats, en tydligare linje hade varit att kommentera samtliga röda risker.

Revisionen ser positivt på det pågående utvecklingsarbetet och den förvaltningsövergripande samordningen av kompetensbehoven som har påbörjats. Det medför enligt revisionens uppfattning att förvaltningen har stärkt förutsättningarna för att framöver kunna bedriva ett strukturerat kompetensförsörjningsarbete. Revisionen bedömer att intentionen i tidigare lämnad rekommendation därmed är uppnådd och att rekommendationen därmed bedöms vara åtgärdad. Revisionen kommer att fortsätta följa förvaltningens arbete med kompetensförsörjningsplanen.

Revisionen noterar också som positivt det initiativ som tagit under 2020 gällande nämndens strategiska ramverk och konstaterar att arbetet med tidigare

[81] Pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen (E24) SL 2014-0784
[82] Rekommendation nr 471 (28808 enligt ny numrering), Landstingsrevisorerna delrapport trafiknämnden 2014.

lämnade rekommendationer till nämnden respektive förvaltningsledningen[83] gällande det strategiska ramverket därmed är påbörjat.

Revisionen konstaterar också ett långt kommet utvecklingsarbete för att skapa förbättrade förutsättningarna för avtalsuppföljning och utvärdering av driftsavtal och kommer att följa upp implementeringen av pågående åtgärder (se avsnitt 3.7).

Mot bakgrund av uppgörelsen med MTR vill revisionen betona vikten av att nämnden framöver säkerställer att de uppgifter som lämnas i upphandlingsunderlag är noga utvärderade och kontrollerade för att minska risken för framtida felaktigheter.

3.5 FUT in i SL

Som framgått av avsnitt 1 ska upparbetningen av den nya tunnelbaneanläggningen fortsättningsvis ske inom ramen för AB SL som bolag och juridisk person och inte som tidigare inom den juridiska personen Region Stockholm med hemvist under regionstyrelsen. Den 1 januari 2020 skedde överlåtelsen till SL av de pågående investeringarna kopplat till utbyggnaden av den nya tunnelbanan.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) är fortsatt en självständig förvaltning och har ansvaret för projektet och utvecklingen av den nya tunnelbanan. Däremot kommer de pågående investeringarna upparbetas i SL som redan sedan tidigare äger befintligt tunnelbanesystem. Beslutet är fattat framförallt för att minska regionens skattepåverkan i framtiden. Andra anledningar till att överlåtelsen ägt rum är att minska vissa gränsdragningsproblem kring äganderätten till anläggningarna för den utbyggda tunnelbanan. Nu ägs hela tunnelbanesystemet av AB SL så när som på två anläggningar som ägs av Regionen. Ingen flytt av dessa två anläggningar planeras då det skulle innebära skattekonsekvenser.

Eftersom projektet för utbyggd tunnelbana har en egen budget och finansieras av parterna i utbyggnadsprojektet har en viktig frågeställning i överlåtelsen till SL varit hur man ska säkerställa att redovisningen går att separera från övriga delar av SL. Detta har nu lösts genom att FUT har två resultatenheter[84] varav en resultatenhet finns inom SL separerad i ekonomisystemet. Den nya resultatenheten inom SL har konsoliderats in i trafiknämndens delårsrapport för FUT. I SL:s årsredovisning kommer den nya resultatenheten att redovisas tillsammans med SL:s redovisning i övrigt som en legal enhet. Detta innebär att rapporteringsstrukturen till regionens sammanställda redovisning skiljer sig från den legala strukturen. Revisionen noterar att processer

[83] Rekommendationerna nr 37780 respektive 37791, regionrevisorerna årsrapport TN 2019
[84] Som framgår av avsnitt 1 har revisionen här valt att använda begreppet ”resultatenhet” som används av regionstyrelsen och trafiknämnden för de två enheterna inom SL. Det kan dock diskuteras om detta specialfall inom SL är helt förenligt med begreppet resultatenhet enligt definitionen av resultatenhet i fullmäktiges budget 2020.

för hur konsolidering av resultatenheterna ska ske varje månad i allt väsentligt finns framtaget.

Revisionen konstaterat att VD-instruktion avseende VD:s arbete i SL inte har uppdaterats sedan FUT:s pågående investeringar flyttades in i SL. Eftersom det fortfarande är FUT som är ansvarig för de pågående projekten kan det göra att ansvarsfördelningen mellan FUT och SL:s VD inte är helt tydlig. Under 2020 har förvaltningschefen i FUT gått in som extern firmatecknare i AB SL med ansvar för FUT:s ansvarsområden. Då det fortsatt är FUT som har ansvaret för det pågående projektet som är beslutat avseende utbyggnaden av tunnelbanan kan detta i vissa lägen medföra att AB SL:s VD inte fullt ut har beslutanderätt i det som normalt är VD:s ansvarsområden om inte en VD-instruktion förtydligar ansvarsfördelningen.

Bedömning

Revisionen har inte noterat några väsentliga avvikelser i hanteringen av FUT:s pågående investeringar i samband med överlåtelsen till SL. Revisionen vill dock framhålla att då processen är relativt ny och innehåller stora belopp med flera moment för konsolidering och elimineringar är det viktigt att samarbetet mellan SL och FUT fungerar så att redovisningen blir korrekt. Vidare är det viktigt att det finns tydliga rutinbeskrivningar som uppdateras efterhand som processen utarbetas.

Revisionen anser att SL:s VD-instruktion bör ses över för att säkerställa ansvarsfördelningen kopplat till FUT-verksamheten. Där gränsdragningen mellan VD och den externa firmatecknaren, tillika förvaltningschef i FUT, också bör förtydligas.

I och med den nya hanteringen kommer redovisningsfrågor som tidigare enbart berört FUT också beröra trafikförvaltningen utifrån ansvaret för den konsoliderade, legala, rapporteringen för SL som helhet. Det bör därför noteras att de iakttagelser och bedömningar som revisionen redovisar för FUT (se avsnitt 5) också i viss mån berör trafikförvaltningen och dess ansvar.

Rekommendation:

- SL:s styrelse bör säkerställa att VD-instruktionen för AB SL tydliggör ansvarsfördelningen mellan FUT och VD, liksom gränsdragningen mellan VD och den externa firmatecknaren, tillika förvaltningschef i FUT.

3.6 Intern kontroll i övriga ekonomiprocesser

3.6.1 IT och informationssäkerhet kopplat till finansiell rapportering

Revisionen konstaterar att trafiknämndens IT-miljö innehåller många olika systemlösningar som ska dela information mellan varandra. Då större delen av IT-verksamheten är outsourcad är det viktigt att säkerställa att det finns tillräckligt med kontroller på plats inom förvaltningen för att kunna styra de

IT-leverantörer som har leveransuppdrag. För närvarande sker en omfattande förändring inom IT-infrastrukturen då EVRY ersätts av CGI som driftsleverantör.

3.6.2 Pågående utvecklingsarbete nytt biljettsystem

Inom trafikförvaltningen pågår utveckling av ett nytt biljettsystem som ska ersätta det befintliga systemet SL Access. Implementering av det nya biljettsystemet kommer att ske i etapper varvid vissa delar testas med planerad produktionssättning redan under 2020. Under våren 2020 har förvaltningen anlitat konsulter från ett revisionsföretag som genomfört en kvalitetsgranskning av pågående arbete med det nya biljettsystemet. Fokus för granskningen har varit den nya intäktsprocessen och framförallt det kontaktlösa flödet samt angränsande system som påverkar/påverkas av försäljningstransaktionerna. De system som granskats är det nya systemet samt vissa befintliga system. Granskningen påvisade ett antal brister inom de granskade systemen. Bristerna är bl.a. kopplade till behörighetshantering och säkerhetskopiering.

3.6.3 SL Access

För det befintliga SL Access konstaterar revisonen, som i årsrapporten 2019, att trafikförvaltningens möjlighet att upprätthålla en god intern kontroll avseende intäktsflödet inom SL Access till stora delar är beroende av den leverantör som tillhandahåller systemet, VIX Technology. Leverantörsberoendet innebär att systemleverantörens interna kontroll är väsentlig för trafikförvaltningens intäktsflöde och korrekta finansiella rapportering. P.g.a. identifierade brister i leverantörens interna kontroll har trafikförvaltningen sedan tidigare kompletterat med egna kompenserande kontroller.

Revisionen noterar att det i augusti 2020 inträffade en incident gällande reskassehanteringen inom SL Access vilket resulterade i att ett antal resenärer har fått betala för mycket för sina biljetter, medan andra har fått betala för lite. Hanteringen av reskassan är tekniskt mycket komplex och det har även historiskt uppstått fel inom reskassan. Det rör sig dock inte om några väsentliga belopp för de finansiella rapporterna som helhet. Däremot finns det en förtroendeaspekt kopplat till detta. Inom förvaltningens pågår en utredning av hur många som fått betala för mycket och om det är praktiskt möjligt att återbetala till dessa resenärer.

3.6.4 Granskningar utan väsentliga iakttagelser

Revisionen har granskat ett antal områden utan väsentliga iakttagelser. Detta gäller resor och representation på ledningsnivå, attester och utbetalningar kopplat till leverantörsfakturahanteringen, leasingprocesserna och finanspolicyn, materiella anläggningstillgångar samt löneprocessen.

3.6.5 Bedömning

Revisionen bedömer att det finns betydande risker med pågående driftleverantörsbyte i en så pass komplex IT-miljö som den inom trafiknämndens

verksamhet. Revisionen vill betona vikten av att arbetet med byte av driftleverantör kvalitetssäkras och kommer noggrant följa utvecklingen.

Revisonens bedömning är, liksom i årsrapporten för 2019, att de kompenserande kontroller som förvaltningen utför gällande SL Access i stor utsträckning bör upptäcka väsentliga felaktigheter i biljettintäkterna. När det gäller felaktigheterna i reskassehanteringen är förvaltningens bedömning, utifrån den initiala utvärderingen som gjorts, att inga andra områden än reskassan har påverkats. Detta kan dock inte uteslutas varför revisionen kommer att följa upp hur detta hanteras till årsskiftet.

Revisionen ser positivt på att förvaltningen har initierat en egen extern granskning av pågående utveckling av det nya biljettsystemet. Det framgår att en del brister påvisats, också i den mer allmänna IT-miljön vilket inte bara påverkar den framtida systemutvecklingen. Det är enligt revisionen av vikt att dessa åtgärdas snarast i enlighet med rekommendationerna i granskningsrapporten.

Utöver de områden som berörts ovan har revisionen fram till delåret följt upp ett antal tidigare rekommendationer gällande intern styrning och kontroll i ekonomiprocesserna (se avsnitt 3.7).

3.7 Uppföljning av tidigare rekommendationer

Som framgått av avsnitten ovan har revisionen följt upp ett antal rekommendationer i samband med delårsgranskningen. Sammanfattningsvis har fyra av åtta uppföljda rekommendationer bedömts vara uppfyllda eller utgått. I sammanräkningen är området avtalsuppföljning inte medtaget utan revisionen kommer, i enlighet med avstämning med förvaltningen, ytterligare följa upp det pågående åtgärdsarbetet inom området i samband med årsgranskningen. Det har också framgått att förvaltningen fortsätter utvecklingen av den interna styrningen av investeringsprogram och projekt men att arbetet inte heller här är slutfört. Tidigare lämnade rekommendationer kommer därför att följas upp till årsrapporten.

Utöver vad som framgått ovan har revisionen följt upp ett antal tidigare rekommendationer gällande intern styrning och kontroll inom ekonomiprocesserna. Två rekommendationer bedöms vara uppfyllda medan tre bedöms vara delvis åtgärdade och en kvarstår helt (se vidare bilaga 1a och 2a). Ytterligare rekommendationsuppföljning inom området kommer att ske till årsrapporten.

Två tidigare lämnade rekommendationer gällande fastighetsägar- och byggherreansvar tas bort i avvaktan på ny granskning av området. För rekommendation kopplad till konsultstyrning avvaktas internrevisionens pågående granskning av området.

Ytterligare ett antal rekommendationer kommer, bland annat efter avstämning med förvaltningen, följas upp i samband med årsgranskningen.

4 Räkenskaper

4.1 Delårsrapport 2020-08-31

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

I trafiknämndens balans- och resultaträkningar[85] ingår trafikförvaltningen samt SL med koncern[86]. Redovisningen ska upprättas enligt god redovisningssed. I detta avsnitt kommenteras de delar som tillhör trafikförvaltningens ansvarsområde, dvs. resultatenhet trafikförvaltningen samt resultatenhet SL/TF. För FUT samt resultatenhet SL/FUT, se avsnitt 5.3.

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

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

4.2 Särredovisning kopplad till covid-19

I syfte att kunna följa upp de ekonomiska effekterna av covid-19 ska samtliga nämnder och bolag i Region Stockholm sammanställa en ekonomisk uppföljning. För att centralt inom regionen kunna följa upp extraordinära merkostnader, minskade intäkter och ökade investeringsutgifter krävs att alla verksamheter har en rättvisande redovisning av dessa. Därför har en granskning av rutinerna i särredovisningen t.o.m. delårsrapporten gjorts.

Revisionen bedömer att särredovisning av extraordinära merkostnader, samt motsvarande utgifter inom investeringsverksamhet, utförts i enlighet med utfärdade anvisningar. För trafiknämndens del har den största påverkan av coronapandemin dock varit det stora intäktsbortfallet. Även detta har redovisats enligt utfärdade anvisningar.

De ekonomiska påfrestningarna på verksamheten är stora och för SL som bolag innebär detta att det på sikt kan finnas behov av kapitaltillskott. Frågan är enligt förvaltningen under bevakning, men hittills har bedömningen varit att kapitaltillskott inte varit nödvändigt.

[85] Här avses balans- och resultaträkningar exklusive förvaltning för utbyggd tunnelbana
[86] Waxholms Ångfartygs AB är sedan 2019-07-01 ett dotterbolag till SL.

5 Förvaltning för utbyggd tunnelbana FUT

I detta avsnitt görs en bedömning av ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat, intern styrning och kontroll samt räkenskaper avseende FUT. Redovisningen är, som framgått tidigare, uppdelad på två resultatenheter (se avsnitt 1 och 3.5).

5.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat prognos per 2020-08-31

5.1.1 Ekonomi

Nämnden prognostiserar årets resultat för FUT till -4,4 mnkr, vilket är 4,4 mnkr lägre än fullmäktiges resultatkrav. Förvaltningen har inte särredovisat några effekter av coronapandemin i resultaträkningen.

Revisionen bedömer som tidigare att det finns ett fortsatt utvecklingsbehov när det gäller redovisningen av personal- och konsultkostnaderna, med fördelning mellan drift- och investeringsredovisning för att kunna följa upp målet gällande minskad konsultanvändning. I övrigt har avvikelser i förhållande till budget i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt.

Revisionen konstaterar i årets granskning att nuvarande upplägg för FUT:s verksamhet avseende hanteringen av Region Stockholms andel av verksamhetens kostnader samt interna mellanhavanden med SL innebär svårigheter att följa verksamhetens driftredovisning. Det framgår också av revisionens granskning att det beslutade resultatkravet på 0 kr inte är möjligt att uppfylla med nu rådande upplägg för FUT:s verksamhet (se avsnitt 5.2.2).

Periodens investeringar uppgår till 1 178 mnkr. För helåret 2020 är prognosen 2 408,8 mnkr, vilket understiger budget med 339,7 mnkr. Avvikelser mellan prognos och budget analyseras per projekt och är främst hänförliga till förskjutna tidplaner samt anbud som hamnat lägre respektive högre än budgeterat. FUT redovisar att avvikelser i några specificerade fall kan hänföras till pandemin och särredovisar också vissa utökade utgifter som kopplas till pandemin.

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

5.1.2 Verksamhet

Regionfullmäktiges övergripande uppdrag för FUT är att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt gällande avtal från Stockholmsförhandlingen. För utbyggnaden av tunnelbana finns inga, av fullmäktige fastställda, indikatorer kopplade till det övergripande målet för kollektivtrafiken. Nämnden rapporterar i delårsrapporten utfall för de lokala mål som fastställts i nämndens verksamhetsplan för 2020 för att bidra till uppfyllande av Region Stockholms övergripande mål (se avsnitt 5.2.1).

Trafiknämndens uppdrag från fullmäktige (att återkomma till fullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund och Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan[87]) anges vara pågående enligt plan.

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

5.2 Intern styrning och kontroll

5.2.1 Ekonomi- och verksamhetsstyrning

Under 2019 genomförde FUT en förnyad beräkning av de totala utgifterna för de tre utbyggnadssträckorna i Stockholmsförhandlingen; tunnelbana till Nacka och Söderort, tunnelbana till Arenastaden samt tunnelbana till Barkarby. Utgifterna beräknades vara 9,3 mdkr högre än det i avtalet redovisade kostnadstaket, i 2016 års prisnivå. Detta har enligt nämndens delårsrapport medfört att samtal pågår mellan parterna för att komma fram till hur utgiftsökningarna ska hanteras. Tilläggsavtal är ännu inte färdigförhandlade, vilket innebär att det inte finns någon reglering av den extra finansiering som krävs för att kunna slutföra utbyggnaden av tunnelbanan. Det framgår av granskningen att förseningar i projektet kan uppkomma om parterna inte är överens om att fortsätta genomföra upphandlingar i projektet trots avsaknad av överenskommelse om slutlig finansiering. Detta riskerar i sin tur innebära ytterligare fördyringar.

Mål och indikatorer, internkontroll plan samt risker

Revisionen konstaterar att det finns ett antal interna mål med indikatorer som stödjer arbetet med förvaltningens övergripande uppdrag och syftar till att hantera väsentliga risker. Det framgår av nämndens uppföljning och prognos för indikatorerna att måluppfyllelsen är relativt god. Samtidigt redovisas att det finns viktiga indikatorer där prognosen är röd. Detta gäller indikatorerna Andelen anställda ska öka eller bibehållas, Årsprognosen ska inte avvika mer än 5 procent jämfört med budget vid varje prognostillfälle, Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor, 100 procent av entreprenaderna ska startas enligt fastställd tidplan och 100 procent av de definierade överlämningsområdena ska ha en beslutad plan (tid och aktivitet) för överlämning. Samtliga indikatorer analyseras och kommenteras.

Trafiknämnden har i samband med antagandet av verksamhetsplan 2020 för FUT:s verksamhetsområde också fastställt en internkontrollplan. Status och åtgärder kommenteras i ett sammanfattande avsnitt i nämndens delårsrapport. Där framgår att en risk fått ökat riskvärde jämfört med när planen fastställdes inför 2020. Det handlar om risken *Samverkan med trafikförvaltningen*. Enligt delårsrapporten arbetar förvaltningen aktivt med temamöten

[87] Uppdraget omfattar även Spårväg syd och Roslagsbanan till City men den delen av uppdraget hanteras inom trafikförvaltningen.

och tar fram åtgärder för att minimera att risken faller ut. Status för övriga röda risker anges vara att åtgärder pågår.

Av ledningens åtgärder framgår att förvaltningen kommer att arbeta med stärkt uppföljning, styrning och återapportering där några beslutade åtgärder nämns i delårsrapporten. Nämnden sammanfattar och kommenterar också i delårsrapporten ett antal övergripande risker i infrastrukturprojekten avseende tid och kostnad, bl. a. marknadssituationen vid upphandling, markåtkomst, överklaganden, överlämning och driftsättning av anläggningen samt kostnadsutveckling utöver KPI. För tunnelbana till Älvsjö, vilken befinner sig i ett tidigt skede, finns ytterligare risker jämfört med de andra projekten. Nämnden anger att dessa risker och det faktum att tidigare kostnadsbedömningar har tagits fram utifrån ett översiktligt underlag gör att det finns en risk att en kommande ny kalkyl ligger på en högre nivå än det som har avtalats i Sverigeförhandlingen.

För intern kontroll i ekonomiprocesserna, se avsnitt 5.2.2.

5.2.2 Intern kontroll i ekonomiprocesserna

FUT in i AB SL
Som redovisats i avsnitt 3.5 har det per den 1 januari 2020 skett en överlåtelse av pågående investeringar kopplat till utbyggnaden av den nya tunnelbanan till SL.

Internt vinstpåslag och region Stockholms andel av finansieringen
Inom AB SL tillämpas den så kallade *Faktureringsmodellen* vilket innebär att SL ska ersätta FUT för faktiskt redovisade självkostnader ökat med ett procentuellt påslag på 7 procent. Anledningen till att faktureringsmodellen tillämpas är för att den ersättning som erläggs ska vara marknadsmässig, eftersom parterna är olika skattesubjekt.

Revisionen noterar vidare att region Stockholm sedan tidigare valt att hantera regionens andel av finansieringen via lån och inte bidrag vilket ger räntekostnadseffekter för FUT:s del.

Revisionen konstaterar att även om ovanstående upplägg innebär att de två FUT-enheterna sammantaget i princip får ett noll-resultat så medför upplägget flera negativa konsekvenser. Det framgår i granskningen att diskussion har förts med regionledningskontoret kring hanteringen men att denna ännu inte har slutförts. Frågan kommer även att tas upp i revisionens delrapport till regionstyrelsen eftersom utformningen av upplägget har styrts av regionövergripande principer.

Komponentindelning av anläggning
Revisionen uppmärksammade redan 2017 FUT:s arbete med att utveckla och implementera metoder för komponentindelning av de anläggningar som upp-

arbetas inom FUT. Revisionen konstaterar att närmare 60 miljarder i investeringar kommer att aktiveras som materiella anläggningstillgångar under de kommande åren.

Enligt revisionens granskning pågår fortsatt arbete med hur uppdelningen ska göras av den färdiga anläggningen i komponenter enligt trafikförvaltningens riktlinjer för komponentindelning. Ett pågående byggprojekt kommer enligt förvaltningen användas som pilotprojekt för att säkerställa att fastställda principer är hanterbara och harmoniserar med gällande redovisningsregelverk.

Interna beställningar kopplat till FUT-anläggningen
Det framgår av revisionens granskning att rutinerna för att klargöra hur vissa upphandlade poster ska hanteras redovisningsmässigt, inom resultat- eller anläggningsredovisningen, inte fungerar fullt ut. Detta har inneburit att det nu finns ett ouppklarat belopp inom SL som vuxit under året (se avsnitt 5.3). Revisionen konstaterar att i samband med att beloppet hanteras behöver bakomliggande rutiner förbättras så att det blir tydligare redan vid upphandlingstillfället hur den redovisningsmässiga hanteringen ska ske.

Granskning utan väsentliga iakttagelser
Revisionen har granskat verksamhetens efterlevnad av riktlinjer och regelverk beträffande ledningsnära kostnader och representation. Granskningen har inte visat på några avsteg från riktlinjerna.

5.2.3 Rekommendationsuppföljning
Revisionen har tidigare lämnat rekommendationer till förvaltningen avseende tillämpningen av beslutsordningen[88] samt styrdokument för konsulthantering[89]. Enligt avstämning med förvaltningen pågår arbete med rekommendationerna som kommer slutföras under 2020.

5.2.4 Bedömning
Enligt revisionens bedömning pågår det inom förvaltningen ett kontinuerligt arbete med att identifiera och hantera risker och utmaningar utifrån internkontrollplanen och fortsatt utveckling av projektstyrningen. Revisionen konstaterar samtidigt att FUT:s verksamhet fortsatt innehåller betydande risker att hantera. Detta gäller inte minst eventuell ytterligare förseningar av överenskommelse om finansieringen.

Revisionen bedömer att det upplägg med internt vinstpåslag som tillkommit i redovisningen mellan SL och FUT inte är rimligt ur hanteringssynpunkt. Revisionen konstaterar också att den nuvarande lösningen gällande hanteringen av Region Stockholms del av finansieringen skapar en otydlig redovisning

[88] Rekommendation nr 1549 (28801 enligt ny numrering), regionrevisorerna delrapport TN 2019
[89] Rekommendation nr 1119 (28849 enligt ny numrering), landstingsrevisorerna årsrapport TN 2017

och omöjliggör nollresultat för FUT-verksamheten. Mot bakgrund av att FUT:s verksamhet till huvuddelen bedrivs med extern finansiering vill revisionen framhålla vikten av en tydlig och transparent redovisning.

För att säkerställa en effektiv hantering och korrekt redovisning är det revisionens bedömning att utvecklingsarbetet när det gäller komponentindelningen bör prioriteras under kommande år när projekten nu går in i nya, och mer omfattande faser.

FUT och trafikförvaltningen bör snarast gemensamt förbättra de bakomliggande rutinerna så att ouppklarade poster inom SL kopplat till olika upphandlingar kan undvikas.

5.3 Räkenskaper

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

I FUT:s balans- och resultaträkning har trafiknämndens resultatenhet FUT och resultatenheten SL/FUT konsoliderats (se avsnitt 1 och 3.5).

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

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

Revisionen noterar att det per 2020-08-31 finns ett outrett belopp på 21,7 mnkr uppbokat inom SL gällande förehavanden mellan TF:s och FUT:s verksamheter (se avsnitt 5.2.2).

5.3.1 Särredovisning kopplad till covid-19

I syfte att kunna följa upp de ekonomiska effekterna av covid-19 ska samtliga nämnder och bolag i Region Stockholm sammanställa en ekonomisk uppföljning.

Revisionen bedömer att särredovisning av ökade investeringsutgifter utförts i enlighet med utfärdade anvisningar. I övrigt rapporterar FUT vare sig merkostnader eller minskade intäkter.

6 Yttrande över Årsrapport 2019

Nämnden har 2020-08-25 lämnat yttrande över revisionens årsrapport för 2019. I ärendet förelåg ett gemensamt tjänsteutlåtande från nämndens båda förvaltningar. Det framgår av tjänsteutlåtandet att revisionens årsrapport har

lämnats till trafiknämnden, styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB för yttrande vilket görs genom trafiknämndens yttrande. Tjänstutlåtandet sammanfattar revisionens bedömning i årsrapporten och beskriver på en övergripande nivå status för revisonens rekommendationer.

Nämnden har inte i sitt yttrande framhållit synpunkter som avviker från revisionens synpunkter i rapporten. Nämndens yttrande behandlar de nio nya rekommendationer som lämnas i revisionens årsrapport. Det framgår att nämnden och trafikförvaltningen respektive förvaltningen för utbyggd tunnelbana delar revisionens bedömningar om vad som behöver utvecklas inom respektive område. Pågående och kommande aktiviteter för att åtgärda rekommendationerna redovisas översiktligt.

Vad gör regionrevisorerna?

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

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

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

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



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

Region Stockholm

Bilaga 1

Regionrevisorerna

Rekommendationer till nämnd/styrelse – Delår 2020

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Avtalsstyrning och uppföljning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28810 **Från rapport** 2014 Årsrapport **Tidigare ID** 525	Trafiknämnden bör säkerställa att en riskanalys genomförs i samband med planeringen av uppföljning av trafikavtalen.	🟡	**ÅR 2019** Revisionens uppföljning visar att ett det pågått ett utvecklingsarbete och att en pilot av en riskmatris för avtalsförvaltningen har tagits fram. Det återstår dock arbete att implementera rutiner och matris. Revisionen ser positivt på nämndens åtgärder och kommer att följa upp implementeringen. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28811 **Från rapport** 2014 Årsrapport **Tidigare ID** 527	Trafiknämnden bör försäkra sig om att nämndens egna åtaganden i enlighet med ingångna trafikavtal identifieras och att det säkerställs att dessa uppfylls.	🟡	**ÅR 2019** Enligt uppgift till revisionen har analys av nämndens egna åtaganden i enlighet med ingångna trafikavtal byggts in i de rutiner för operativ, taktisk och strategisk uppföljning som tagits fram i åtgärdsarbetet kopplat till internrevisionens granskning av avtalsförvaltningen. Revisionen kommer att följa upp implementeringen av rutinerna. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28817 **Från rapport** 2/2015 Projektrapport	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.	🟡	**ÅR 2019** Revisionens uppföljning visar att det pågått ett utvecklingsarbete och att nya rutiner för utvärdering har tagits fram

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 670			under 2019. Implementering ska ske under 2020. Revisionen ser positivt på nämndens åtgärder och kommer att följa upp implementeringen av dessa. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28832 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 970	Trafiknämnden bör, i enlighet med fullmäktiges program för privata utförare och nämndens reglemente, säkerställa uppföljningen av privata utförare och fastställa hur nämnden samt dess utskott och beredningar ska få information om avtalsuppföljningen.	🔴	**ÅR 2019** Revisionen konstaterar att det tagits fram nya rutiner för redovisning av uppföljning av avtal internt inom förvaltningen men att det ännu inte klart hur redovisning ska ske till nämnd. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28881 **Från rapport** 6/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1341	Trafiknämnden bör stärka kontroll och uppföljning för att säkerställa att planerad ersättningstrafik utförs i enlighet med beställning.	–	
28883 **Från rapport** 2018 Årsrapport **Tidigare ID** 1386	Trafiknämnden bör tydliggöra och säkerställa ansvaret för en sammanhållen utvärdering och utveckling av avtalsuppföljningen i syfte att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete.	🟡	**ÅR 2019** Revisionens uppföljning visar att det pågått ett utvecklingsarbete och att nya rutiner har tagits fram under 2019. Bland annat ska processägare och processledare vara utsedda och ansvara för den sammanhållna utvärderingen och utvecklingen av avtalsuppföljningen. Implementering ska ske under 2020. Revisionen ser positivt på nämndens åtgärder och kommer att följa upp implementeringen av dessa. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
34241 **Från rapport** 13/2019 Projektrapport	Trafiknämnden bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar framöver utvärdera och analysera om underhållsavtalet får avsedd effekt.	–	

Ekonomistyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28821 **Från rapport** 2015 Årsrapport **Tidigare ID** 774	Trafiknämnden bör säkerställa att effektiviseringar ingår som en del i nämndens trafikplanering på kort och lång sikt.	🔴	**ÅR 2019** Revisionen konstaterar liksom tidigare att vare sig årsrapporten eller specifika ärenden under året innehåller någon analys eller redovisning av genomförd effektivisering och effekter av trafikförändringar. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28826 **Från rapport** 2016 Delrapport **Tidigare ID** 868	Trafiknämnden bör stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om utvecklingen.	🔴	**ÅR 2019** Liksom 2018 konstateras att det pågår arbete internt inom förvaltningen men att det inte finns någon samlad rapportering till nämnden av den långsiktiga kostnadsutvecklingen. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.

Fastighetsförvaltning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28802 **Från rapport** 2012 Årsrapport **Tidigare ID** 25	Trafiknämnden bör fullfölja och slutföra det pågående arbetet med genomgång av fastighetsbeståndet i Fastnet mot befintliga avtal och säkerställa att avtalen finns tillgängliga i avtalsdatabasen. Vidare rekommenderar vi att en fullständig inventering och uppmätning av lokalbeståndet genomförs. Dessa åtgärder är avgörande för att säkerställa den information som ligger till grund för hyresfaktureringen.	🟡	**ÅR 2019** En genomgång av fastighetsbestånd och avtalsdatabas pågår. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28854 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare 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.	✖	**Delår 2020** Rekommendationen tas bort i avvaktan på ny granskning av området.

Inköp och upphandling

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28803 **Från rapport** 2013 Delrapport **Tidigare ID** 31	Trafiknämnden bör införa en rutin med systemstöd, som möjliggör och tydliggör ansvar för kontroll av totala volymer inköp per leverantör och vara/tjänst för att säkerställa efterlevnad av gällande upphandlingsregler.		**Delår 2019** Trafikförvaltningen använder ett analysverktyg där totala volymer inköp kategoriseras och sortering görs per leverantör. Som tidigare konstaterar revisionen dock att det inte går att följa upp inköpsvolymer kopplade till ett specifikt upphandlat avtal vilket försvårar kontroller av att den sammantagna inköpsvolymen är inom ramen för upphandlingen/avtalet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28816 **Från rapport** 2/2015 Projektrapport **Tidigare ID** 622	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga förutsättningar som påverkar en upphandling i god tid är identifierade och utredda samt beslutade exempelvis genom långsiktig förstudieplanering med tydlig koppling till kommande upphandlingar.		**ÅR 2019** Det framgår av uppföljningen att förvaltningen har konstaterat behovet av att förbättra förutsättningarna inför kommande trafikupphandlingar med en tydligare och effektivare långsiktig planering. Det handlar då om vilka studier och utredningar som behöver färdigställas innan det egentliga arbetet med behovsanalys och själva upphandlingen kan påbörjas och hur beroendena mellan olika aktiviteter ser ut i processen. Ett nytt mer långsiktigt planeringssätt ska enligt förvaltningen testas med utgångspunkt i kommande upphandlingsprocess gällande tunnelbaneverksamheten. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28818 **Från rapport** 3/2015 Projektrapport **Tidigare ID** 727	Trafiknämnden bör tydliggöra ansvar för exempelvis överlämningar mellan avdelningar för att säkerställa att det finns ett övergripande helhetsperspektiv i affärsprocessen som inkluderar även det förberedande arbetet inför upphandlingen.		**ÅR 2019** Revisionens uppföljande granskning visar att det pågått ett utvecklingsarbete och att nya rutiner har tagits fram under 2019. Bland annat har det i arbetet med förvaltningens huvudprocesskarta tagits fram processägare och processledare inom olika områden. Processkartläggningen som är

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			gjord inom förvaltningen beskriver nuläget och ska ligga till grund för fortsatt förändringsarbete. Revisionen ser positivt på nämndens åtgärder och kommer att följa utvecklingsarbete och implementeringen av nya arbetssätt. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28819 **Från rapport** 3/2015 Projektrapport **Tidigare ID** 728	Trafiknämnden bör för att undvika förseningar, exempelvis genom en upphandlingsplan, säkerställa en överblick över vilka upphandlingar som ska genomföras och när förstudier ska påbörjas respektive avslutas.		**ÅR 2019** Granskning visar att ett första utkast till en sammanställning av nämndens upphandlingsbehov nu finns framtaget. Det återstår dock ett arbete med att fastställa arbetssätt och former för samordning av detta arbete samt ta fram dokumenterade rutiner. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28831 **Från rapport** 2/2016 Projektrapport **Tidigare ID** 912	Trafiknämnden bör stärka systemet för bevakning av när avtal löper ut i syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar.		**ÅR 2019** Tidigare uppföljning visade bl.a. att det saknades rutiner för vilka påminnelser och hålltider som ska läggas in för olika former av avtal i nämndens upphandlingssystem och avtalsdatabas som tillhör systemet TendSign. Vidare framkom att påminnelsen skickas till enskilda personer och inte till en funktionsbrevlåda, vilket innebär en risk för personberoende. Revisionens uppföljande granskningen visar att framtagande av rutin för påminnelser och vart dessa ska tillställas pågår. Det pågår även ett arbete med att ta fram rutiner avseende användning av upphandlingssystemet TendSign. Rekommendationen bedöms fortsatt som delvis åtgärdad.
28882 **Från rapport** 6/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1342	Trafiknämnden bör stärka förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik beställs till marknadsmässiga priser.		

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28814 **Från rapport** 2014 Årsrapport **Tidigare 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.	🟡	**Delår 2020** Revisionen konstaterar att förvaltningen har påbörjat ett strukturerat arbete med den regionövergripande åtgärds-vals- och investeringsprocessen samt arbetar med att koppla samman denna med det strategiska ramverket. Revisionen noterar dock, liksom i årsrapporten 2019, att den prioritering som återfinns i nämndens investeringsplan (inför arbetet med budget 2021) inte innehåller någon övergripande beskrivning av hur investeringar bör prioriteras, och att det fortfarande är oklart hur trafikförvaltningen bereder trafiknämndens prioritering av investeringsverksamheten. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28827 **Från rapport** 2016 Delrapport **Tidigare ID** 869	Trafiknämnden bör löpande efterfråga information om investeringsprogrammens och projektens utveckling med bedömning av totala utgifter, sluttid samt eventuella väsentliga risker och avvikelser i utförandet.	🟡	**ÅR 2019** Redovisningen av investeringsverksamheten har löpande förbättrats jämfört med tidigare år men revisionen anser att det fortfarande saknas en tydlighet när det gäller väsentliga risker och avvikelser kopplat till investeringens genomförande som helhet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28884 **Från rapport** 12/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1402	Trafiknämnden bör när det gäller tillkommande investeringsbehov: * säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering,bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov. * ge fullmäktige en heltäckande bild av alla kända tillkommande behov av investeringar på kort och lång sikt även där utgiften inte är preciserad.	🔴	**ÅR 2019** Revisionen konstaterar att det pågår utredningar inom flera områden, inte minst tunnelbanan, för att identifiera tillkommande investeringsbehov. Revisionen noterar dock att det ännu inte är tydliggjort hur den information som kommer fram ska kanaliseras. Vidare konstaterar rekommendationen att det inte är tydligt på en övergripande nivå i nämndens planerings- och uppföljningsdokument hur

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			nämndens omfattande investeringsportfölj förändras, t ex vilka behov som tillkommer. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.

Miljö

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
34342 **Från rapport** 2015 Delrapport **Tidigare ID** 618	Trafiknämnden bör öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet genom att bryta ned det övergripande energieffektiviseringsmålet till de olika trafikslagen, och där så är tillämpligt till enskilda fastigheter respektive avtal, implementera och följa upp.		**ÅR 2019** TN fattade i november 2019 (SL-2018-0241) beslut om att dels genomföra test med att införa solel i TN:s fastigheter, dels att förvaltningschefen ska återkomma till nämnden med en planeringsstudie som ger svar på lämplig energieffektiviseringssatsningar för TN. Studien är planerad att ge underlag för föreslagna energieffektiviseringsarbeten, genomförandebeslut och behov av finansering för att genomföra delar av de energisparåtgärder som föreslås. Återrapporteringen av planeringsstudien är planerad till hösten 2020. Vidare har förvaltningen inför upphandlingen av nya trafikavtal och underhållsavtal tydliggjort uppföljningsansvaret för entreprenörerna när det gäller energi. Revisionen inväntar planeringsstudien för att se hur nämnden avser att öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Strategisk styrning och organisation

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28851 **Från rapport** 2017 Årsrapport	Trafiknämnden bör utifrån fullmäktiges mål för nämndens verksamhet fastställa indikatorer och målnivåer för samtliga målområden. Målnivåerna behöver kopplas till långsiktiga ambitioner i fastställda styrdokument.		**ÅR 2019** Genom fullmäktiges övergripande målstyrning finns övergripande mål och delmål som direkt kopplar till nämndens

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 1191			verksamhet. Nämnden har provat att arbeta med nedbrutna mål men tagit bort detta inför 2020. Revisionen konstaterar att det inte finns något centralt krav att formulera nämndspecifika mål och att det fortsatta utvecklingsbehovet i trafiknämndens verksamhet är störst gällande indikatorer och hur målnivåerna för dessa sätts. Rekommendationen omformuleras därför till att tydligare fokusera på behovet av ytterligare komplettering av indikatorer och deras målnivåer. Revisionen konstaterar att arbete med detta pågår men att det finns målområden som fortfarande inte är tydligt hanterade, exempelvis säkerhetsområdet samt tillgänglig och sammanhållen region. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
37780 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafiknämnden bör fastställa en beskrivning av nämndens strategiska ramverk samt en övergripande prioritering och tidsplaneringen för hur det ska utvecklas och ajourhållas.		**Delår 2020** Revisionen noterar att ett utvecklingsarbete kring formerna för det strategiska ramverket har påbörjats. Trafikförvaltningen har initierat ett samarbete med regionledningskontoret för översyn av det strategiska ramverket med fokus på förenkling och förtydligande. En åtgärdsplan är under framtagande. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Säkerhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28820 **Från rapport** 11/2015 Projektrapport **Tidigare ID** 739	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga informationstillgångar hanteras enligt landstingets riktlinjer när det gäller krav på förteckning, riskanalyser, informationssäkerhetsklassning och avbrottsplaner.		**ÅR 2019** En handlingsplan för informationssäkerhet beslutades av förvaltningschefen i maj 2019. Handlingsplanen beskriver aktiviteter som behöver genomföras för att nå de mål som har beslutats i de regionövergripande riktlinjerna och

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			handlingsprogram för informationssäkerhet. En första uppföljning av handlingsprogrammet har genomförts av säkerhetssektionen. Av den framgår det att majoriteten av aktiviteterna ännu inte är avslutade men pågår enligt plan. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28845 **Från rapport** 3/2017 Projektrapport **Tidigare ID** 1024	Trafiknämnden bör fastställa trafiksäkerhetsmål för den vägbundna kollektivtrafiken med utgångspunkt i fullmäktiges nollvision och löpande följa upp målen för att säkerställa en tillräcklig intern styrning och kontroll.	🔴	**ÅR 2019** Trafiksäkerhetsmålet har utvecklats under året och innefattar numera allvarligt skadade och dödade i både trafik- och stationsrelaterade händelser. Busstrafiken och sjötrafiken är ännu inte inkluderad, men avsikten är att detta sker under 2020. Vidare noterar revisionen att nämnden inte har något trafiksäkerhetsmål för 2020. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28856 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1196	Trafiknämnden bör skyndsamt utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd för att tydliggöra ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikutövarna, dels internt inom trafikförvaltningen.	🟡	**ÅR 2019** Föreskrifter eller riktlinjer är inte framtagna. Förhoppningen är att riktlinjen är framtagen 2021. Vid uppföljning av rekommendationen 2018 angavs 2020 som ett förväntat slutdatum. Resursbrist har angivits av trafikförvaltningen som en av huvudorsakerna till förseningen. Revisionen noterar att rekommendationen har varit aktivt sedan 2013. Rekommendation bedöms vara delvis åtgärdad.
28859 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1199	Trafiknämnden bör säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll på säkerhetsområdet genom att, i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer för säkerhet, årligen planlägga och löpande följa upp samtliga säkerhetsområden.	🟡	**ÅR 2019** Nämnden har vid ett utbildningstillfälle tagit del av en uppföljning av säkerhetsområdet, men någon formell rapportering har inte skett till nämnden under 2019. I nämndens verksamhetsplan och verksamhetsberättelse för 2019 har det kortfattat beskrivits vilka säkerhetsområden som ska prioriteras och vilka åtgärder som har genomförts. Som revisionen noterar vid uppföljning av rekommendation 1024

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			så kommer nämnden inte anta några specifika säkerhetsmål för 2020. Revisionen bedömer att nämnden bör efterfråga mer kontinuerligt uppföljning av säkerhetsläget än under 2019. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28861 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1201	Trafiknämnden bör säkerställa att informationssäkerhetskrav i befintliga och nya avtal med externa leverantörer motsvarar den skyddsnivå på information och system som dessa ska ha tillgång till.		**Delår 2019** År 2018: Revisionens uppföljning visar att det pågår ett arbete med att tydliggöra kravställning om IT- och informationssäkerhet i kommande upphandlingar. Vad gäller befintliga avtal saknas i praktiken ett systematisk arbete och rutiner för bedömning av dessa, utan bedömning sker i huvudsak när avtal ska förnyas. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28862 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1202	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns tillräckligt stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och i uppföljning av befintliga avtal.		**Delår 2019** År 2018: Revisionens uppföljning visar att ansvaret rörande informationssäkerhet flyttats till ledningsstaben där det nu sorterar under säkerhetssektionen, vilket också framgår av arbetsordningen. För delen gällande stöd för hantering kopplat till avtal uppges att åtgärder för detta föreslås i den handlingsplan för informationssäkerhet som ännu inte är fastställd. Delen gällande tydliggörande av ansvarsfördelningen anses som åtgärdad. Rekommendationen omformuleras därför till att handla om att det finns tillräckligt stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och i uppföljning av befintliga avtal.
28875 **Från rapport** 2018 Delrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning.		**Delår 2019** Revisionen konstaterar att åtgärder för att stärka brandskyddet inte är medtaget i systemanalysen för tunnelbanan

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 1306			och att åtgärder kopplat till rökgasavskiljande inte har funnits med i de medel som avsatts för brandskyddsåtgärder i budgeten för 2019. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
37782 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafiknämnden bör tydliggöra prioriterade åtgärder för att uppnå och upprätthålla en tillräcklig intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet.	–	**ÅR 2019** Ersätter rekommendation 28858 (1198 enligt tidigare numrering).
37783 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafiknämnden bör skyndsamt analysera och koordinera de olika skyddsåtgärderna inom skal- och tillträdesskyddet och ta ställning till vilka insatser som bör genomföras för att säkerställa ett tillräckligt skydd.	–	**ÅR 2019** Ersätter rekommendation 28857 (1197 enligt tidigare numrering).

Verksamhetsstyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28829 **Från rapport** 2016 Delrapport **Tidigare 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.		**Delår 2019** År 2018: Revisionens uppföljning visar att det pågår ett fortsatt förbättringsarbete för att stärka den sammanhållande styrningen av trafik- och störningsinformation och att riktlinjer för trafikinformation har omarbetats. Det återstår dock ett arbete med att implementera riktlinjen och utforma interna rutiner och processer i linje med riktlinjen samt säker ställa att dessa följs. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28842 **Från rapport** 3/2016 Projektrapport **Tidigare ID** 1015	Trafiknämnden bör säkerställa att styrningen av trafikplaneringen som helhet omfattar olika tidsperspektiv, principiella ställningstaganden och prioriteringar vilket även innefattar att ta ställning till hur ekonomiska förutsättningar och eventuella målkonflikter ska hanteras.		**ÅR 2019** Revisionen har tidigare konstaterat att arbete pågår med kollektivtrafikplan 2050. Enligt uppgift har också ett arbete påbörjats med att ta fram s.k. trafikutvecklingsplaner för

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			respektive trafikavtal. Syftet är att komplettera dagens ettåriga trafiköversynsprocess med ett längre tidsperspektiv. Revisionen kommer att följa detta arbete och kopplingen till arbetet med Kollektivtrafikplan 2050 samt pågående arbete med nya bussavtal. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28843 **Från rapport** 3/2016 Projektrapport **Tidigare ID** 1016	Trafiknämnden bör till fullmäktige återkoppla i vilken utsträckning den samlade trafikplaneringen bedöms leda mot fullmäktiges mål för kollektivtrafiken och RUFS:ens genomförande.	🔴	**Delår 2019** 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.
28852 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1192	Trafiknämnden bör utifrån sitt ansvar för verksamhetens inriktning, omfattning och en budget i balans på lång sikt ta aktiv del i det långsiktiga arbetet med prioriteringar. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.	🔴	**ÅR 2019** Som revisionen tidigare konstaterat framgår det i olika sammanhang att den s.k. Genomförandeplanen ska innehålla prioritering för verksamheten och uppdateras årligen. Senaste genomförandeplanen är dock från 2014. Nämndens förslag till investeringsplan innehåller en kolumn med prioritering. Det framkommer inte av dokumentet vad prioriteringen innebär och den kommenteras inte. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28865 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1204	Trafiknämnden bör mot bakgrund av förvaltningens utredning om framtidens biljett- och betalsystem fatta beslut om effektmål för arbetet med det framtida biljettsystemet.	–	

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28876 **Från rapport** 2018 Delrapport **Tidigare ID** 1307	Trafiknämnden bör tillsammans med tillväxt- och regionplanenämnden tydliggöra hur landstingets ansvar för repli-punkterna ska hanteras.	–	
28880 **Från rapport** 6/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1340	Trafiknämnden bör stärka den sammanhållande styrningen av planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik inom spårtrafiken så att planering, genomförande och utveckling görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv.	–	
28885 **Från rapport** 12/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1403	Trafiknämnden bör redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.	●	**ÅR 2019** Det framgår att arbetet fortsätter med utveckling och implementering av de systemstöd som ska underlätta hantering och sammanställning av statusinformation gällande fastigheter och anläggningar. Revisionen konstaterar samtidigt att de årliga rutinerna för bedömning och prioritering inte har förändrats jämfört med tidigare granskning och att förvaltningen ännu inte har en planering för hur dessa rutiner ska utvecklas. Resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv kommuniceras inte i dagsläget men revisionen konstaterar att arbete pågår inom det strategiska ramverket för att identifiera behoven och skapa former för dokumentation och prioritering. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
34239 **Från rapport** 13/2019 Projektrapport	Trafiknämnden bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar säkerställa att de långsiktiga underhålls- och reinvesteringsbehoven tydliggörs och omhändertas i nämndens långsiktiga planering.	–	

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
34240 **Från rapport** 13/2019 Projektrapport	Trafiknämnden bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar ta fram mål för underhållsarbetet så att verksamheten kan styras enligt fullmäktiges intentioner.	–	
46561 **Från rapport** 2020 Delrapport	SL:s styrelse bör säkerställa att VD-instruktionen för AB SL tydliggör ansvarsfördelningen mellan FUT och VD, liksom gränsdragningen mellan VD och den externa firmatecknaren, tillika förvaltningschef i FUT.	–	

Region Stockholm

Bilaga 1

Regionrevisorerna

Rekommendationer till nämnd/styrelse – Delår 2020.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28878 **Från rapport** 2018 Delrapport **Tidigare ID** 1310	Trafiknämnden bör efterfråga information om FUT:s investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet i förhållande till avtal och genomförandebeslut.		**ÅR 2019** Redovisningen av investeringsverksamheten har förbättrats jämfört med tidigare men revisionen anser att det fortfarande saknas en tydlighet när det gäller väsentliga risker och avvikelser kopplat till investeringens genomförande som helhet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Region Stockholm

Bilaga 2

Regionrevisorerna

Rekommendationer till ledning – Delår 2020.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Avtalsstyrning och uppföljning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28798 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1545	Trafikförvaltningens ledning bör stärka förutsättningarna för den interna kontrollen av avtal som tecknas genom att säkerställa att avtal finns tillgängliga på ett samlat sätt.		**Delår 2020** Revisionen uppfattar att förvaltningen inte gjort någon ytterligare utvärdering av möjligheten till detta under 2020, med hänvisning till rådande budgetläge. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28823 **Från rapport** 2015 Årsrapport **Tidigare ID** 779	Trafikförvaltningens ledning bör på ett systematiskt sätt analysera kundsynpunkter som underlag för uppföljning och åtgärder inom trafikavtal.		**ÅR 2019** Enligt uppgift till revisionen är användningen av kundsynpunkter tydliggjord i nya rutiner för uppföljningsplan och operativ uppföljning. Revisionen kommer att följa upp implementeringen av dessa. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
34242 **Från rapport** 13/2019 Projektrapport	Trafikförvaltningen bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar stärka den egna förmågan att bedöma och kontrollera underhållsleverantörernas underlag och utförda arbeten.		

Inköp och upphandling

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28809 **Från rapport** 2014 Årsrapport **Tidigare 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.		**Delår 2019** 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.

Intern kontroll

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28799 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1546	Trafikförvaltningens ledning bör utveckla beslutsordningen för att säkerställa att det är tydligt hur regleringen av avrop inom ramavtal/avtal ska tillämpas och hur verkställighetsbeslut ska dokumenteras.		
28800 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1547	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.		
28836 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 979	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur beslut, dokumentation och kontroll gällande ändringshantering i investeringsverksamheten ska hanteras.		**ÅR 2019** Granskningen visar att det inte har förekommit något egentligt utvecklingsarbete gällande revisionens rekommendationer som rör ÄTA-hanteringen. Granskningen visar att det inte finns någon gemensam etablerad

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			ändringshanteringsprocess inom program och projekt utan att detta drivs enskilt i respektive projekt och därigenom inte på ett enhetligt sätt. Revisionen konstaterar, liksom förvaltningen, att rekommendationen inte bara är relevant för ÄTA-hanteringen inom bygg och anläggningsbranschen utan också relevant för övrig ändringshantering inom program- och projektverksamheten. Rekommendationen har därför omformuleras till att handla om ändringshanteringen mer generellt. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28853 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare 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.		
28855 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare 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.		**Delår 2020** Rekommendationen tas bort i avvaktan på ny granskning av området.
28866 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1205	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga rutinerna gällande utlandsresor enligt gällande regelverk.		**Delår 2020** Revisionen konstaterar att en omarbetning av gällande policy pågår men ännu inte är klar. Enligt uppgift ska den nya policyn omfatta pågående investeringsprojekt och inhyrda konsulter. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28867 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1206	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att de interna kontrollmoment och krav som finns för utlandsresor även omfattar pågående investeringsprojekt och program.		**Delår 2020** Revisionen konstaterar att en omarbetning av gällande policy pågår men ännu inte är klar. Enligt uppgift ska den nya policyn omfatta pågående investeringsprojekt och inhyrda

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			konsulter. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28877 **Från rapport** 2018 Delrapport **Tidigare ID** 1308	Trafikförvaltningens ledning bör implementera rutiner som säkerställer den interna styrningen och kontrollen för godshanteringen.	–	

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28835 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 978	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra ansvarsfördelningen inom programverksamheten samt fortsätta utveckla formerna för hur den interna styrningen och kontrollen inom program ska hanteras.		**ÅR 2019** Revisionen konstaterar att förvaltningen har bedrivit ett omfattande utvecklingsarbete med bl.a. en omorgansation gällande investeringsverksamheten. En genomgång av roller inom program- respektive projektorganisationerna har genomförts med komplettering av rollbeskrivningar och kravprofiler. Här återstår visst arbete. Vidare pågår arbete med styrgruppernas roll inklusive utbildning för medlemmar i styrgrupperna. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28837 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 980	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att interna underlag till ändringar i investeringsverksamheten visar analys av påverkan på framtida driftskostnader samt att detta har stämts av mot genomförandebeslut och förankrats internt.		**ÅR 2019** Revisionen noterar att inga särskilda åtgärder har vidtagits. Revisionen konstaterar, liksom förvaltningen, att rekommendationen inte bara är relevant för ÄTA-hanteringen inom bygg och anläggningsbranschen utan också relevant för övrig ändringshantering inom program- och projektverksamheten. Rekommendationen har därför omformuleras till att handla om ändringshanteringen mer generellt.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
37777 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör, i samarbete med ledningen för FUT och regionledningskontoret fastställa hur nämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument.	–	
37778 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra roller och ansvar för förvaltningens investeringsråd i förhållande till den formella beslutsprocessen och nämndens ansvar för investeringsverksamheten.	●	**Delår 2020** Revisionen noterar att roller och ansvar för förvaltningens investeringsråd beskrivs dels i förvaltningens arbetsordning, dels i ett så kallat rollkort. Dock är statusen för detta rollkort oklar (det framgår inte om det är fastställt och i så fall av vem), samtidigt som den beskrivning av roller som återfinns där skiljer sig från den som ges i arbetsordningen. Revisionen konstaterar att investeringsrådets roll i förhållande till den formella beslutsprocessen och nämndens ansvar för investeringsverksamheten således fortfarande inte tydliggjorts. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
37779 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra och säkerställa en långsiktig planering med tydliga mål, aktiviteter och prioriteringsordning för utvecklingen av förvaltningens krav- och ändringshantering.	–	

Miljö

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
32324 **Från rapport** 7/2019 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör i enlighet med tillämpningsanvisningar för miljöprogrammet anta mål och tydliggöra hur de ska öka materialåtervinningen och förebygga avfall vid investeringsprojekt.	–	

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
32325 **Från rapport** 7/2019 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa investeringsprojektens efterlevnad till RiMiljö för att möjliggöra en mer systematisk uppföljning av miljömål i de pågående investeringsprojekten.	–	

Räkenskaper

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28824 **Från rapport** 2015 Årsrapport **Tidigare 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.		**Delår 2020** Baserat på genomförda stickprov kopplade till aktiveringar och utrangeringar konstaterar revisionen att rutinen kopplad till beslutsdokumentation efterlevs. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
28868 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1207	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att attestrutiner vid attest av kostnader för utlandsresor samt ledningsnära kostnader och representation alltid tillämpas.		**Delår 2020** Revisionen noterar att det pågår ett arbete med att se över riktlinjen kring resor och representation, men på grund av Corona har arbetet blivit försenat. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28873 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare 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.		**Delår 2020** Revisionen konstaterar att den rutin som infördes 2018 efterlevs. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

Strategisk styrning och organisation

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28807 **Från rapport**	Trafikförvaltningens ledning bör på ett systematiskt sätt kartlägga förvaltningens behov av kompetens samt		**Delår 2020**

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
2014 Delrapport **Tidigare ID** 466	identifiera och beskriva bristen på vissa yrkeskategorier som underlag för åtgärder på såväl lång som kort sikt.		Revisionen konstaterar att det pågår ett utvecklingsarbete och att en förvaltningsövergripande samordning av kompetensbehoven har påbörjats, vilket har stärkt förutsättningarna för att bedriva ett strukturerat kompetensförsörjningsarbete. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
28844 **Från rapport** 3/2016 Projektrapport **Tidigare ID** 1017	Trafikförvaltningens ledning bör utveckla och tydliggöra trafikplaneringens processer för att säkerställa dels en tydlig samverkan mellan trafikslagen, dels en tydlig koppling mellan det långsiktiga strategiarbetet och det kortsiktiga trafikförändringsarbetet.		**ÅR 2019** Enligt uppgift har ett arbete påbörjats med att ta fram s.k. trafikutvecklingsplaner för respektive trafikavtal. Syftet är att komplettera dagens ettåriga trafiköversynsprocess med ett längre tidsperspektiv. Revisionen kommer att följa detta arbete och kopplingen till arbetet med Kollektivtrafikplan 2050 samt pågående arbete med nya bussavtal. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Säkerhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28846 **Från rapport** 3/2017 Projektrapport **Tidigare ID** 1025	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att trafiksäkerhetshändelser från alla kollektivtrafikslag löpande sammanställs, återrapporteras och analyseras på ett sådant sätt så att kunskaperna från händelserna kan användas som underlag i förbättringsarbetet.		**ÅR 2019** Vid revisionen uppföljning 2018 noterade att det fanns planer på att dels inrätta en ny tjänst som trafiksäkerhetschef på trafikavdelningen, dels att upphandla ett nytt ärendehanteringssystem för att stärka möjligheten till att sammanställa och analysera trafiksäkerhetshändelser. Trafiksäkerhetstjänsten har inte inrättats och ärendehanteringssystemet har inte upphandlats under 2019. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad
28860 **Från rapport** 2017 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att ansvarsfördelningen inom samtliga säkerhetsområden tydliggörs i		**ÅR 2019** Säkerhetsdelegeringen från förvaltningschefen till

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 1200	enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer och fullmäktiges policy.		respektive avdelningschef har reviderats under året. Däribland har ansvaret för brandskyddsarbetet, IT- och informationssäkerhet samt säkerhetsskydd tydliggjorts. Ansvaret för Team säkerhet har förtydligats i en framtagen rutin för säkerhetsuppföljningar inom trafikavdelningen, rutinen är dock inte fastställd ännu. Granskningen har under året visat att det fortfarande finns vissa otydligheter i ansvarsfördelningen för det praktiska brandskyddsarbetet och skal- och tillträdesskyddsarbetet. Ansvarsfördelningen för skal- och tillträdesskydd planeras att förtydligas i riktlinjerna som planeras antas 2021. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
37784 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör när det gäller brandskyddsarbetet säkerställa att det finns:-En löpande styrning och planering av det pågående stora brand-projektet för att åtgärda bristerna inom tunnelbanan.-En samlad planering och prioritering för hur samtliga pågående brandprojekt ska genomföras.	–	

Verksamhetsstyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28808 **Från rapport** 2014 Delrapport **Tidigare ID** 471	Trafikförvaltningens ledning bör definiera verksamhetens väsentliga processer för att möjliggöra riskidentifiering och hantering samt utforma nyckelkontroller för respektive process.	✖	**Delår 2020** Rekommendationen är formulerad på en övergripande nivå, Revisionen noterar nu det utvecklingsarbete med risk och intern kontroll som har initierats och att det har fått en organisatorisk hemvist. Revisionen kommer att följa den fortsatta planeringen och det långsiktiga utvecklingsarbetet. Rekommendationen utgår.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28830 **Från rapport** 2016 Delrapport **Tidigare ID** 874	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga och dokumentera ansvar och roller i syfte att säkerställa såväl den löpande utvecklingen som en samordnad kontroll och uppföljning av trafik- och störningsinformation.		**Delår 2019** ÅR 2018: Arbete med denna rekommendation har inte påbörjats. Rekommendation bedöms inte vara åtgärdad.
28840 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 985	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en likartad bedömning och prioritering av nämndens reinvesteringsbehov.		**ÅR 2019** Liksom 2018 framkommer det av granskning 2019 att utvecklingen av denna process har lagts längre fram i tiden. Arbetet bedrivs tillsvidare på samma sätt som tidigare. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
37781 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningen bör ta fram och löpande följa upp en tydlig planering för det strategiska ramverket inklusive prioritering och samband mellan olika aktiviteter.		**Delår 2020** Revisionen noterar att ett utvecklingsarbete kring formerna för det strategiska ramverket har påbörjats. Trafikförvaltningen har initierat ett samarbete med regionledningskontoret för översyn av det strategiska ramverket med fokus på förenkling och förtydligande. En åtgärdsplan är under framtagande. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Region Stockholm

Bilaga 2

Regionrevisorerna

Rekommendationer till ledning – Delår 2020.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Inköp och upphandling

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28849 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1119	FUT:s ledning bör vidareutveckla styrdokumenten för konsulthantering, inklusive dokumentationskrav, i syfte att underlätta efterlevnad och uppföljning av framförallt behovsanalys och anbudsutvärdering.		**Delår 2020** Enligt avstämning med förvaltningen pågår arbete med rekommendationen, vilket kommer att slutföras under 2020. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Intern kontroll

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28801 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1549	FUT:s ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.		**Delår 2020** Enligt avstämning med förvaltningen pågår arbete med rekommendationen, vilket kommer att slutföras under 2020. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
37785 **Från rapport** 2019 Årsrapport	FUT:s ledning bör, i samarbete med trafikförvaltningens ledning och regionledningskontoret, fastställa hur nämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument.	–	

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-08-01

Ärende
FUT 2020-0898
TN 2019-1197

Trafiknämnden
2020-08-25, punkt 6

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2019 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar yttrande över regionrevisorernas årsrapport 2019 avseende Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik, RK 2019-0054.

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

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

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas och VD:s tjänsteutlåtande daterat 2020-08-01 samt nedanstående underlag

- Förslag till trafiknämndens yttrande
- Årsrapport 2019 trafiknämnden

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att avge yttrande i enlighet med bilagt förslag till trafiknämndens yttrande

att yttrandet överlämnas till regionrevisorerna

att förklara paragrafen omedelbart justerad

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-08-01

Trafiknämnden
2020-08-25, punkt 6

Ärende
FUT 2020-0898
TN 2019-1197

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Sammanfattning

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

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

Intern styrning och kontroll

Revisionen bedömer att pågående utvecklingsarbete ligger i linje med revisionens tidigare synpunkter och lämnade rekommendationer. Revisionen konstaterar samtidigt att arbetet är långsiktigt. I de granskningar som genomförts 2019 framkommer det att förändringsarbetet för att säkerställa tillräckliga förutsättningar för intern styrning och kontroll behöver fortsätta.

Revisionen bedömer att det fortsatt finns oklarheter kring hur nämnden tar ansvar för den långsiktiga strategiska styrningen av verksamheten. Revisionen konstaterar att flera delar i trafiknämndens strategiska ramverk, som utvecklingsplaner för trafikslagen och den så kallade genomförandeplanen, inte finns på plats. Trafiknämnden behöver tydliggöra vilka behov som finns både av nyutveckling inom respektive trafikslag och långsiktiga underhållsbehov, främst inom tunnelbanan. Nämnden behöver också visa på hur de olika behoven ska prioriteras sinsemellan.

Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden att säkerhetsställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov. Revisionen har också rekommenderat nämnden att stärka sin styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen.

När det gäller investeringar bedömer revisionen därutöver att det är av vikt att nämnden och dess förvaltningar utvärderar och säkerhetsställer nämndens

styrning och uppföljning exempelvis när det gäller de stora infrastruktursatsningarna från Stockholms- respektive Sverigeförhandlingarna.

Revisionen bedömer att trafiknämnden fortfarande inte har ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning. Styrningen av skal- och tillträdesskydd samt informationssäkerhet behöver stärkas.

Revisionen bedömer att det pågår ett viktigt utvecklingsarbete på förvaltningsnivå med en huvudprocesskarta som bör ge goda förutsättningar för förbättrad intern styrning och kontroll. Revisionen ser dock att det finns risk för att viktiga åtgärder inte genomförs fullt ut då det inte finns en tydlig prioritering och planering för arbete som sträcker sig över flera år.

Revisionen bedömer att den interna styrningen och kontrollen sammantaget inte är helt tillräcklig.

Räkenskaper

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

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

Bakgrund

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

Granskning av förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas i sin helhet i avsnitt 6. Avsnitt 2 – 5 avser granskning av den verksamhet som utövas av trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-08-01

Trafiknämnden
2020-08-25, punkt 6

Ärende
FUT 2020-0898
TN 2019-1197

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Överväganden

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

Trafikförvaltningen

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

I revisorernas sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare och innevarande år listas 53 rekommendationer ställda till trafiknämnden avseende trafikförvaltningens verksamhet. Av dessa har revisorerna bedömt att 7 ersätts eller utgår, 20 som delvis åtgärdade och 4 som åtgärdade. Förvaltningen har meddelat revisorerna att 8 av de återstående 42 rekommendationerna är åtgärdade och klara för revisorernas uppföljning.

I revisorernas sammanställning och uppföljning av rekommendationer ställda till förvaltningarna (bilaga 2) är 37 ställda till trafikförvaltningen. Av dessa har revisorerna bedömt att 2 utgår, 10 som delvis åtgärdade och 4 som åtgärdade. Förvaltningen har meddelat revisorerna att 3 av de återstående 31 rekommendationerna är åtgärdade och klara för revisorernas uppföljning.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

Förvaltningen har sedan tidigare tre rekommendationer, varav en har tagits bort och ersatts av en ny i årsrapporten. Förvaltningen arbetar kontinuerligt för att hantera revisionens rekommendationer med mål att utveckla och förbättra verksamheten. Den rekommendation som revision har ställt i årsrapporten och som berör förvaltningen innebär att förvaltning för utbyggd tunnelbanas ledning bör, i samarbete med trafikförvaltningens ledning och regionledningskontoret, fastställa hur nämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-08-01

Trafiknämnden
2020-08-25, punkt 6

Ärende
FUT 2020-0898
TN 2019-1197

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förvaltningen har genomfört en större genomlysning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen samt tidplanen som kontinuerligt ses över. Denna kommer att utgöra grunden för en stärkt och kontinuerlig uppföljning samt rapportering av ekonomi och tidplan till Trafiknämnden.

Förvaltningen har utvecklat analysen i rapporteringen avseende uppföljning av projektens totala utgifter. Förvaltningen följer i övrigt de krav på återrapportering som ställs i anvisningar och mallar från regionledningskontoret. Förvaltningen ämnar utveckla och tydliggöra återredovisningen av investeringsobjekten på totalnivå inom ramen för förvaltningens rapporter. Regionledningskontoret bör utveckla mallar och anvisningar så att dessa överensstämmer med Trafiknämndens behov av redovisning.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutsärendet har inga ekonomiska konsekvenser

Sara Catoni
tf Förvaltningschef
Trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Trafiknämnden

YTTRANDE
2020-06-17

Ärende/Dok. id.
TN 2019-1197

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Regionrevisorerna

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2019 avseende trafiknämnden inklusive styrelsen för AB Storstockholms lokaltrafik (AB SL)

Regionrevisorerna har överlämnat Årsrapport 2019, RK 2019-0054, till trafiknämnden och till styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik, för yttrande

Trafiknämnden har sedan den 1 juli 2017 även ansvaret för verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana. Verksamheten har bedrivits inom en särskild, egen förvaltning vilket innebär att trafiknämnden har två självständiga förvaltningar.

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

Trafikförvaltningen

Bakgrund utifrån nya riktlinjerna för investeringar

Revisionen bedömer att trafikförvaltningen och regionledningskontoret utifrån de nya riktlinjerna för investeringar i samråd behöver fastställa former för hur regionledningskontorets nya krav ska uppfyllas. Det gäller exempelvis hur konsekvensanalyser på ett överskådligt sätt ska redovisas för trafiknämndens omfattande investeringsverksamhet. Vidare bör redovisningen av avvikelser i

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08–686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

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

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

nämndens verksamhetsberättelse utformas med ett tydligare fokus på väsentliga avvikelser i enlighet med i förväg fastställda principer medan en fullständig redovisning kan hanteras sidoordnat. Revisionen vill i sammanhanget framhålla vikten av att nämnden säkrar kontrollen över investeringsvolymerna, bl.a. genom att redovisa utvecklingen av investeringsvolymerna på ett tydligt sätt.

Regionrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör, i samarbete med ledningen för FUT och regionledningskontoret fastställa hur nämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument.

Respons från trafikförvaltningens ledning

Trafikförvaltningen är överens med revisorerna om att redovisningen av nämndens omfattande investeringsverksamhet behöver förbättras i planerings- och uppföljningsdokument. Genomförande av sådana förbättringar kan delas in i tre huvuduppgifter. Den första är att definiera gemensamma krav på vilken information som ska redovisas och hur den ska redovisas för att uppfylla dessa krav. Det andra är att etablera en modern portföljstyrning av hela investeringsverksamheten från identifierade behov till realiserade effekter. Den tredje är att säkerställa att redovisningen är strukturerad på ett sätt som stödjer framtagande av den information som kravställts samt en hög konteringsdisciplin i den finansiella redovisningen.

Trafikförvaltningen driver sedan januari 2020 implementeringen av regionens nya riktlinje för investeringar och den däri ingående processen för åtgärdsval och investering (ÅIP). Det är inom ramen för det arbetet som behovet av en modern portföljstyrning tidigt har identifierats. Detta för att säkerställa att ledningen på olika nivåer kan styra mot att rätt investeringar genomförs. En sådan portföljstyrning behöver täcka in hela kedjan från uppfångning av möjliga behov, som börjar redan före initiering av ÅIP, genom hela ÅIP, till effektrealisering. För att fungera i praktiken behöver portföljstyrningen struktureras på samma sätt på alla organisatoriska nivåer inom regionens verksamhet samt även harmonisera med struktur och efterlevande av metodik för att driva program och projekt i alla faser i ÅIP. Det är således en omfattande och komplex uppgift som måste genomföras i nära samarbete mellan regionledningskontoret och berörda nämnder, förvaltningar och bolag.

Bakgrund angående investeringsrådets roll och ansvar

Revisionen ser positivt på inrättandet av ett investeringsråd inom trafikförvaltningen. Rådets roll och ansvar relativt den formella beslutsprocessen kan dock behöva tydliggöras. Detta gäller särskilt om rådet kan komma att hantera frågor om prioriteringar när det gäller investeringar eller frågor om nämndens långsiktiga styrande dokument.

Regionrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra roller och ansvar för förvaltningens investeringsråd i förhållande till den formella beslutsprocessen och nämndens ansvar för investeringsverksamheten.

Respons från trafikförvaltningens ledning

Trafikförvaltningens ledning är överens med revisorerna om att roller och ansvar för förvaltningens investeringsråd i förhållande till den formella beslutsprocessen och nämndens ansvar för investeringsverksamheten, behöver tydliggöras.

Trafikförvaltningen har under kvartal 1, 2020, tydliggjort Investeringsrådets syfte, ansvar och mandat. Detta innebär att Investeringsrådets roll är rådgivande till Trafikförvaltningens ledningsgrupp vilken fattar beslut om vilka investeringsbeslut som skall föreslås Trafiknämnden och Regionfullmäktige att fatta besluta om.

Bakgrund angående plan för det strategiska ramverket

Revisionen konstaterar att avsaknaden av en tydlig långsiktig plan för hur arbetet med det strategiska ramverket ska genomföras och vilka samband som finns i de olika delarna försvårar översikten gällande nämndens strategiska arbete och den långsiktiga styrningen. Det har framgått av granskningen att arbete pågår med en ny version av den s.k. studieplanen men av det utkast till planen som revisionen tagit del förefaller det inte som att planen omfattar arbete gällande dokument i det strategiska ramverket. Revisionen ser en risk för att utredningsarbetet inte sker på mest effektiva sätt. Nämnden behöver

säkerställa formerna för en tydlig och transparent långsiktiga strategiska styrningen i nämndens verksamhet.

Regionrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör fastställa en beskrivning av nämndens strategiska ramverk samt en övergripande prioritering och tidsplaneringen för hur det ska utvecklas och ajourhållas.

Respons från trafiknämnden

Trafiknämnden är överens med revisorerna om att en tydligare beskrivning av hur ingående styrande dokument i det strategiska ramverket ska övergripande prioriteras och tidsplaneras, hur dokumenten ska utvecklas och ajourhållas samt ambitionsnivå. Trafiknämndens nuvarande beskrivningar ingår i olika planeringsdokument och behöver blir ytterligare tillgängliga för förvaltningen.

Trafiknämnden har under våren startat upp en översyn av det strategiska ramverket med fokus på att förenkla och tydliggöra beskrivningen av hur de långsiktiga styrande dokumenten förhåller sig till varandra. Trafiknämnden ser även behovet av att tydliggöra mål och syfte med respektive styrande dokument. I detta arbete ingår även att tydliggöra uppdateringsfrekvensen för de styrande dokumenten. Utöver ovanstående översyn pågår även ett viktigt arbete med att koppla de styrande dokumenten till trafikförvaltningens arbete med att utforma huvudprocesser.

Regionrevisorerna rekommenderar vidare att trafikförvaltningen bör ta fram och löpande följa upp en tydlig planering för det strategiska ramverket inklusive prioritering och samband mellan olika aktiviteter.

Respons från trafiknämnden

Trafiknämnden är överens med revisorerna om att trafiknämnden bör ha en tydligare planering för när ingående styrande dokument ska planeras och följas upp. I trafiknämndens pågående översyn är avsikten att tydligare beskriva prioriteringen och sambanden mellan de styrande dokumenten. Inom årets arbete tydliggörs även dokumentens indata, mål och syfte med leveranser, målgrupper samt hur dessa ska kommuniceras och vara tillgängliga.

Bakgrund angående säkerhetsfrågor

Revisionen anser att nämnden kontinuerligt bör efterfråga mer utförlig uppföljning av säkerhetsläget än under 2019. För att systematiskt kunna planlägga och följa upp säkerhetsarbetet bör nämnden behandla säkerhetsfrågor mer formaliserat än vid enbart ett utbildningstillfälle. Revisionen menar också att nämnden bör ta ställning till prioriterade åtgärder utifrån den genomförda riskkartläggningen för att uppnå och upprätthålla en tillräcklig intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet.

Regionrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör tydliggöra prioriterade åtgärder för att uppnå och upprätthålla en tillräcklig intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet. (1).

Respons från trafiknämnden

Trafikförvaltningen tar med sig revisorernas iakttagelser och rekommendationen i det fortsatta arbetet med förbättrad rapportering och intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet i syfte att öka nämndens möjlighet till insyn och styrning.

Regionrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör skyndsamt analysera och koordinera de olika skyddsåtgärderna inom skal- och tillträdesskyddet och ta ställning till vilka insatser som bör genomföras för att säkerställa ett tillräckligt skydd.

Respons från trafiknämnden

Trafiknämnden är överens med revisorerna om behovet av att skyndsamt analysera och koordinera de olika skyddsåtgärderna inom skal- och tillträdesskyddet.

Ett arbete pågår inom trafikförvaltningen med att ta fram enhetliga riktlinjer inom området i syfte att säkerställa ett tillräckligt skydd.
Riktlinjerna bedöms bli fastställda under 2021.

Bakgrund angående brandprojekt

Revisionen noterar att förvaltningens projekt för att åtgärda brister inom brandskyddsområdet påbörjades först efter att nämnden dels fått en hindersanmälan från tunnelbanans underhållsentreprenör, dels fått ett föreläggande från Storstockholms brandförsvar. Planeringen och samordningen av det stora brandprojektet och åtgärder med anledning av föreläggandet har främst hanterats inom en informell samverkansgrupp med brandspecialister.

Revisionen bedömer att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att det finns en fastställd plan för hur samtliga brandprojekt ska planeras, prioriteras och samordnas för att kunna säkerställa en effektiv hantering. Vidare bedömer revisionen även att det stora brandprojektet behöver en tydligare ekonomisk och verksamhetsmässig flerårig styrning och planering för hur samtliga brister ska åtgärdas. Det finns även fortfarande otydligheter i hur det systematiska brandskyddsarbetet ska hanteras och följas upp inom trafikförvaltningen. Sammantaget bedömer revisionen att nämnden ännu inte har säkerställt att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning.

Regionrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör när det gäller brandskyddsarbetet säkerställa att det finns:

- En löpande styrning och planering av det pågående stora brandprojektet för att åtgärda bristerna inom tunnelbanan.
- En samlad planering och prioritering för hur samtliga pågående brandprojekt ska genomföras.

Respons från trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen är överens med revisorerna om att brandskyddsarbetet i det stora brandprojektet och åtgärderna med anledning av brandmyndigheternas föreläggande behöver en löpande styrning och planering samt samlad planering och prioritering.

Mot bakgrund av detta har förvaltningen sedan årsskiftet 2019/2020 satt samman en styrgrupp för arbetet med det stora brandprojektet.

En särskild styrgrupp för hanteringen av brandföreläggandet kommer att etableras så snart det slutliga beslutet om genomförande är fattat.

Bakgrund angående ändringshantering inom program- och projektverksamheten

Revisionen konstaterar, liksom förvaltningen, att tidigare lämnade rekommendationer som rör ÄTA-hanteringen inom bygg- och anläggningsbranschen också är relevanta för övrig ändringshantering inom program- och projektverksamheten. Rekommendationerna formuleras därför om till att handla om ändringshanteringen mer generellt.

Regionrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra och säkerställa en långsiktig planering med tydliga mål, aktiviteter och prioriteringsordning för utvecklingen av förvaltningens krav- och ändringshantering.

Respons från trafiknämnden

Trafiknämnden är överens med revisorerna om att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att förvaltningens planering gällande krav- och ändringshantering prioriteras.
Trafikförvaltningens plan gällande utveckling av förvaltningens krav- och ändringshantering beskrivs i verksamhetsplanen för 2020.
Under 2020 kommer trafikförvaltningen se över arbetssättet för utformning av riktlinjer gällande krav- och ändringshantering.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

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

Regionrevisorerna rekommenderar att FUT:s ledning bör, i samarbete med trafikförvaltningens ledning och regionledningskontoret, fastställa hur

nämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument.

Respons från förvaltningen för utbyggd tunnelbana

Förvaltningen har genomfört en större genomlysning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen samt tidplanen som kontinuerligt ses över. Denna kommer att utgöra grunden för en stärkt och kontinuerlig uppföljning samt rapportering av ekonomi och tidplan till Trafiknämnden.

Förvaltningen har utvecklat analysen i rapporteringen avseende uppföljning av projektens totala utgifter. Förvaltningen följer i övrigt de krav på återrapportering som ställs i anvisningar och mallar från regionledningskontoret. Förvaltningen ämnar utveckla och tydliggöra återredovisningen av investeringsobjekten på totalnivå inom ramen för förvaltningens rapporter. Regionledningskontoret bör utveckla mallar och anvisningar så att dessa överensstämmer med Trafiknämndens behov av redovisning.

Regionrevisorerna

2020-03-31

Diarienummer
RK 2019-0054

Trafiknämnden

Årsrapport 2019
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms lokaltrafik

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade 2020-03-31 att överlämna rapporten till trafiknämnden inklusive styrelsen för AB Storstockholms lokaltrafik för yttrande senast 2020-08-31.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Anders Lönn
Ordförande

Christina Holmqvist
Sekreterare

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

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

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

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

Sammanfattning – Trafiknämnden

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

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

Bedömning för år 2019

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

Ekonomiskt- och verksamhetsmässigt resultat

Det ekonomiska resultatet uppgår till ca 570 mnkr (569,0 mnkr för trafikförvaltningen, 0,5 mnkr för FUT), vilket är 170 mnkr högre än fastställt resultatkrav. Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans därmed uppnåtts.

Planerade investeringar och därmed ökade driftskostnader kommer under de närmaste åren att innebära stora utmaningar såväl för trafikorganisationen som för regionens ekonomi. För att nå en ekonomi i balans på längre sikt bedömer revisionen att trafiknämnden behöver vidta mer långsiktiga åtgärder i effektiviseringsarbetet. Som revisionen tidigare framfört behöver nämnden säkra kontrollen över investeringsvolymerna, bl.a. genom att redovisa utvecklingen av investeringsvolymerna på ett tydligt sätt. Revisionen bedömer även att trafiknämnden tydligare behöver redovisa väsentliga risker och avvikelser i förhållande till gällande genomförandebeslut för investeringar.

Revisionen bedömer att det verksamhetsmässiga resultatet till stora delar har uppnåtts. Revisionen konstaterar dock att målet om tillgänglig och sammanhållen region fortsatt behöver kompletteras med indikatorer för att målet ska kunna bedömas. Revisionen noterar också att den nationella indikatorn Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna följs upp vart fjärde år, senast skedde det 2015. Nya resultat kommer vara tillgängliga först våren 2020. Arbetet med fullmäktiges uppdrag pågår.

Det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet bedöms, utifrån genomförd granskning, i huvudsak som tillfredsställande. Bedömningen är oförändrad jämfört med 2018.

Intern styrning och kontroll

I revisionens årsrapport 2018 för trafiknämnden inklusive SL och WÅAB bedömde revisionen att den interna styrningen och kontrollen inte var helt tillräcklig, men att förbättringsarbeten pågick. I delårsrapporten 2019 har revisionen bedömt att ett utvecklingsarbete fortsatt pågår, men att det finns behov av ytterligare förbättringsinsatser.

Revisionen bedömer att det fortsatt finns oklarheter kring hur nämnden tar ansvar för den långsiktiga strategiska styrningen av verksamheten. Revisionen konstaterar att flera delar i trafiknämndens strategiska ramverk, som utvecklingsplaner för trafikslagen och den så kallade genomförandeplanen, inte finns på plats. Trafiknämnden behöver tydliggöra vilka behov som finns både av nyutveckling inom respektive trafikslag och av långsiktiga underhållsbehov, inte minst inom tunnelbanan. Nämnden behöver också visa på hur de olika behoven ska prioriteras sinsemellan. Den långsiktiga strategiska styrningen bedöms därmed som inte helt tillräcklig.

Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden att säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov i syfte att ge fullmäktige en heltäckande bild av vilket framtida investeringsutrymme som dessa kräver. Revisionen har också rekommenderat nämnden att stärka sin styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om den ekonomiska utvecklingen. Revisionen bedömer att dessa rekommendationer fortfarande inte är hanterade av nämnden.

När det gäller investeringar bedömer revisionen därutöver att det är av vikt att nämnden och dess förvaltningar utvärderar och säkerställer nämndens styrning och uppföljning exempelvis när det gäller de stora infrastruktursatsningarna från Stockholms- respektive Sverigeförhandlingarna. Revisionen bedömer även att trafiknämnden under året tagit investeringsbeslut som överskridit nämndens befogenheter. Revisionen bedömer att nämndens styrning i detta avseende varit otillräcklig.

Revisionen bedömer att trafiknämnden fortfarande inte har säkerställt en tillräcklig intern styrning och kontroll inom flera övriga områden. Exempelvis finns inte förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning. Styrningen av skal- och tillträdesskydd samt informationssäkerhet behöver stärkas.

Revisionen noterar samtidigt att ett antal viktiga utvecklingsinsatser pågår för att stärka den interna styrningen och kontrollen av trafik- och underhållsavtal, men konstaterar att det fortfarande kvarstår arbete med att implemen-

tera förändringarna och att utveckla förberedelserna inför nya upphandlingar. Revisionen kan därför inte bedöma effekterna av dessa utvecklingsinsatser.

Revisionen bedömer att det pågår ett viktigt utvecklingsarbete på förvaltningsnivå inom många områden där arbetet med en huvudprocesskarta bör ge goda förutsättningar för det fortsatta arbetet. Revisionen ser dock, liksom 2018, att det finns risk för att viktiga åtgärder inte genomförs fullt ut då det inte finns en tydlig prioritering och planering för arbete som sträcker sig över flera år. För 2019 är därför bedömningen att arbetet ännu inte gett tillräckliga effekter.

Revisionen bedömer att den interna styrningen och kontrollen sammantaget inte är helt tillräcklig.

Räkenskaper

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

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

Dotterbolag

SL-koncernen omfattar tre helägda dotterbolag:

- Waxholms Ångfartyg AB[1]
- AB SL Finans
- SL Älvsjö AB

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

[1] Bolaget har tidigare varit ett självständigt bolag (ingående i LISAB-koncernen) inom trafiknämndens verksamhet. Från 2019-07-01 är det ett dotterbolag till SL.

Region Stockholm
Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 8/2020

Sammanträdesdatum
2020-08-25

Datum för justering: 2020-08-25

Datum för anslag: 2020-08-26

Kristoffer Tamsons (M)
Jens Sjöström (S)

---

§ 110

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2019 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik
(TN 2019-1197, FUT 2020-0898)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 1 augusti 2020 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 2) som V-ledamöterna anslöt sig till.
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle avslås.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann först att nämnden beslutade i enlighet med förvaltningens förslag till beslut. Därefter fann ordföranden att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Yttrandet avges i enlighet till ärendet bilagt förslag till yttrande.

2. Yttrandet överlämnas till regionrevisorerna.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot att deras förslag till tilläggsbeslut inte beviljades.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 3).

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 4).

EXPEDIERAS TILL

Regionrevisorerna

Vid protokollet

Karoline Sandar