Investeringsprojekt

BREV
2018-03-20

Ärende
SL 2013-1569
TN 2018-0270

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Lars Devero
08-6861644
Lars.devero@sll.se

Svar på Yttrande från Sjöbefälsföreningen "Synpunkter på det planerade nya färjeläget vid Slussen"

Vi svarar härmed å trafiknämndens vägnar på ert brev daterat 25 januari 2018 där ni lämnade synpunkter på det planerade färjeläget vid Slussen.

Trafiknämnden fattade den 21 november 2017 beslut om att utreda kommande färjeterminal på Skeppsbrokajen. Det är planerat att trafikförvaltningen ska äga färjeterminalen men arrendera marken som fastigheten byggs på. Färjeterminal planeras att byggas på anvisad plats som följer planhandlingarna för nya Slussen (detaljplan för nya Slussen del av Södermalm 7:85 mfl, dp 2005-08976-54).

Sjöbefälsföreningen har i ett yttrande daterat 25 januari 2018 uttryckt synpunkter på det planerade färjeläget för Djurgårdsfärjan. Det bedöms finnas risker som i värsta fall kan orsaka fartygskollisioner.

Då Sjöbefälsföreningens yttrande bedömdes som extra viktigt att beakta, initierade trafikförvaltningen ett fysiskt möte 15 mars där förutsättningarna för att bygga färjeterminalen redovisades och Sjöbefälsföreningen fick i samband med detta möte beskriva de risker de såg med bl.a. korsande fartygstrafik. Mötet konkluderade att Sjöbefälsföreningen tydligare ska inkluderas som intressent i den pågående utredningen om utformning av färjeterminalen med syfte att utredningen säkerställer att de risker som Sjöbefälsföreningen identifierat beaktas.

Karin Svingby
Avdelningschef Investeringsprojekt

2018-03-20 RK 2017-0028

Trafiknämnden
Styrelserna för
AB Storstockholms Lokaltrafik
Waxholms Ångfartygs AB

ÅRSRAPPORT 2017
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade 2018-03-20 att överlämna rapporten till trafiknämnden och till styrelserna för AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB för yttrande senast 2018-09-28.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Turid Stenhaugen
Ordförande

Christina Holmqvist
Sekreterare

Landstingsrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

Telefon: 08-737 25 00

E-post: landstingsrevisorerna.rev@sll.se

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

Besök oss: Hantverkargatan 25 B. T-bana Rådhuset

ÅRSRAPPORT 2017

Trafiknämnden

Landstingsrevisorerna
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

2018-03-20 RK 2017-0028

Trafiknämnden
Styrelserna för
AB Storstockholms Lokaltrafik
Waxholms Ångfartygs AB

ÅRSRAPPORT 2017
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade 2018-03-20 att överlämna rapporten till trafiknämnden och till styrelserna för AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB för yttrande senast 2018-09-28.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Turid Stenhaugen
Ordförande

Christina Holmqvist
Sekreterare

Landstingsrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

Telefon: 08-737 25 00

E-post: landstingsrevisorerna.rev@sll.se

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

Besök oss: Hantverkargatan 25 B. T-bana Rådhuset

Sammanfattning – Trafiknämnden

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

Trafiknämnden har från landstingsstyrelsen från och med 1 juli 2017 tagit över ansvaret för den separata förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT). Ansvaret för FUT:s verksamhet är därmed delat för 2017 där landstingsstyrelsen ansvarar för första halvåret och trafiknämnden för andra halvåret. FUT:s verksamhet för hela året avrapporteras dock i trafiknämndens årsrapport. Revisionens granskning av FUT redovisas därför i sin helhet i denna rapport även om landstingsstyrelsens ansvar berörs. Revisionens bedömning av FUT:s verksamhet redovisas samlat i ett stycke sist i sammanfattningen.

Bedömning för år 2017

	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 483 mnkr, vilket är 233 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 landstingets ekonomi. För att nå en ekonomi i balans på längre sikt bedömer revisionen därför att nämnden behöver vidta mer långsiktiga åtgärder och säkra kontrollen över investeringsvolymerna, men också över effektiviseringsarbetet.

Revisionen bedömer att det verksamhetsmässiga resultatet till största delen har uppnåtts. Bedömning av målen försvåras dock av att en väsentlig indikator saknas helt och att utfall för flera indikatorer saknas. Nämndens rapportering behöver även utvecklas vad gäller analysen av vissa mål. Nämndens analys av produktionsmåtten behöver tydligare kopplas till kostnadsutvecklingen och de övergripande målen.

Fullmäktiges övriga mål och uppdrag har delvis uppnåtts. Arbetet med uppdragen pågår men är inte avslutat. Revisionen noterar att det bedrivs ett omfattande utvecklingsarbete inom flera områden men att det återstår väsentliga delar i utvecklingsarbetet bl.a. för området säkra processer.

Det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet bedöms, utifrån genomförd granskning, sammantaget som tillfredsställande. Bedömningen är oförändrad jämfört med 2016.

Intern styrning och kontroll

I revisionens årsrapport 2016 för trafiknämnden inklusive SL och WÅAB konstaterades att den interna styrningen och kontrollen inte var helt tillräcklig, men att förbättringsarbeten pågick. I delrapporten 2017 bedömde revisionen att det finns behov av ytterligare förbättringsinsatser framförallt när det gäller den ekonomiska styrningen på längre sikt.

Revisionen bedömer att det finns fortsatt anledning till oro över den långsiktiga ekonomiska utvecklingen för nämnden. Planerade investeringar och därmed ökade driftkostnader kommer under de närmaste åren att innebära stora utmaningar såväl för trafikorganisationen som för landstingets ekonomi. Nämnden bör ta ett övergripande ansvar för den långsiktiga ekonomiska planeringen vilket även omfattar ett övergripande och transparent prioriteringsarbete till övergripande mål och de ekonomiska förutsättningarna. När det gäller styrningen och kontrollen av stora investeringsprogram finns exempel där det generellt är otydligt vilka beslut som ligger till grund för den ekonomiska ram som programmet arbetar utifrån. Program och projekt behöver, som revisionen tidigare pekat på, följas upp utifrån beslutad total utgift för investeringar som pågår under flera år. Nämnden behöver också följa upp investeringar kopplat till bl.a. framtida driftkonsekvenser. Investeringsprocessen behöver även tydliggöras vad gäller t.ex. riskhanteringen. Vidare är ett större fokus på analys av kostnadsutvecklingen generellt nödvändigt liksom uppföljning av utfall av effektiviseringsåtgärder på kort och lång sikt. Revisionen har sedan tidigare lämnat rekommendationer om nämndens ekonomi- och investeringsstyrning där flertalet ännu inte är åtgärdade.

Revisionen konstaterar att det sedan några år tillbaka pågår ett omfattande arbete för att utveckla verksamhetens arbetssätt och stärka den interna kontrollen. Inom förvaltningens identifierade utvecklingsområden; bl.a. IT, säkerhet och informationssäkerhet, fastigheter samt upphandling och inköp fortlöper utvecklingsarbete som under året även omfattat omorganisering av flera verksamheter. Revisionen konstaterar dock att det fortfarande återstår viktiga insatser inom dessa områden och ser särskilt allvarligt på att rekommendationer som lämnats sedan flera år tillbaka inom området tillträdes- och skalskydd inte har åtgärdats. Revisionen noterar också fortsatt behov av att skyndsamt säkerställa den interna kontrollen inom biljettsystemet där tidigare lämnad rekommendation vid delåret behöver åtgärdas.

Enligt kommunallagen är fastställande av mål för verksamheten en angelägenhet för nämnden vilket revisionen tidigare framhållit i en rekommendation. Trafiknämnden

bör, som revisionen tidigare framhållit, besluta om hur fullmäktiges mål ska brytas ner och följas upp via indikatorer för att på så sätt fastställa ambitionsnivån för verksamheten. Vidare bedömer revisionen att formerna för nämndens långsiktiga styrning av verksamheten fortfarande är oklara, även om nämnden nu har fattat beslut om att ta fram en ny trafikplan, samt att nämnden bör fastställa de övergripande utgångspunkterna och målen för utveckling av olika delar inom nämndens ansvarsområde som utvecklingen av färdtjänsten, det framtida biljettsystemet och styrningen inom säkerhetsområdet.

Den interna styrningen och kontrollen bedöms, utifrån den granskning som genomförts av revisionskontoret och den auktoriserade revisorn, vara inte helt tillräcklig. Bedömningen är oförändrad jämfört med 2016.

Räkenskaper

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

Revisionen noterar att nämnden inte redovisar vilka poster som kan anses jämförelsestörande, vilket är ett krav enligt gällande anvisning och god redovisningssed. Revisionen bedömer vidare att det fortsatt finns behov av att stärka rutinerna och dokumentationen för prövning av nedskrivningar respektive aktivering av färdigställda projekt.

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

Dotterbolag

SL-koncernen omfattar ett antal majoritetsägda dotterbolag:

- AB SL Finans
- SL Infrateknik AB
- 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.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT)

Ekonomiskt- och verksamhetsmässigt resultat
Trafiknämnden redovisar ett nollresultat för FUT i enlighet med fullmäktiges resultatkrav. Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans därmed uppnåtts. Fullmäktiges mål och uppdrag i övrigt har i huvudsak uppnåtts.

Det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet för FUT bedöms, utifrån genomförd granskning, sammantaget som tillfredsställande. Bedömningen är oförändrad jämfört med 2016.

Intern styrning och kontroll

Den interna kontrollplanen är framtagen utifrån en genomförd riskanalys. Riktlinjer och rutiner för intern styrning och kontroll finns liksom en processbeskrivning för riskhanteringsarbetet.

Den interna styrningen och kontrollen för FUT bedöms, utifrån genomförd granskning, sammantaget vara tillräcklig. Bedömningen är oförändrad jämfört med 2016.

Räkenskaper

Trafiknämndens årsbokslut i de delar som avser FUT är i allt väsentligt upprättad enligt lagen om kommunal redovisning, god redovisningssed, enligt landstingets anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning.

Räkenskaperna bedöms för FUT vara rättvisande.

Innehåll

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

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat 2
2.1 Ekonomiskt resultat 2
2.2 Verksamhetsmässigt resultat 8
2.3 Samlad bedömning av ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat 16

3 Ekonomi- och investeringsstyrning 16
3.1 Ekonomistyrning 16
3.2 Beslut om investeringar 20
3.3 Uppföljning av investeringsprogram/projekt 26
3.4 Underhåll och reinvesteringar 28
3.5 Samlad bedömning av ekonomi- och investeringsstyrning 31

4 Intern styrning och kontroll 32
4.1 Verksamhetsstyrning 32
4.2 Kompetensförsörjning 36
4.3 Styrning av konsulter 38
4.4 Inköp och upphandling 42
4.5 Fastigheter 44
4.6 Utveckling av säkerhetsarbetet 49
4.7 Informationssäkerhet 55
4.8 Biljettsystemet 58
4.9 Färdtjänsten 62
4.10 Ledningsnära kostnader och representation samt förvaltningens utlandsresor 64
4.11 Intern kontroll i ekonomiprocesser 66
4.12 Avrapporterade granskningar i delrapport och särskilt projekt 70
4.13 Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer 71
4.14 Samlad bedömning av intern styrning och kontroll 71

5 Räkenskaper 72
5.1 Årsbokslutet inklusive årsrapport (förvaltningsberättelse) 72
5.2 Särskilda granskningar 73
5.3 Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer 74
5.4 Samlad bedömning av räkenskaper 74

6 Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) 74
6.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat 74
6.2 Intern styrning och kontroll 76
6.3 Räkenskaper 79
6.4 Samlad bedömning av räkenskaper 80

7 Nämndens/styrelsernas yttrande över delrapport 2017 80

Bilaga 1 Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer

Bilaga 2 Bedömningsmål och bedömningskriterier

Bilaga 3 Yttrande över delrapport 2017

1 Årlig granskning

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

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

1.1 Nämndens och styrelsernas ansvar

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

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

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

Ur ett revisionsperspektiv finns frågan om ansvarsutkrävning där ansvaret för FUT:s verksamhet har varit delat 2017; landstingsstyrelsen ansvarar för första halvåret och trafiknämnden för andra halvåret. Landstingsstyrelsens förvaltning har valt en lösning där detta ansvar inte separerats i delårs- respektive årsrapporteringen utan all rapportering av FUT går via trafiknämnden. Revisionen har valt att följa detta upplägg varför granskningen av FUT redovisas i denna rapport även om LS ansvar berörs.

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

1.2 Revisionen

Revisionen gällande trafiknämnden har utförts enligt kommunallagen, landstingets regler och anvisningar samt god revisionssed för kommunal verksamhet. Revisionen

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

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

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

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

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

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

2.1 Ekonomiskt resultat

	Budget 2017	Bokslut 2017	Bokslut 2016
Resultaträkning (mnkr)			
Verksamhetens intäkter	21 653	22 380	21 062
Verksamhetens kostnader inkl. avskrivningar och finansnetto	-21 403	-21 897	-20 902
Årets resultat	250	483	160
Årsarbetare (antal)	729	714	670

Årets resultat uppgår till 483 mnkr, vilket är 233 mnkr högre än fastställt resultatkrav på 250 mnkr. Till skillnad mot föregående år har fullmäktige för 2017 ställt ett resultatkrav på trafiknämnden. Revisionen har uppfattat att detta är ett sätt att reglera delar av tilldelade extra medel för Citybanan eftersom vissa kostnader för Citybanan 2017 hanteras av koncernfinansiering. Resultatet är 323 mnkr högre än 2016 års utfall.

För att underlätta jämförelser av verksamhetens resultat mellan t.ex. olika år ska nämnden redovisa de poster som är jämförelsestörande[1]. Trafiknämndens resultat har enligt revisionens uppfattning påverkats av jämförelsestörande poster, t.ex. resultatföring av nedlagda utgifter i investeringsprojekt som inte kommer att genomföras. Även om några av dessa poster specificeras med belopp redovisar inte nämnden tydligt vilka poster som kan anses jämförelsestörande. I resultaträkningen finns också poster som p.g.a. ändrade redovisningsprinciper bokförs inom resultaträkningen istället för balansräkningen. Posterna påverkar både intäkter och kostnader och är därmed resultatneutrala men påverkar jämförelser mot budget och föregående år (se även avsnitt 5.1).

Årets resultat för SL är 215 mnkr vilket är 215 mnkr högre än budget och 130 mnkr högre än föregående år. Årets resultat för WÅAB är 17 mnkr vilket är 17 mnkr högre än budget och 24 mnkr högre än föregående år.

En viktig princip för kollektivtrafikens finansiering är enligt fullmäktiges budget 2017[2] att den över tid finansieras till hälften med skatteintäkter och till hälften med biljettintäkter. Internt inom trafiknämnden används ibland begreppet skattefinansieringsgrad men den förefaller mätas enbart för bolaget SL. Skattefinansieringsgraden för SL-koncernen är med nämndens beräkningsmodell i årsrapporten angiven till 48 procent 2017 vilket är oförändrat jämfört med 2016. Granskningen visar att det inom landstinget inte finns någon fastställd definition eller vedertaget sätt att mäta för att följa upp hur verksamheten har finansierats.

2.1.1 Jämförelse med budget 2017

Intäkterna uppgår till 22 380 mnkr, vilket är 728 mnkr (3,4 procent) högre än budgeterat. Biljettintäkterna inom SL-trafiken överstiger budget med 268 mnkr där ökningen är såväl volym- som prisrelaterad. Merparten av avvikelsen mot budget förklaras av att resenärerna varit mindre priskänsliga och i lägre grad valt andra transportmedel när biljettpriset höjdes (148 mnkr) än förväntat. I övrigt förklaras avvikelsen framförallt av att resenärer valt andra biljetter än förväntat (53 mnkr) och att intäktsbudgeten beräknats efter ett lägre ingångsvärde för befolkningen än vad som i

[1] Anvisning i Mall Årsrapport 2017, Landstingsstyrelsens förvaltning. Se även Rådet för kommunal redovisning (RKR): Rekommendation 3:1 Redovisning av extraordinära poster och upplysningar för jämförelseändamål
[2] Mål och budget SLL 2017, LS 2016-0257

praktiken gällde vid årsskiftet 2016/2017 (48 mnkr). Resenärsintäkterna inom färdtjänsten understiger budget med 1 mnkr. Biljettintäkterna från WÅAB understiger också budget med 1 mnkr.

I övrigt innehåller intäktssidan en större avvikelse inom posten näringsbidrag med ett högre utfall på 103 mnkr än budget vilket i huvudsak förklaras av förändrade förutsättningar än vid budgeteringen medan t.ex. intäkter från uthyrning av lokaler blivit 15 mnkr lägre än budgeterat. Ersättningen från hälso- och sjukvårdsnämnden är 25 mnkr högre än budgeterat men motsvaras av samma avvikelse på kostnadssidan för sjuktransporter och är därmed resultatneutralt.

Resterande avvikelser på intäktssidan uppgår till ca 350 mnkr. Avvikelserna har i huvudsak sin grund i förändrade redovisningsprinciper, vilket beskrivits ovan. De ökade intäkterna motsvaras då av ökade kostnader och är därmed resultatneutrala.

Verksamhetens kostnader, exklusive avskrivningar och finansiella poster, uppgår till 18 378 mnkr, vilket är 591 mnkr (ca 3,3 procent) högre än budgeterat. Kostnaderna för köpt landtrafik blev dock 296 mnkr (ca 2,4 procent) lägre än budgeterat. Nämnden lyfter övergripande fram färre resenärer, ej utförd trafik på grund av vagnbrist då ersättningstrafiken har varit omfattande samt bristande framkomlighet i innerstaden som viktiga faktorer till den lägre kostnaden. Inom busstrafikens VBP-avtal[3] är utfallet lägre än budgeterat p.g.a. lägre resande (130 mnkr). Vidare finns avvikelser mot budget för incitament inom bussavtal, viten för ej avtalsenlig trafik etc. samt lägre ersättning för ej nedlagda busslinjer jämfört med vad som budgeterats för detta vilket sammantaget bidrar till lägre kostnader inom köpt landtrafik (103 mnkr). Därutöver finns en rad avvikelser mot budget inom de olika trafikslagen vilka till stor del tar ut varandra. För en av posterna inom järnväg blev kostnaden högre än budgeterat (87 mnkr) vilket dock är resultatneutralt då dessa kostnader har vidarefakturerats. Avstämning och återbokning av diverse uppbokningar vid årsskiftet 2016/2017 ger som effekt minskade kostnader 2017 (84 mnkr) jämfört med budget. Nämnden hade vidare i budgeten för 2017 avsatt en kostnadsreserv för köpt landtrafik varav endast en mindre del har använts. Detta ger en lägre kostnad (85 mnkr) mot budget.

Kostnaderna för färdtjänsttrafik är 35 mnkr (ca 2,7 procent) lägre än årets budget p.g.a. färre resor med färdtjänsttaxi och rullstolstaxi samtidigt som erhållna viten också ger effekten att kostnaden för färdtjänsttrafiken blir lägre än budget. Högre kostnader för sjukresor (26 mnkr) än budgeterat vidarefaktureras till hälso- och sjukvårdsnämnden och är därför resultatneutralt. Kostnaderna för sjötrafik har ett utfall i linje med budget.

Kostnaderna för personal är lägre än budget vilket dock i stort sett uppvägs av högre kostnader för inhyrd personal. Kostnaderna för drift och underhåll är 163 mnkr lägre än budget. Inom detta finns dock högre kostnader p.g.a. retroaktiv elskatt (79 mnkr). För underhåll anges ett minskat behov av akut underhåll på (34 mnkr) samtidigt som utfallet för planerat underhåll också är lägre än budgeterat (177 mnkr). Här anges

[3] Verifierad Betalande Påstigande

omprioriteringar och projekt som inte kommit igång p.g.a. vakanser som främsta orsaken.

Övriga kostnader är 1 124 mnkr högre än budget. Den enskilt största posten avser kostnadsföring av utgifter för signalsystem inom program Röda linjens uppgradering då delprojektet avbrutits. Totalt är kostnadseffekten från nedskrivningen inom program Röda linjens uppgradering 472 mnkr (se avsnitt 4.1.6). I övrigt finns bl.a. ökade kostnader till följd av rättelse för andra investeringsprojekt avseende tidigare år (75 mnkr). Även kostnadsföring av restvärden (utrangeringar) kopplat till anläggningsregistret har bidragit till ökade kostnader (281 mnkr). Kostnader för externa projekt etc. ger högre kostnader än budget (221 mnkr), vilka dock motsvaras av ökade intäkter och därmed är dessa kostnader resultatneurala.

Avskrivningarna är 9 mnkr lägre än budget. Finansnettot har påverkats positivt med 88 mnkr jämfört med budget varav en del (37 mnkr) utgör ränteersättning från återbetalning av förskott. I övrigt beror avvikelsen i finansnettot till stor del på lägre räntekostnader än budgeterat (52 mnkr) till följd av förskjutningar i investeringsportföljen.

Avvikelser i förhållande till budget har analyserats och kommenterats i nämndens årsrapport. Dock framgår inte av redogörelsen, framförallt på kostnadssidan, belopp på avvikelser vilket innebär att avvikelsernas storleksordning inte går att bedöma. Kompletterande information har därför inhämtats i granskningen.

2.1.2 Jämförelse med 2016 års utfall

Jämfört med 2016 har intäkterna ökat med 1 318 mnkr (6,3 procent). Landstingsbidraget har ökat med 318 mnkr (3,3 procent) medan biljettintäkterna har ökat med 602 mnkr (8,0 procent). Inom biljettintäktsökningen är det framförallt effekter av taxejusteringen vid årsskiftet 2016/2017 (483 mnkr) och en generell resandeökning till följd av befolkningsutvecklingen (120 mnkr) som svarar för förändringen.

Reklamintäkterna har ökat med 105 mnkr jämfört med föregående år, medan ökade intäkter från lokaler motsvarande 64 mnkr har sin grund i bl.a. ökade hyresintäkter för depåer. Jämförelsen mellan åren för det som i resultaträkningen rubriceras som övriga intäkter visar på 171 mnkr högre intäkter 2017 än 2016 och består av en rad olika intäktsposter. Större poster från 2017 som påverkar jämförelsen med 2016 är näringsbidraget (83 mnkr) och det extra tillskottet från landstinget centralt för Citybanans stationer (250 mnkr) som egentligen är att betrakta som ett landstingsbidrag. Även de förändrade redovisningsprinciperna påverkar jämförelsen liksom att det 2016 fanns engångsposter inom övriga intäkter som nu påverkar jämförelsen mellan 2016 och 2017.

Verksamhetens kostnader har jämfört med 2016 ökat med 787 mnkr (4,5 procent). Kostnader för köpt landtrafik har på totalnivå minskat med 17 mnkr (0,1 procent). Ett antal mindre avvikelser inom de olika trafikslagen väger i princip upp varandra.

Personalkostnaderna har ökat med 80 mnkr jämfört med föregående år. Kostnaderna för drift och underhåll är däremot på totalnivå 37 mnkr lägre än föregående år där både akut underhåll (82 mnkr) och planerat underhåll (35 mnkr) står för lägre

kostnader. Minskningen i akut underhåll förklaras framförallt av de omfattande rulltrappsåtgärder som genomfördes 2016. Driftkostnaderna har ökat (58 mnkr) bl.a. till följd av nya stationerna på Citybanan.

Övriga kostnader har ökat med 712 mnkr jämfört med föregående år. Utrangeringar och nedskrivningar är här den största förklaringsposten (403 mnkr). En större avvikelse i form av ökade kostnader för specialistkonsulter (67 mnkr) har också sin grund i nedskrivningar av projekt. Därutöver finns ökade kostnader som vidarefaktureras (149 mnkr) och därmed är resultatneutrala.

Avskrivningarna har ökat med 234 mnkr jämfört med föregående år då nya anläggningar färdigställts och tagits i bruk. Finansnettot har förbättrats med 25 mnkr.

2.1.3 Kostnadsutveckling

Kostnadsutvecklingen mellan 2016 och 2017 uppgår till 4,5 procent vilket är högre än den långsiktiga nivån på 3,3 procent enligt landstingsfullmäktiges budget. I delårsrapporten prognostiserades kostnadsutvecklingen för 2017 till 4,1 procent. Kostnadsutvecklingen var totalt budgeterad till 1,1 procent vilket enligt nämndens årsrapport i huvudsak utgick från en förväntad låg kostnadsutvecklingstakt för den samlade trafiken (budgeterad till 2,6 procent) och att 2016 års kostnadsutvecklingstakt var mycket hög för övriga kostnader som då påverkades av framförallt stora kostnadsföringar från projekt. Både prognos och det faktiska utfallet har enligt nämnden påverkats av att upparbetade projektutgifter och restvärden inom anläggningsregistret har kostnadsförts. Därtill kommer bl.a. ökade kostnader som är föremål för vidarefakturering och därmed egentligen resultatneutrala.

Revisionen noterar att det saknas tydliga anvisningar från landstingsstyrelsens förvaltning kring vilken typ av kostnader som inte ska tas med i analysen av kostnadsutvecklingstakten och att trafiknämnden inte heller i sin rapport tydliggjort denna problematik även om det finns en kommentar om att vissa poster stör jämförelsen mellan åren. Mot denna bakgrund ger det mått för analys av kostnadsutvecklingen inom trafiknämnden som används enligt anvisningar från landstingsstyrelsens förvaltning inte tillräcklig information som grund för en bedömning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen inom nämndens verksamhet.

Kostnadsutvecklingen för köpt landtrafik kommenteras inte beloppsmässigt i nämndens årsrapport men som framgår av avsnitt 2.1.1 har den påverkats av faktorer som lägre trafik och viten. Nämnden kommenterar inte vilka effekter som beloppsmässigt uppnåtts av t.ex. förändrade avtalsformer och kortsiktiga trafikförändringar och hur detta kan antas påverka kostnadsutvecklingen i ett längre tidsperspektiv. Utfallet för kostnadsutvecklingstakten har inte jämförts med de antaganden och förutsättningar för kostnadsutvecklingen som beskrivits i yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag för 2017[4] (i april 2016) och inte heller ställts mot de förutsättningar som beskrivs i yttrandet för 2018[5] (i april 2017). Nämndens budget för 2017[6] anger

[4] TN 2015-1443
[5] TN 2016-1036
[6] TN 2015-1443

kortfattat att det är nödvändigt för en långsiktig kostnadskontroll att se över trafikutbud och justera detta. Detta har inte heller kommenterats i årsrapporten.

2.1.4 Investeringar

Årets investeringar uppgår till 6 933 mnkr att jämföra med fullmäktiges budget på 8 423 mnkr. Detta ger en total upparbetningsgrad på 82 procent.

Även för gruppen specificerade investeringar (dvs. över 100 mnkr) är upparbetningsgraden 82 procent. Men på program-/projektnivå varierar upparbetningsgraden mellan 1 och närmare 2 000 procent. Utfallet för de större programmen och projekten har kommenterats i nämndens årsrapport. Det finns dock ingen information till nämnden om avvikelser mot programmens/projektens fleråriga investeringsbudget eller om årets avvikelser påverkar tidpunkt för färdigställande och kvalitet. (Se avsnitt 3.3.)

Revisionen noterar som tidigare år att specificerade reinvesteringar[7] (dvs. över 100 mnkr) har en låg upparbetningsgrad, i år 60 procent. Ospecificerade reinvesteringars upparbetningsgrad är 93 procent. Någon samlad analys av den låga upparbetningsgraden för reinvesteringar har inte redovisats. (Se vidare avsnitt 3.4.2 om reinvesteringar och avsnitt 3.3.3 om uppföljning av investeringar i allmänhet.)

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

2.1.5 Bedömning

Revisionen bedömer att fullmäktiges mål om ekonomi i balans har uppnåtts i och med att resultatet överstiger resultatkravet. Nämndens ekonomiska resultat bedöms, i likhet med 2016, vara tillfredsställande. För att öka nämndens, fullmäktiges och övriga läsares insyn i verksamheten anser revisionen, liksom tidigare framförts, att avvikelser behöver analyseras beloppsmässigt både mot budget och föregående år. Belopp för avvikelser har i årets rapport enbart redovisats för några enstaka avvikelser. Jämförelsestörande poster bör, för att underlätta analysen, preciseras och kommenteras i enlighet med RKR:s anvisningar (se avsnitt 5.1)[8].

Det är enligt revisionens bedömning inte underbyggt i nämndens kostnadsanalys i årsrapporten 2017 att det positiva överskottet är en följd av åtgärder som satts in för att möta kommande års förväntade kostnadsökning. Analysen visar att det positiva resultatet, som hade varit ännu större utan nedskrivningen kopplat till Röda linjens uppgradering, har påverkats av bl.a. omprioriteringar i underhåll samt viten och lägre trafikkostnader/incitament då trafik inte utförts som planerat. Revisionen har tidigare framhållit att nämndens delårs- och årsrapportering bör innehålla en utökad analys av kostnadsposten köpt landtrafik på motsvarande sätt som det finns en utö-

[7] I rapporten används genomgående begreppet reinvestering vilket här är synonymt med ersättningsinvestering

[8] Rådet för kommunal redovisning (RKR): Rekommendation 3:1 Redovisning av extraordinära poster och upplysningar för jämförelseändamål

kad analys av biljettintäkterna. Trafikkostnaderna bör också på ett tydligt sätt relateras till vilken trafik som utförts och de indikatorer som finns för kvalitet och fullmäktiges mål.

Planerade investeringar och därmed ökade driftkostnader kommer under de närmaste åren att innebära stora utmaningar såväl för trafikorganisationen som för landstingets ekonomi. Av nämndens årsrapport framgår att kostnadsutvecklingen fortfarande är hög även om den är lägre än mellan 2015 och 2016. Både i 2016 och 2017 års rapporter framkommer att utfallet för kostnadsutvecklingen i hög grad påverkats av olika engångshändelser samtidigt som det saknas en tydlig återkoppling till de förutsättningar och antaganden om kostnadsutvecklingstakten som berördes i nämndens planeringsdokument. Revisionen bedömer att det mått för analys av kostnadsutvecklingen inom trafiknämnden som används enligt anvisningar från landstingsstyrelsens förvaltning inte ger tillräcklig information som grund för en bedömning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen inom nämndens verksamhet. Nämnden bör därför på ett tydligare sätt analysera framförallt trafikkostnadernas utvecklingstakt, men även t.ex. avskrivningarnas (se vidare avsnitt 3.1.1).

Upparbetningsgraden för investeringar är 82 procent. För de reinvesteringar som ingår är upparbetningsgraden ännu lägre. För förståelse och bedömning av nämndens investeringsverksamhet anser revisionen att nämnden bör kommentera utfall och eventuella konsekvenser ställt mot genomförandebeslutet för respektive program/projekt. Det är också angeläget att den låga upparbetningsgraden för reinvesteringar kommenteras.

2.2 Verksamhetsmässigt resultat

Nedan redovisas måluppfyllelsen för ett urval av fullmäktiges mål och uppdrag.

2.2.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Fullmäktiges vision är att skapa en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. Tre övergripande mål med tillhörande indikatorer definierar visionen.

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	**Mål 2017**	**Bokslut 2017**	**Bokslut 2016**	**Klarat målet**
Landstingsfullmäktiges mål				
Attraktiva resor				
Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik	≥ 75 %	82 %	80 %	Ja
Andel nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik	≥ 90 %	84 %	83 %	Nej
Andel nöjda resenärer i kollektivtrafiken på vatten	≥ 91 %	97 %	93 %	Ja

Tillgänglig och sammanhållen region				
Busstrafik, fungerande automatiskt inre utrop	≥ 87 %	85 %		Nej
Andel spårfordon med tillgängligt insteg	≥ 96 %	100 %	98 %	Ja

Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan				
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna[9]	≥ 38 %	i.u %	49 %	-
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	≥ 94 %	i.u %[10]	97 %	-
Kostnad per personkilometer, SL trafiken	≤ 3,30 kr	3,24 kr	3,21 kr	Ja
Tusental påstigande en vanlig vardag	2 742	2 744	2 716	Ja

Trafiknämndens uppföljning visar att drygt hälften av målnivåerna för uppsatta indikatorer har uppnåtts. Målnivåerna för två indikatorer har inte uppnåtts och för ytterligare två indikatorer presenteras inte något utfall. Någon indikator för sammanhållen region redovisas inte, se nedan.

Målnivåerna inom indikatorerna andel nöjda resenärer i den särskilda kollektivtrafiken och fungerande automatiskt inre utrop avseende busstrafik uppnås inte. Förändringar i kundnöjdhet analyseras på tillfredsställande sätt i rapporten där utfall även presenteras per trafikslag. Nämnden lämnar ingen analys till indikatorn fungerande utrop inom busstrafiken.

Revisionen konstaterar vidare, i likhet med föregående år, att det saknas en indikator för målet sammanhållen region. Enligt landstingets budget 2016 skulle restidskvot mellan regionala stadskärnor (kvoten mellan restid för kollektivtrafiken och bilrestiden) utgöra en indikator för sammanhållen region. Denna indikator användes dock i praktiken inte 2016. I trafikförsörjningsprogrammet[11] som fastställdes under 2017 finns framtagna indikatorer för sammanhållen region. I nämndens årsrapport för 2017 anges dock att ny indikator för sammanhållen region för närvarande tas fram. Någon ytterligare analys/förklaring eller koppling till trafikförsörjningsprogrammet beskrivs inte i årsrapporten.

Utfall för indikatorn kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna redovisas inte då den enligt årsrapporten endast mäts vart fjärde år. Likaså redovisas inte utfall för indikatorn andel förnybar energi i kollektivtrafiken då dessa sammanställningar sker i samband med landstingets miljörapportering i februari.

[9] Mål satt enligt tidigare mätmetod. Indikatorn mäts vart fjärde år. Senaste mätningen var 2015 med utfall 49 %.
[10] Förvaltningen har i efterhand rapporterat att årets utfall är 91 procent.
[11] Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län LS 2017 - 0540

Indikatorn kostnad per personkilometer har ökat med 0,9 procent jämfört med 2016 och uppgår till 3,24 kr. Någon analys över ökningen lämnas inte i rapporten. Mätmetoden för indikatorn antal påstigande har förändrats mellan 2016 och 2017. För 2016 mättes antal påstigande en *vanlig vinterdag* och från och med 2017 mäts antal påstigande en *vanlig vardag*. Nämnden kommenterar inte bakgrunden till förändringen av mätmetod. Enligt den nya mätmetoden har antalet påstigande resenärer ökat något jämfört med föregående år. Årsrapporten innehåller inte någon analys av hur denna ökning förhåller sig till befolkningsutvecklingen.

Nämnden har inte fastställt några egna mål men inom förvaltningen finns fastställda mål. Målnivåerna för punktlighet[12] uppnås för trafikslagen tunnelbana och lokalbana medan trafikslagen pendeltåg, buss och färdtjänst inte når upp till förvaltningens uppsatta målnivåer. I nämndens årsrapport uppges bl.a. återkommande fel i infrastruktur, försämrad framkomlighet i innerstaden och brist på taxiförare som bidragande orsaker. Punktlighet mäts inte inom pendelbåtstrafiken och inom skärgårdstrafiken har analysverktyget för punktlighet förändrats under året varför det inte lämnas några uppgifter inom sjötrafiken.

Bedömning

Måluppfyllelsen har för vissa indikatorer analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt i nämndens årsrapport. Revisionen konstaterar att målvärdena för indikatorerna inom mål Attraktiva resor i huvudsak uppnås. För fullmäktigas övriga mål är utfallet svårbedömt då två av indikatorerna saknar utfall och målet om tillgänglig och sammanhållen region enligt revisionens bedömning saknar väsentlig indikator.

2.2.2 Uppdrag från fullmäktige

Nämnden redovisar status för uppdragen i enlighet med landstingsstyrelsens anvisning. Fyra av fullmäktiges tolv uppdrag till nämnden har ännu inte färdigställts. För tre av dessa uppges uppdraget vara delvis åtgärdat medan ett anses som inte åtgärdat. Nämnden uppger dock att det pågår ett löpande arbete med att hantera de kvarstående uppdragen. Gällande exempelvis uppdraget att utreda tillkommande investeringsbehov med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggd tunnelbana anges ett antal identifierade investeringar, bl.a. bussterminaler i Barkaby och Nacka. Återrapportering av investeringsbehov uppges fortsatt ske i samband med den årliga budgetprocessen samt årsbokslut.

Nämnden har vidare fått i uppdrag att t.ex. återkomma till fullmäktige med förslag på genomförandeavtal för ett antal objekt som exempelvis tunnelbanestation Ha-

[12] Punktlighet mäts i antal avgångar i rätt tid inom tre minuter. I trafikavtalen finns definierat om vad som räknas som punktlig avgång eller inte. Normalt tillåts att avgången är högst 1 minut för tidig och 3 minuter för sen. Om den uppmätta tiden inte håller sig inom det intervallet så betraktas avgången som ej punktlig. En inställd avgång betraktas också som ej punktlig. Antal punktliga/totalt antal beställda avgångar=andel punktliga.

galund, tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan m.m. Nämnden uppger i sin återrapportering att bevakning sker av dessa objekt och att förslag till beslut om genomförandeavtal kommer att tas fram till fullmäktige enligt tidplan för respektive objekt.

Bedömning

Revisionen konstaterar att nämnden har arbetat med erhållna uppdrag och redovisar att åtta av tolv uppdrag är åtgärdade. Revisionen delar dock inte nämndens bedömning att uppdraget gällande framtagande av kompetensförsörjningsplan enligt landstingets kompetensförsörjningsstrategi kan anses åtgärdat (se vidare avsnitt 4.2). Även när det gäller uppdraget att fortsätta utreda och återkomma med slutligt förslag på överföring av WÅAB:s tillgångar och avtal till trafiknämnden delar inte revisionen nämndens bedömning att uppdraget är åtgärdat. Revisionen menar att skälen till att överföring av tillgångar och avtal inte kan ske bör redovisas till fullmäktige.

2.2.3 Produktion

Antal resenärer
Under 2017 ökade antalet genomsnittligt påstigande i den allmänna kollektivtrafiken på land en vanlig vardag med cirka en procent jämfört med 2016. Utfallet ligger i nivå med budget för 2017. Nämndens rapport innehåller ingen analys hur ökningen förhåller sig till andra faktorer som t.ex. befolkningsutveckling.

Nedbrutet efter trafikslag har antalet resenärer i tunnelbanan ökat något jämfört med föregående år och är något högre än budget. För lokalbanorna har antalet resenärer minskat jämfört med föregående år och når inte upp till mål i budget. För pendeltågstrafiken ökar antalet resenärer och utfallet är högre än budget. Även antalet påstigande i busstrafiken har ökat jämfört med föregående år, men når inte upp till mål i budget. Resandeutvecklingen anges vara positiv för i stort sett alla trafikavtal inom busstrafiken.

Det totala antalet utförda resor inom färdtjänsten (inklusive sjuk- och tjänsteresor) uppgick till 4,066 miljoner resor vilket är cirka 4 procent färre resor jämfört med budget och motsvarar en minskning med cirka 2 procent jämfört med föregående år. Antalet tillstånd uppgick till 68 674 vilket är 1 363 färre tillstånd jämfört med budget. Rapporten innehåller inga värden fördelat för rullstolstaxi och sjukresor.

I skärgårdstrafiken har antalet passagerare ökat med 134 000 (8,2 procent) jämfört med föregående år och är 1,6 procent högre jämfört med budget. Ökningen 2017 i jämförelse med 2016 anges dels bero på strejken under andra halvan av april förra året, fler passagerare under sommarmånaderna i år samt den nya rutten med Nord-/Sydlinjen. Pendelbåtstrafiken har jämfört med föregående år ökat med 206 000 passagerare (5,5 procent) till drygt 3,9 miljoner i år, och är 0,2 procent högre än budget. Utökade turer på linje 80 och en ökad inflyttning till Nacka anges som några orsaker till det ökade resandet.

Utbud och produktivitet

Utbudet av allmän kollektivtrafik mäts genom antal sittplatskilometer[13]. Under 2017 har antalet producerade sittplatskilometer minskat med 1,1 procent jämfört med föregående år och 2,9 procent jämfört med budget (18 320). Jämfört med föregående år minskade utbudet inom trafikslaget lokalbanor samtidigt som det ökade inom pendeltåg. För tunnelbana och buss ligger antalet sittplatskilometer på ungefär samma nivå som föregående år. Det är endast trafikslaget buss som når uppsatta målnivåer i budget för sittplatskilometer. Nämndens årsrapport kommenterar inte vilka faktorer som påverkat utfallet. Nämnden lämnar i årsrapporten ingen kommentar eller analys över den negativa trend som antalet sittplatskilometer uppvisar under de senaste åren och hur detta förhåller sig till de övergripande målen i kollektivtrafiken. Utbudsmått för kollektivtrafiken till sjöss redovisas inte i rapporten.

Enligt landstingsstyrelsens anvisningar ska nämndens produktivitetsutveckling mellan åren 2016 och 2017 kommenteras och analyseras i årsrapporten. Trafiknämnden har beskrivit utfall för ett antal mått, men produktivitetstalen har inte analyserats. Till exempel redovisas ett antal mått där utbud ställs mot kostnad utan någon egentlig analys av utvecklingen. Antal personkilometer[14] har ökat mot föregående år med 1,1 procent. Jämfört med föregående år har antal personkilometer minskat för lokalbana samtidigt som antal personkilometer har ökat för pendeltåg, tunnelbana och buss. Den genomsnittliga beläggningsgraden[15] är 33,3 procent och har ökat med 2,2 procent jämfört med 2016. Utvecklingen analyseras inte.

Revisionen noterar att målnivåerna för de olika trafikslagen på ett antal av indikatorerna[16] är lägre än föregående års utfall. Detta har inte kommenterats i nämndens årsrapport (se vidare avsnitt 4.1.1).

Bedömning

Antalet resor räknat som genomsnittligt påstigande i kollektivtrafiken på land och till sjöss har ökat i förhållande till både föregående år och budget. Revisionen menar dock i likhet med tidigare år att nämnden bör analysera hur ökningen förhåller sig till andra faktorer som kan ha påverkat resandet, framförallt befolkningsutvecklingen. Revisionen kan även konstatera att antal sittplatskilometer minskat och haft en negativ utveckling de senaste åren. Revisionen menar att nämnden bör analysera och kommentera denna utveckling i sin rapportering.

Revisionen bedömer att det finns beskrivningar av utfall för produktions- och produktivitetsmått, men att dessa i större utsträckning behöver kommenteras och analyseras. Revisionen vill betona vikten av att mått definieras, förklaras och analyseras i

[13] Sittplatskilometer är ett mått som ger en bild av vilken kapacitet som har funnits tillgänglig under en period. Antalet kilometer i den utförda persontrafiken multipliceras med den använda fordonsparkens kapacitet avseende sittplatser.
[14] Personkilometer är ett mått på den sammanlagda reslängden. Den genomsnittliga reslängden multipliceras med antal resor.
[15] Ett mått på hur den befintliga kapaciteten nyttjas kan tas fram genom att beräkna förhållandet mellan sittplatskilometer och personkilometer, dvs. beläggningsgraden.
[16] Exempelvis antal påstigande, antal sittplatskilometer, punktlighet och upplevd kvalitet

rapporten. Vidare finns behov av en utförligare analys av kostnadsdelen i produktivitetsmåtten. Revisionen ser en utvecklingspotential vad gäller analys av hur produktiviteten utvecklas och hur detta kopplar till möjligheterna att uppnå fullmäktiges övergripande mål. Ett exempel på en sådan analys kan vara hur minskningen av sittplatskilometer och ökningen av påstigande påverkar trängseln i kollektivtrafiken.

2.2.4 Tryggad kompetensförsörjning

I nämndens årsrapport beskrivs en positiv trend för personalomsättningen som sjunkit under andra hälften av 2017. Personalomsättningen anges dock vara fortsatt hög, 12,5 procent vid årsskiftet, att jämföra med målsättningen som är 10 procent.

Rekryteringsbehovet anges vara drygt hundra heltidstjänster (av cirka 730 tjänster totalt inom trafikförvaltningen). Det stora antalet härleds till vakanser, nya uppdrag i verksamheten samt arbetet med att växla konsulter till anställd personal.

Målen för alla landstingsgemensamma indikatorer under attraktiv arbetsgivare har uppnåtts för 2017. Motivation och ambassadörskapet hos medarbetare följs internt genom ett index[17] som har en positiv utveckling från 65 föregående år till 68 år 2017 (mål är 70). Sjukfrånvaron har minskat med 1,3 procentenheter till 4,2 procent jämfört med föregående år. Det är främst långtidssjukskrivningarna som har minskat, medan korttidsfrånvaron är oförändrad.

Av landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar för årsrapport 2017 framgår att nämndernas årsrapport ska innehålla en kompetensförsörjningsplan. Planen ska redovisa aktiviteter och insatser för att kunna bemanna verksamheten i tillräcklig omfattning, med rätt kompetens samt beskriva arbetet utifrån: attrahera, rekrytera, utveckla, behålla och engagera samt avsluta personal. Planen ska även definiera mål, aktiviteter, ansvarsfördelning samt tid för genomförande. Trafiknämnden har bilagt en kortfattad kompetensförsörjningsplan till årsrapporten. Planen beskriver löpande uppföljning inom personalområdet samt nuvarande rekryteringsbehov. Kompetensförsörjningsplanen beskriver vidare ett antal genomförda/pågående aktiviteter som syftar till att underlätta rekrytering och kompetensplanering, säkerställa en god arbetsmiljö, minska sjukfrånvaron samt utveckla ledarskapet. Mål, ansvarsfördelning samt tid för genomförande finns inte med i planen. Av revisionens granskning framgår dock att det i förvaltningens interna verksamhetsplan finns planering för en successiv utveckling av formerna för verksamhetens arbete med kompetensförsörjning (se vidare avsnitt 4.2) och olika aktiviteter som ska bidra till att verksamheten har den kompetens som krävs.

Bedömning

Revisionen konstaterar att nämnden arbetar aktivt med ett flertal åtgärder inom personalområdet och att flera mått visar på en positiv utveckling. Det framgår samtidigt av redogörelsen i nämndens årsrapport att nämnden har betydande utmaningar när

[17] MMI = Motiverad Medarbetar Index. MMI är ett förvaltningsspecifikt index som trafikförvaltningen började använda 2012.

det gäller kompetensförsörjningen. Enligt revisionens bedömning innehåller nämndens bilagda kompetensförsörjningsplan inte alla delar som enligt landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar ska ingå i planen. Revisionens granskning visar dock att nämnden bedriver ett långsiktigt utvecklingsarbete kopplat till nämndens kompetensförsörjning (se vidare avsnitt 4.2) även om mycket arbete återstår.

2.2.5 Hållbar tillväxt och utveckling

Miljö

Fullmäktiges övergripande mål för miljön är hållbar tillväxt. I fullmäktiges övergripande mål för trafiken finns, som visas i tabellen i 2.2.1, mer detaljerade miljömål kopplat till andel förnybar energi i kollektivtrafiken och kostnad per personkilometer. Ytterligare miljömål finns också i trafikförsörjningsprogrammet och i landstingets nya miljöpolitiska program[18] som gäller från och med den 1 januari 2017. I nämndens årsrapport återrapporteras inga utfall för kvantitativa miljömål med hänvisning till att miljöredovisning kommer att lämnas i februari.

Nämnden uppger dock i årsrapporten bland annat att det under året genomförts trafikseminarium för att ge verksamheten en bild av det nya miljöprogrammet och tydliggöra vad som krävs för att uppnå målen. Vidare framgår att förvaltningen deltar i en utredning ledd av landstingsstyrelsens förvaltning om hur klimatpåverkan i byggprocessen kan minskas. En energiutredning har även genomförts som rekommenderar fortsatt fokus på energistatistik med ökad kvalitet och att energieffektiviseringsarbetet behöver lyftas samt systematiseras. Trafikförvaltningen har även under 2017 slutfört arbetet med ny bullerkartläggning av spårtrafiken som grund för uppdaterad handlingsplan för att minska bullret från kollektivtrafiken. Från och med första kvartalet 2018 uppges 100 procent av bussflottan använda förnybart drivmedel, det vill säga biodiesel, etanol och biogas. Under året har även andelen biodrivmedel inom sjötrafiken ökat till 20 procent.

Social hållbarhet

TN rapporterar i årsrapporten ett antal aktiviteter kring social hållbarhet. Som exempel kan nämnas det arbete som pågår inom investeringsprogrammet Tvärbanans Kistagren där en projektspecifik plan för arbetet med social hållbarhet tagits fram, inklusive en mål- och handlingsplan. Det pågår också ett arbete inför programmets planerade upphandling med att ta fram en utökad kravbild inom jämställdhet och social hållbarhet som bland annat innefattar krav på etiska riktlinjer i leverantörsledet.

Under året har vidare genomförts en granskning av tillämpningen av etiska regler kopplat till reklam i kollektivtrafiken som kan anses vara könsdiskriminerande. Granskningen resulterade enligt nämndens årsrapport i en rapport med rekommendationer för förbättringar och en utbildning, om jämställdhet och diskriminering, för reklamleverantörer. Indikatorer för tillgänglighet, insteg i spårfordon och automatiskt inre utrop i busstrafik, framgår av avsnitt 2.2.1.

[18] Miljöprogram 2017-2021, LS 2015-0092

Säkra processer
Nämnden beskriver för området säkra processer att arbetet med att stärka informationssäkerheten fortsätter inom förvaltningen. I revisionens uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer bedöms en vara åtgärdad och en delvis åtgärdad (se vidare avsnitt 4.7).

Arbetet med att skapa en säkerhetsskyddsorganisation har enligt årsrapporten pågått under 2017 och beräknas slutföras under 2018. En översyn av samtliga säkerhetsfunktioner inom trafikförvaltningen har pågått under 2017 och resultatet av översynen beräknas bli implementerat under 2018 (se vidare avsnitt 4.6). Nämnden anger också att ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete är implementerat i verksamheten. Ett antal obligatoriska styrdokument är framtagna och löpande revisioner genomförs (se vidare avsnitt 4.12.2). Reviderad krishanteringsplan finns och övas. Det systematiska brandskyddsarbetet är enligt nämndens årsrapport under översyn. Arbete med att införa en sjösäkerhetspolicy har påbörjats under 2017.

Bedömning

I nämndens årsrapport anges att en fullständig miljö- och hållbarhetsredovisning ska presenteras i februari. Nämndens årsrapport innehåller heller inga utfall för de indikatorer som finns inom miljöområdet. För indikatorerna med direkt koppling till tillgänglighet är målvärdet för den ena indikatorn uppfyllt, men inte för den andra.

Revisionen har under året granskat flera av de områden som nämnden beskriver under säkra processer. För samtliga områden pågår ett utvecklingsarbete, men det återstår väsentliga delar som behöver slutföras/implementeras för att säkra processerna.

2.2.6 Bedömning av verksamhetsmässigt resultat

Revisionen bedömer att det verksamhetsmässiga resultatet till största delen har uppnåtts. Nämndens/styrelsernas verksamhetsmässiga resultat bedöms sammantaget vara tillfredsställande. Bedömning av målen försvåras dock av att utfall för flera indikatorer saknas och att uppsatta målnivåer inte har kommenterats vare sig i nämndens budget eller årsrapport. Revisionen vill särskilt framhålla vikten av att ta fram relevanta indikatorer ur det regionala perspektivet för bedömning av målet om en tillgänglig och sammanhållen region.

Revisionen gör delvis en annan bedömning än nämnden när det gäller två av fullmäktiges uppdrag, men noterar att nämnden i övrigt arbetar med uppdragen på ett tillfredsställande sätt. Revisionen bedömer att det finns beskrivningar av utfall för produktions- och produktivitetsmått, men att dessa i större utsträckning behöver kommenteras och analyseras. Revisionen menar att det bedrivs ett omfattande utvecklingsarbete inom områdena kompetensförsörjning, miljö, social hållbarhet och säkra processer men vill särskilt framhålla att det återstår viktiga delar i utvecklingsarbetet för området säkra processer. Då nämndens hållbarhetsredovisning ännu inte är framtagen finns inte underlag för bedömning av områdena miljö och social hållbarhet.

2.3 Samlad bedömning av ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Årets resultat uppgår till 483 mnkr, vilket är 233 mnkr högre än fastställt resultatkrav. Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans därmed uppnåtts. Som tidigare anser revisionen att rapporteringen bör precisera större avvikelser beloppsmässigt både mot budget och föregående år. Rapporteringen av investeringarna bör utvecklas med information bl.a. om befarade avvikelser mot total investeringsbudget för investeringar som löper över flera år. För att nå en ekonomi i balans på längre sikt är det revisionens bedömning att nämnden i sin kort- och långsiktiga planering behöver utgå från en fördjupad analys av den långsiktiga kostnadsutvecklingen. Nämnden behöver vidta mer långsiktiga åtgärder genom att stärka kontrollen över investeringsvolymerna, men också genomföra effektiviseringar i verksamheten.

Revisionen bedömer att det verksamhetsmässiga resultatet till största delen har uppnåtts. Bedömning av målen försvåras dock av att en väsentlig indikator saknas och att utfall för flera indikatorer saknas. Uppsatta målnivåer behöver också generellt kommenteras för att en bedömning av det verksamhetsmässiga resultatet ska vara möjlig. Revisionen vill särskilt framhålla vikten av att relevanta indikatorer för bedömning av målet om en tillgänglig och sammanhållen region tas fram.

Revisionen menar, till skillnad från nämnden, att två uppdrag inte är återrapporterade. I övrigt bedömer revisionen att arbete pågår med övriga uppdrag. Revisionen noterar att det bedrivs ett omfattande utvecklingsarbete inom områdena kompetensförsörjning, miljö, social hållbarhet och säkra processer men att det återstår väsentliga delar i utvecklingsarbetet för området säkra processer.

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

3 Ekonomi- och investeringsstyrning

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

3.1 Ekonomistyrning

Nämnden prognostiserade i delrapporten för 2017 årets resultat till 550 mnkr. Utfallet blev dock 67 mnkr lägre. Nämnden lämnar ingen analys av orsaken i årsrapporten men av granskningen framgår att kostnadsföring i bokslutet av bl.a. nedlagda utgifter för Röda linjens uppgradering på 472 mnkr till stor del kompenserats av lägre kostnader än prognosticerat för köpt landtrafik (227 mnkr), drift och underhåll (46 mnkr) och lägre kostnader för avskrivningar (71 mnkr) kopplat till förskjutningar i investeringsprojekten.

Som revisionen konstaterade i delrapporten finns upparbetade rutiner för den interna ekonomiska rapporteringen både inom förvaltningen och till nämnd samt vidare till fullmäktige. Formerna fortsätter att utvecklas kontinuerligt.

3.1.1 Kostnadsutvecklingstakten och effektiviseringar

Enligt fullmäktiges budget 2017 är det inom kollektivtrafikverksamheten nödvändigt med ett kontinuerligt arbete med effektiviseringar inom både det befintliga trafiksystemet och i samband med nya upphandlingar. I nämndens delårsrapport 2017 framkommer att årets prognosticerade överskott inom ett par år kommer vara nödvändigt för att möta kommande års kostnadsökning till följd av ökat resande och driftsättning av ny infrastruktur.

Verksamhetens olika planeringsdokument innehåller översiktliga beskrivningar med koppling till kostnadsutveckling och tänkbara effektiviseringsmöjligheter. Av yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag för 2017 (i april 2016) framgår att det är nödvändigt att kontinuerligt arbeta med effektiviseringar inom både det befintliga trafiksystemet och i samband med nya upphandlingar för att skapa och bibehålla en långsiktigt hållbar kostnadsutveckling inom kollektivtrafiken.

Nämndens budgetdokument för 2017 anger endast översiktligt att det för en långsiktig kostnadskontroll är nödvändigt att se över trafikutbud och justera detta, så att framtidens utbud kan säkras och finansieras.

Inom ramen för den årliga trafikplaneringsprocessen sker anpassningar i det befintliga trafiksystemet. Någon analys av förväntad ekonomisk effekt av föreslagna förändringar redovisas dock inte till nämnden vilket tidigare kommenterats av revisionen[19]. Förvaltningen har sedan tidigare ett uppdrag från nämnden att analysera efekterna av införandet av VBP-avtal. En sådan utredning skulle enligt tidigare uppgifter genomföras under 2017. Av granskning framkommer att utredningen nu kommer att genomföras inom ramen för en planeringsstudie om nya trafikavtal för buss vilken ska presenteras våren 2018.

3.1.2 Långsiktig ekonomisk planering

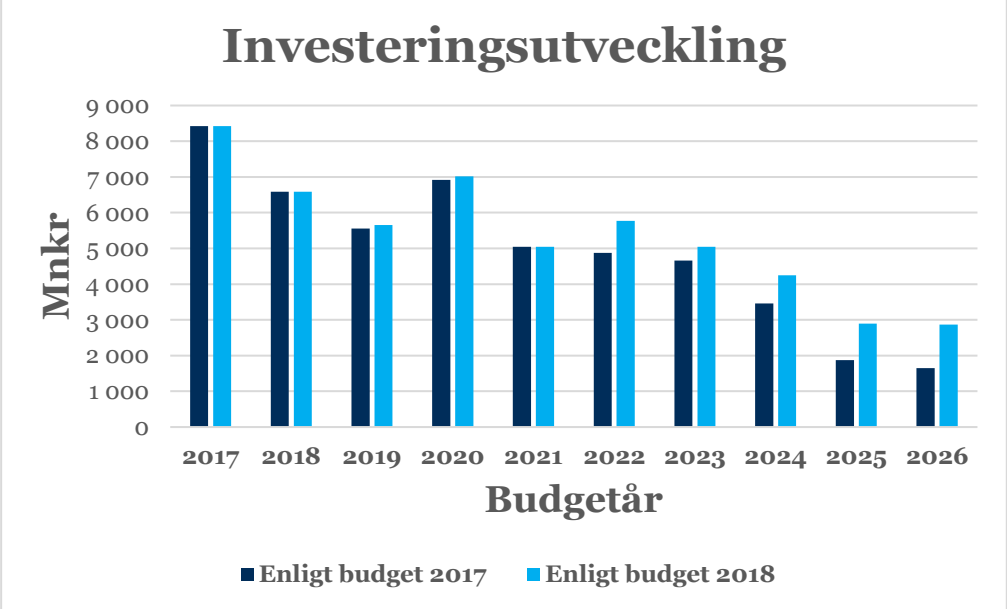
I nämndens yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag för 2018 anges att verksamhetskostnaderna väntas öka med närmare 3,3 procent per år, medan kapitalkostnaderna ökar med närmare 7 procent per år i genomsnitt. Där framgår också att i samband med att flera stora anläggningar tas i drift finns utmaningar i effektiviseringar av verksamhetskostnader för att nå en budget i balans under slutet av planperioden. Enligt trafikförvaltningens beräkningar ligger kostnadsökningen för den köpta trafiken för perioden 2018–2021 på 3,0 procent, dvs. under den nivå på 3,3 procent som i fullmäktiges budget anses långsiktigt hållbar. Ökning per år under motsvarande period för verksamhetens totala kostnader (exklusive kapitalkostnader) beräknas till 3,2 procent. Någon förväntad kostnadsutvecklingstakt inklusive kapitalkostnader anges inte.

[19] Landstingsrevisorerna, Trafikplaneringen i landstinget, 2016, RK201606-0046

Investeringsplan

Trafiknämnden bilägger i yttrandet över planeringsunderlaget för 2018 ett förslag till investeringsplan. Det framgår av yttrandet att nämnden önskar tillföra ytterligare medel till investeringarna eftersom den behovsanalys som trafikförvaltningen genomfört visar att de tillskjutna investeringsmedlen enligt landstingsdirektörens förslag inte räcker för att få investeringsplanen i balans på sikt. Utmaningarna anges ligga främst under 2022–2027. Nämnden argumenterar för att ytterligare medel behövs för reinvesteringar samt att investeringsmedel för förarlösa tåg, vilket prioriterats bort enligt landstingsdirektörens förslag, bör läggas tillbaka i budgeten. Någon prioriteringsordning för kommande investeringar i planeringsunderlaget anges inte av nämnden och det framgår inte heller förslag till nedprioritering av investeringsobjekt. De driftmässiga konsekvenserna av föreslagen investeringsplan framgår inte. Det framgår av granskningen att trafikförvaltningen på tjänstemannanivå lämnar en prioriteringsmodell som information till landstingsstyrelsens förvaltning. Modellen innehåller bedömningar av enskilda program/projekt ur ett antal olika perspektiv dock inte t.ex. framtida driftkostnader. En tidsmässig prioritering anges men ingen samlad prioritering utifrån de olika perspektiven som bedöms.

Som framgår av diagrammet nedan sker en ökning av budgeterad investeringsvolym från 2019 och framåt vid en jämförelse mellan fullmäktiges budget 2017 och 2018. Förändringen omfattar en tidsmässig förskjutning mellan åren (se vidare avsnitt 2.1.4 om upparbetningsgrad) samtidigt som ytterligare investeringsmedel tillförs genom en kombination av utökade medel inom befintliga program/projekt och medel till nya program/projekt. I budget för 2018 har t.ex. prognos om utökade medel för programmen Spårdepåer respektive Pendeltåg tillkommit som inte ingick i fullmäktiges budget för 2017. Vidare visar t.ex. utredning gällande tonnage för pendelbåt och skärgårdstrafik i 2018 års budget på utökat behov av medel i det kommande projektet jämfört med i budget för 2017. I 2018 års budget finns också några helt nya objekt, Märsta respektive Råsta bussdepå, inlagda.



Genomförandeplan
Som framgått av tidigare granskningar[20] har ett styrdokument benämnt genomförandeplan lyfts fram inom trafikförvaltningen som en viktig komponent i den långsiktiga planeringsprocessen i syfte att budgetbeslut ska fattas utifrån långsiktiga behov. Den årliga uppdateringen av genomförandeplanen ska enligt förvaltningen bl.a. innehålla beskrivning av ekonomiska konsekvenser för olika utvecklingsbehov och omfatta prioriteringar mellan dessa utvecklingsbehov. Förvaltningen har i likhet med de senaste åren inte tagit fram någon ny genomförandeplan under 2017. Den senast framtagna genomförandeplanen gäller för 2016–2026 och togs fram 2014[21] (se även avsnitt 4.1.2).

I samband med revisionens tidigare granskning av trafikplaneringen inom trafiknämnden[22] konstaterades att ingen av de framtagna genomförandeplanerna antagits av trafiknämnden. Revisionen rekommenderade då nämnden att säkerställa styrningen av trafikplaneringen som helhet vilket även innefattar att ta ställning till hur ekonomiska förutsättningar och eventuella målkonflikter ska hanteras. Som konstaterats ovan tas för närvarande inga genomförandeplaner fram och det har inte heller i revisionens granskning framkommit att nämnden på annat sätt, samlat och långsiktigt, styr trafikplaneringen med ett helhetsperspektiv utifrån bl.a. de ekonomiska förutsättningarna.

Ekonomisk tioårsplanering
Som redovisats i revisionens delrapport 2017 fortsätter trafikförvaltningen det sedan tidigare påbörjade arbetet med att utveckla den ekonomiska tioårsplaneringen för verksamheten trots att den inte kopplas till genomförandeplanen vilket ursprungligen var tanken. Det framgår av intervjuer att den ekonomiska tioårsplanen betraktas som ett förvaltningsinternt dokument.

3.1.3 Bedömning
Det är fortsatt revisionens bedömning att nämnden bör efterfråga en samlad analys av ekonomin ur ett längre tidsperspektiv, bl.a. som underlag för prioriteringar och beslut om investeringar. Revisionen anser att formerna för den långsiktiga ekonomiska planeringen inom trafiknämnden inte är tydliggjord och att nämndens styrmodell behöver kompletteras med former för långsiktiga prioriteringar utifrån ett ekonomiskt perspektiv. Inom ramen för budgetprocessen bör nämnden samlat analysera förändringar i investeringsplanen så att det tydligt framgår i vilken omfattning förändringar i investeringsvolym har sin grund i tidsmässig förskjutning inom pågående projekt eller i vilken mån det handlar om utökade investeringsmedel för pågående respektive nya projekt.

[20] Se bl.a. Landstingsrevisorerna, Trafikplaneringen i landstinget, 03/2016, RK 201606-0046
[21] Trafikförvaltningen 2014-0434 gällande 2016-2025
[22] Landstingsrevisorerna, Trafikplaneringen i landstinget, 03/2016, RK 201606-0046

Parallellt behöver också bedömningar av ekonomiska effekter av genomförda förändringar, t.ex. trafikförändringar, efterfrågas. Revisionen bedömer att kostnadsutvecklingen inom nämndens verksamhet behöver analyseras mer ur ett långsiktigt perspektiv och att den också behöver analyseras för de olika kostnadsslagen var för sig.

3.2 Beslut om investeringar

3.2.1 Styrning av investeringar genom budget- och genomförandebeslut

Revisionen har i ett särskilt projekt[23] granskat om styrning och uppföljning av vård- och trafikinvesteringar sker utifrån god ekonomisk hushållning med fokus på landstingsstyrelsens övergripande styrning. När det gäller styrning och uppföljning av investeringar inom trafiknämnden har program Slussen och spårutbyggnad Nacka granskats inom ramen för projektet. Landstingsfullmäktiges investeringsstrategi är det övergripande dokumentet för investeringsstyrning inom landstinget. Styrdokumentet reglerar bland annat vilka beslut som krävs för att ett investeringsprojekt ska få genomföras där genomförandebeslutet är det sista i denna beslutskedja. Investeringsstrategin fastställer också vilka instanser i landstinget som kan besluta om investeringar utifrån framförallt investeringens storlek. Den grundläggande principen är att investeringsprojekt över 100 mnkr (specificerade projekt) ska beslutas av fullmäktige och dessa investeringsprojekt har särskilda krav på rapportering till fullmäktige. Övriga projekt benämns ospecificerade projekt och styrs av respektive nämnd. För investeringsbeslut finns centrala krav på beslutsunderlagets utformning (se vidare avsnitt 3.2.2).

Enligt investeringsstrategin ska så snart ett överskridande jämfört med genomförandebeslutet prognostiseras, nytt beslutsunderlag tas fram om inget annat framgår av genomförandebeslutet. Det nya beslutet ersätter då det gamla beslutet och beslut fattas på hela investeringsbeloppet.

Parallellt med investeringsprocessen löper landstingets budgetprocess. I budgetprocessen fastställs nämndernas och bolagens investeringsramar för de närmast kommande åren, dvs. investeringarnas totalutgift fördelas ut på årsbudgetar. Enligt fullmäktiges budgetbeslut 2018 utgör de första fem åren *plan* medan det sjätte året anges som *förslag* och de kommande fyra åren *prognos*. Genomförandebeslut kan av fullmäktige fattas antingen i samband med att budgeten fastställs eller som separata beslut löpande under året. I båda fallen erfordras dock beslutsunderlag för det enskilda genomförandebeslutet enligt de landstingsövergripande anvisningarna.

Av granskningen framkommer att trafiknämnden har som rutin att prognosticerade behov inom ett befintligt eller kommande program/projekt identifieras i budgetarbetet för att säkerställa framtida behov av investeringsmedel genom fullmäktiges budgetbeslut. Det framgår av landstingsfullmäktiges budget 2017 respektive 2018 att investeringsmedel på detta sätt tillförts trafiknämnden utan att underlag för investeringsbeslut samtidigt presenterats. Av revisionens granskning framkommer vidare

[23] Landstingsrevisorerna 11/2017 Vård- och trafikinvesteringar Styrning och uppföljning för god ekonomisk hushållning

att nomenklatur och struktur i de tabeller som enligt landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar ska redovisa investeringsverksamheten i budget och uppföljning inte är anpassade till detta förfaringssätt. Det finns därför genomgående en otydlighet om det är genomförande- eller budgetbeslut som avses i de fall den totala utgiften för ett program/projekt anges och det framgår inte om dessa två beslut skiljer sig åt (se även nedan om budgetbeslut gällande ytterligare medel till program Slussen).

Genomförandebeslut program Slussen och spårutbyggnad Nacka

Av revisionens projektgranskning under 2017 framgår att trafiknämndens program Slussen och spårutbyggnad Nacka[24] tidigare bestod av tre delar med ett genomförandebeslut per del från september 2013; upprustning av Saltsjöbanan (1 257 mnkr)[25], förlängning av tvärbanan till Sickla station (417 mnkr)[26] och upprustning av Söderströmsbroarna (210 mnkr)[27].

I det fortsatta arbetet med de tre delarna framkom behov av ytterligare satsningar kopplat till samordningen med Stockholms stads ombyggnad av Slussen. Ett nytt genomförandebeslut, denna gång för programmet som helhet, och inte separat för de tre delarna, fattades av fullmäktige i samband med budget 2015. Beslutsunderlag saknas både på trafikförvaltningen och landstingsstyrelsens förvaltning till detta genomförandebeslut där en gemensam programbudget på 2 120 mnkr fastställdes. Det finns därmed otydligheter kring vad som faktiskt ska utföras för de 236 mnkr[28] som tillfördes programmet i det nya genomförandebeslutet.

Ett nytt genomförandebeslut gällande Söderströmsbron har dessutom separat lyfts upp till fullmäktige i samband med budgetbeslutet för 2018, vilket dock inte har påverkat beslutad totalutgift för programmet. Det är därmed oklart om det fortfarande kan anses finnas separata genomförandebeslut för de tre ursprungligen ingående delarna eller om det nu endast är ett genomförandebeslut för programmet i sin helhet som är gällande. Av granskningen har det framkommit att trafikförvaltningen nu har för avsikt att dela upp och renodla nuvarande program Slussen i flera delar. Enligt uppgift kommer trafiknämnden ta fram förslag på nya genomförandebeslut till fullmäktige för att på så vis skapa en större överblick och transparens kring de delar som ingår i dagens program.

Budgetbeslut om ytterligare medel till program Slussen

Enligt investeringsbilagan i fullmäktiges budget för 2017 är den totala utgiftsnivån för program Slussen 2 150 mnkr, dvs. 30 mnkr över nivån i det samlade genomförandebeslutet. Även i landstingets delårsbokslut för 2017[29], från augusti, framgår det att programmets totala utgiftsbudget uppgår till 2 150 mnkr. Det saknas dock ett genomförandebeslut från fullmäktige på det högre beloppet. Av intervjuer inom trafikförvaltningen framgår att dessa 30 mnkr inte ska disponeras innan fullmäktige fattat ett

[24] Hädan efter benämnt program Slussen, eller bara Slussen.
[25] LS 1306 - 0890
[26] LS 1306 - 0841
[27] LS 1306 - 0889
[28] Nytt beslut (2 120) – summan av de tre ursprungliga besluten (1 884) = 236
[29] SLL – Delårsrapport per augusti 2017, LS 2017 - 0122

nytt genomförandebeslut. Detta framgår dock inte tydligt i nämndens planerings- och uppföljningsdokument där tydliga hänvisningar till respektive beslut saknas. Av intervjuer inom landstingsstyrelsens förvaltning framgår att det är oklart vilket belopp som gäller som genomförandebeslut, 2 120 eller 2 150 mnkr.

Genomförandebeslut reinvesteringsåtgärder Söderströmsbron
I samband med att program Slussen granskades framkom att programmet, förutom den beslutade upprustningen av Söderströmsbron som fullmäktige beslutat om, också genomför andra upprustningsaktiviteter på bron. Det är enligt förvaltningen vanligt att reinvesteringsåtgärder genomförs samtidigt som ett större program eller projekt genomförs. Investeringsutgiften för reinvesteringarna för Söderströmsbron uppgår enligt uppgift till totalt 107 mnkr under åren 2017 - 2019 och finansieras inom ramen för trafiknämndens ospecificerade reinvesteringar. Enligt fullmäktiges beslutade investeringsstrategi ska dock alla investeringar över 100 mnkr föreläggas fullmäktige för beslut. Enligt förvaltningen har dessa 107 mnkr inte förelagts fullmäktige för beslut då förvaltningen menar att de redan ingår i nämndens beslutade budget för ospecificerade reinvesteringar. Det framkommer också av granskningen att förvaltningen inte hanterar dessa reinvesteringsåtgärder samlat utan successivt bedömer och fattar genomförandebeslut om de olika åtgärderna.

Genomförandebeslut Tvärbana Norr - Solnagrenen
För program Tvärbana Norr – Solnagrenen finns tre separata genomförandebeslut från åren 2009/2010[30]. Trafikförvaltningen förefaller arbeta utifrån en totalbudget på 5,68 mdkr. Något samlat genomförandebeslut för programmet har inte framkommit i revisionens granskning och det har inte framgått hur de tre genomförandebesluten förhåller sig till varandra vad gäller uppföljning samt om respektive ingående projekt håller sig inom respektive genomförandebeslut. Av fullmäktiges budget 2017 framgår att ”beräknad total utgift” ändrats från 5,38 till 5,53 mdkr. I nämndens budget för 2017 beskriver nämnden att budgeten visar den utökade investeringsutgift som krävs för att kvarvarande arbete, som består i att färdigställa signalsystemet samt att bygga vändspår på Sicklagrenen, ska kunna slutföras. Av fullmäktiges budget 2018 framgår att det finns en ny prognos på 5,58 mdkr. Även för 2018 anges i nämndens budget att budgeten redovisar den utökade investeringsutgift som krävs för att kvarvarande arbete kan slutföras. Av nämndens årsrapport 2017 framgår att programmets totala utgift hittills är 5,37 mdkr. Årsrapporten beskriver inget behov av ytterligare medel 2018. Någon avstämning mot de ursprungliga genomförandebesluten görs inte i rapporteringen.

3.2.2 Underlag för investeringsbeslut
Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden att säkerställa kvaliteten i underlag inför investeringsbeslut samt att en investerings totala kostnader ska framgå på ett tydligt sätt i det formella investeringsbeslutet. Revisionen har följt upp

[30] Genomförandebesluten: 2009-04-15, SL-2009-2178-13, 5 200 mnkr
2009-11-25, 340 mnkr
2010-09-22, SL 2010-00265, XXX mnkr (ärendet sekretessbelagt)

dessa rekommendationer inom ramen för en granskning av styrdokument och rutiner för investeringskalkyler och tjänsteutlåtande i samband med beslut om investeringsprojekt. Fyra underlag för genomförandebeslut har som en del av granskningen varit föremål för genomgång; plattformsbyte tunnelbanans stationer Gullmarsplan och Skärmarbrink, upprustning av Söderströmsbron, investering i spårvagnar för linje 7, tvärbanan Kistagrenen.

Styrande dokument och rutiner beslutsunderlag och tjänsteutlåtande

Landstingsstyrelsens förvaltning har definierat vad som bör alternativt ska finnas i ett beslutsunderlag för utrednings-, inriktnings- och genomförandebeslut.[31] För specificerade projekt (över 100 mnkr) ska kraven följas, för övriga projekt bör de följas.

Inom trafikförvaltningen finns olika styrande dokument och mallar[32] som stöd och verktyg i arbetet med att ta fram beslutsunderlag och tjänsteutlåtande. Förvaltningen använder sig av samma mallar oavsett belopp och typ av beslut. För investeringsbeslut innebär detta att det är samma mall oavsett om det handlar om det inledande utredningsbeslutet eller det slutgiltiga genomförandebeslutet. Kraven är också lika oavsett investeringens storlek. De generella instruktionerna hanterar t.ex. vad som bör anges under en del rubriker i tjänsteutlåtandet samt vad som bör anges under konsekvenser av beslut (ekonomiska konsekvenser, riskbedömning, konsekvenser för miljön och sociala konsekvenser). Trafikförvaltningens anvisningar saknas vissa delar som föreskrivs av landstingsstyrelsens förvaltning även om jämförelsen försvåras av att trafikförvaltningen inte använder samma nomenklatur och rubriksättning som de centrala anvisningarna.

Utöver de generella anvisningarna för beslutsunderlag finns inom trafikförvaltningen två dokument gällande underlag till investeringsbeslut[33]. Av dessa framgår att genomförandebeslut bl.a. ska innehålla förslag till lösning, plan för genomförande och ekonomisk kalkyl, konsekvensbedömningar samt eventuella avtal. Vidare framgår att identifierade risker och förslag till åtgärder för genomförande ska tas fram och dokumenteras i en riskanalysrapport. Det föreskrivs vidare att verksamhetskontroller ska granska förslag till beslut och granskningen ska dokumenteras och diarieföras. Förvaltningens uppsättning av rutiner/anvisningar är svår att överblicka då t.ex. de generella och de investeringsspecifika dokumenten delvis överlappar varandra.

Det finns vidare i trafikförvaltningens generella anvisningar skrivningar om vilka kvalitetskontroller som ska göras av tjänsteutlåtanden inför ett nämndärende. Risk- och internkontrollansvarig (CRO) ska granska att framtagen riskhanteringsplan är komplett och relevant för de risker som identifierats och att dessa har bedömts utifrån sannolikhet och effekt. Riskhanteringsplanen ska innehålla åtgärdsförslag med kostnadsuppskattning relativt riskens betydelse, vem som är ansvarig för riskhante-

[31] Landstingsstyrelsens förvaltning, Krav på beslutsunderlag
[32] Att skriva beslut och tjänsteutlåtande TN-S-666862, Handbok för studier – att genomföra behovsanalyser, utredningsstudier och planeringsstudier TN-S-568236, Hantering av trafiknämndsärenden TN-S-435814
[33] Investeringsbeslut (rutin) TN-S-459368, Handbok för studier TN-S-568236

ringen samt tidplan. Gällande de ekonomiska konsekvenserna är det verksamhetscontrollern som bl.a. ska säkerställa att de ekonomiska konsekvenserna framgår och överensstämmer med underlaget. För den ekonomiska beslutsgranskningen finns också separata, kompletterande styrdokument och en mall[34]. Kombinationen av generella och investeringsspecifika anvisningar ger en otydlig bild även av hur kontrollerna ska genomföras.

Av granskningen framkommer att det saknas dokumentation från kvalitetssäkring av riskhanteringsplanen och de ekonomiska konsekvenserna som enligt styrdokumenten ska upprättas. Det har därmed inte heller varit möjligt att granska om föreskriven kvalitetssäkring genomförts. Beslutsunderlagen i granskningen saknar generellt strukturerad riskanalys och riskbedömning. Endast ett av de granskade underlagen, plattformsbyte tunnelbanans stationer Gullmarsplan och Skärmarbrink, innehåller riskbedömningar, dock följer underlaget varken framtagen rutin eller graderingsskala. För samma beslutsunderlag, saknas väsentliga delar av kalkylen. Av granskningen framkommer att dessa delar har uteslutits utan att detta motiverats i beslutsunderlaget.

Vid granskning av de fyra beslutsunderlagen kan konstateras att dessa är olika till sin utformning och sitt innehåll. Detta kan till viss del förklaras med hänvisning till den olikartade karaktären på investeringarna men inte fullt ut. Endast beslutsunderlaget gällande Kistagrenen kan anses innehålla samtliga delar enligt de övergripande kraven inom landstinget, dock är de olika efterfrågade delarna mycket olika utvecklade i underlaget. Revisionen konstaterar vidare att det skulle underlätta för läsaren om tidigare beslut belyses och beskrivs tydligare.

Kalkylmall

Landstingsstyrelsens förvaltning anger, utöver de generella instruktionerna för beslutsunderlag också ett antal förutsättningar som ska ingå i de kalkyler som upprättas. Här finns som exempel specificerat att utgifterna ska inkludera bygg- eller prisindex fram till det år genomförandet sker och att den kalkylränta som ska antas är 4 procent. Landstingsstyrelsens förvaltning tillhandahåller också en kalkylmall för trafikkalkyler[35] med anvisningar, resultatanalys, investeringskalkyl samt objektsbeskrivning, men inte hur kalkyler konkret ska upprättas. Exempelvis anges att samtliga utgifter ska indexeras, men ingen beräkningsmodell för detta finns i mallen. Instruktionerna är knapphändiga. Någon ytterligare beskrivning i form av kalkylhandbok eller anvisning upprättad centralt har inte framkommit i granskningen.

Trafikförvaltningen har tagit fram en instruktion för investeringskalkyler inför investeringsbeslut[36] där kalkylmallen ska visa den ekonomiska effekten av ett specifikt investeringsbeslut. Trafikförvaltningens kalkylmall är mer detaljerad än den som finns i anvisningarna från landstingsstyrelsens förvaltning då trafikförvaltningens mall in-

[34] Administrativ bestämmelse Ekonomisk granskning av beslut, TN-S-579928 samt Mall ekonomisk beslutsgranskning
[35] Landstingsstyrelsens förvaltning Bilaga 5 Investeringskalkyl Trafik
[36] Investeringskalkyl inför investeringsbeslut TN-S-444768

nehåller mer information, anvisningar och formler som belyser fler aspekter. Trafikförvaltningens mall har också en beskrivande del om hur kalkylen ska fyllas i. Både i den centrala mallen och trafikförvaltningens mall är presentationen av resultatet enbart i tabellform, en grafisk presentation skulle underlätta förståelsen för mottagaren av informationen.

Granskningen av beslutsunderlagen i de fyra ärendena visar att antagandena i kalkylerna inte beskrivs tydligt vare sig i text eller i själva kalkylen.

3.2.3 Bedömning

Grundtanken i all rapportering till nämnd och fullmäktige bör vara att underlätta uppföljning av investeringsprojektens och programmens utveckling jämfört med fattade beslut såväl när det gäller ekonomi som tid och kvalitet. Revisionen konstaterar att det förekommer att två beslut för samma investering (genomförandebeslut resp. beslut i budget) inte är lika för ett enskilt program/projekt, vilket bör tydliggöras i planerings- och uppföljningsdokument. Det är t.ex. inte tydligt i alla dokument att budget- respektive genomförandebeslut för Program Slussen har olika belopp. Det finns vidare oklarheter kring investeringsbudgeten för program Tvärbana Norr – Solnagrenen när det gäller vilka beslut som ligger till grund för den budget som förvaltningen arbetar utifrån. Det är därför revisionens bedömning att trafikförvaltningen tillsammans med landstingsstyrelsens förvaltning bör tydliggöra innebörden av budget- respektive genomförandebeslut. Även om trafiknämnden anser att investeringsutgiften på 107 mnkr för ersättningsinvesteringar vid Söderströmsbroarna ingått som en del i nämndens budgetunderlag till fullmäktige för ospecificerade investeringar bedömde revisionen i projektrapporten att trafiknämnden tydligare borde ha tagit upp dessa ersättningsinvesteringar för beslut i fullmäktige. Detta kunde t.ex. ha gjorts i samband med det förnyade genomförandebeslutet för Söderströmsbron. Enligt investeringsstrategin ska alla investeringsutgifter över 100 mnkr beslutas av fullmäktige.

Revisionen bedömer att tidigare rekommendation om att säkerställa kvaliteten i underlag inför investeringsbeslut är delvis åtgärdad. Ytterligare insatser behövs framförallt för att tydliggöra arbetet med risker och hur dessa presenteras i beslutsunderlagen. Trafikförvaltningens beslutsmallar bedöms vara mer summariska än de krav som ställs av landstingsstyrelsens förvaltning på innehåll i underlag för investeringsbeslut. Revisionen konstaterar vidare att det bör vara högre krav på beslutsunderlagets utformning och omfattning vad gäller t.ex. riskanalys och konsekvensbeskrivningar för genomförandebeslut än för det inledande utredningsbeslutet. På motsvarande sätt bör det ställas högre krav på beslutsunderlag till beslut om specificerade strategiska program/projekt jämfört med beslut om ospecificerade reinvesteringar. Det är också revisionens bedömning att underlagen generellt skulle vinna på en tydligare och enhetlig struktur. Förvaltningen bör också säkra att granskningen av underlag för beslut sker i enlighet med de rutiner som tagits fram. En översyn av rutiner/anvisningar bör göras bl.a. där de överlappar varandra.

Tidigare lämnad rekommendation om att en investerings totala kostnader ska framgå på ett tydligt sätt i det formella investeringsbeslutet bedöms också vara delvis åtgärdad. Kalkylmallen bör kompletteras med ytterligare kalkyler som t.ex. kassaflödes- och känslighetsanalys samt resultaträkning/resultatanalys samt gärna en grafisk presentation i beslutsunderlaget för att underlätta för läsaren. Att de totala kostnaderna ska lyftas fram behöver också bli tydligare i anvisningarna för beslutsunderlag.

3.3 Uppföljning av investeringsprogram/projekt

3.3.1 Uppföljning av program och övriga specificerade projekt

Revisionen har i sitt projekt granskat rapporteringsrutinerna för program Slussen och spårutbyggnad Nacka. Av granskningen framkommer att programledare för Slussen, i enlighet med förvaltningens anvisningar för program och projekt, månatligen tar fram en programövergripande statusrapport för investeringsprogrammet som helhet. Den bygger på projektrapporter från projektledarna för de i programmet ingående projekten. Programledaren för Slussen redovisar rapporten till förvaltningens sponsor för program Slussen[37] som i sin tur redovisar status på programmet till chefen för avdelningen för investeringsprojekt och till förvaltningschefen. Granskningen har visat att statusrapporten för Slussen beskriver utfall och prognos i dimensionerna ekonomi, tid och kvalitet/omfattning. Rapporten innehåller även ett avsnitt kring riskbedömning i dessa tre dimensioner. Även om ekonomirapporteringen för Slussen innehåller prognoser på programmets totalutgifter, så har den fokus på det innevarande budgetåret. Förvaltningens återrapportering till nämnden sker i enlighet med de anvisningar som LSF ställt upp för nämnders och bolagsstyrelsers återrapportering till landstingsstyrelsen i månads-, tertial-, delårs- och årsrapporter.

Liksom i tidigare granskning konstaterar revisionen att fokus i program- och projektrapporteringen ligger på årets utfall och inte på investeringens prognostiserade totala utgifter i relation till beslutad total investeringsutgift. Konsekvenser av avvikelser gällande utgift, tid och kvalitet jämfört med genomförandebeslutet beskrivs knapphändigt. Påverkan på framtida driftkostnader analyseras inte. Vidare konstateras att återrapportering till trafiknämnden, landstingsstyrelsen och fullmäktige som regel sker på programnivå även om fullmäktiges eller nämndens enskilda investeringsbeslut ligger på projektnivå. Revisionen har i årsrapport 2016 för trafiknämnden[38] rekommenderat trafikförvaltningen att i samverkan med LSF utarbeta former för rapportering av väsentliga avvikelser mot de i programmen ingående projektens totala budget och tidsramar.

3.3.2 Uppföljning av investeringsprogram/projekt mot investeringsbeslut

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

[37] Sponsor är en funktion inom trafikförvaltningen som har ett övergripande styrningsansvar för en eller flera av nämndens projekt och investeringsprogram.
[38] Landstingsrevisorerna årsrapport Trafiknämnden 2016

noterar vidare att trafikförvaltningens olika program och projekt rapporteras med olika sortering och med olika gruppering respektive uppdelning i de olika budget- och uppföljningsdokumenten vilket försvårar för läsaren att följa investeringsprogrammen/projekten mellan budget och uppföljning samt mellan åren. I en typ av uppföljning används också en uppdelning av investeringsprojekten efter trafikslag vilket försvårar uppföljningen av program och projekt totalt. Granskningen visar att vare sig landstingsstyrelsens förvaltning eller trafikförvaltningen använder sig av den uppdelning i trafikslag som föreskrivits av landstingsstyrelsens förvaltning.

Revisionen har tidigare rekommenderat trafikförvaltningens ledning att ta fram en rutin för hur budgetavvikelser inom projekt och program ska hanteras och när ett nytt genomförandebeslut bör tas. Revisionen har genom stickprov granskat prognos för ett antal projekt mot projektens genomförandebeslut. Av stickproven framkommer exempel där det saknas dokumentation om att nytt genomförandebeslut fattats efter att beslutad budget har överskridits. Det finns även ”sido-budgetar” internt inom program där fördelning och omfördelning mellan projekt görs utan att det redovisas i ekonomisystemet och förvaltningens gemensamma verktyg för ekonomisk investeringsuppföljning. Under 2017 har förvaltningen tagit fram en ny rutin för uppföljning av prognos för investeringar mot beslut[39], där det framgår att controller för respektive projekt löpande ska genomföra en uppföljning av prognos jämfört med ursprungligt genomförandebeslut. Rutinen förefaller hanteras helt separat från ordinarie rutin för projektuppföljning och det är upp till respektive gruppchef att se till att denna rutin efterlevs.

3.3.3 Bedömning

Inom nämndens investeringsverksamhet pågår ett aktivt arbete med att utveckla uppföljnings- och kontrollprocesserna. Revisionen bedömer att trafiknämnden har fungerande rutiner för att följa upp program Slussen och att nämndens återrapportering till landstingsstyrelsen, och därmed fullmäktige, sker i enlighet med de mallar och anvisningar som finns för rapportering. Den interna uppföljningen av program Slussen följer de gemensamma rutinerna för program- och projektuppföljning som finns inom avdelningen för investeringsprojekt. Som revisionen tidigare rekommenderat bör trafikförvaltningen dock, i samarbete med landstingsstyrelsens förvaltning generellt utveckla investeringsuppföljningen mot ett tydligare fokus på investeringens totala utgift i förhållande till genomförandebeslutet. Revisionen vill framhålla vikten av att tydliggöra konsekvenser av avvikelser mot total utgift för genomförandebeslut. Förutom tid och kvalitet behöver även påverkan på framtida driftkostnader analyseras. Det är också revisionens bedömning att förvaltningens rapportering till nämnd kan och bör utvecklas utifrån nämndens behov av mer detaljerad information om projektens utveckling jämfört med den information som lämnas till den landstingsövergripande nivån. Revisionen har också tidigare rekommenderat nämnden att löpande efterfråga information om de ospecificerade projekt som nämnden beslutat om.

[39] TN-S-999609

Tabeller och beskrivningar i trafiknämndens planerings- och uppföljningsdokument bör ha en enhetlig begreppshantering och till sin struktur eftersträva att enskilda program och projekt, samt totala investeringsvolymer, redovisas på ett genomgående likartat sätt.

Trafikförvaltningens nya rutin för budgetuppföljning implementerades i maj 2017 och det är för tidigt att bedöma om brister när det gäller kontroll av investeringarna som hittills identifierats därigenom kommer att kunna hanteras på ett tillräckligt sätt. Tidigare rekommendation bedöms vara delvis åtgärdad.

Rekommendationer:

- Trafikförvaltningens ledning bör i samverkan med landstingsstyrelsens förvaltning tydliggöra innebörden av budget- respektive genomförandebeslut både i övergripande styrdokument och anvisningar samt löpande i budget- och uppföljningsdokument.

3.4 Underhåll och reinvesteringar

Revisionen granskade 2016 trafiknämndens arbete med reinvesteringar och konstaterade då att det pågick ett utvecklingsarbete för att stärka den interna styrningen och kontrollen[40]. Samtidigt konstaterade revisionen att det saknades en dokumenterad analys av nämndens samlade reinvesteringsbehov på kort och lång sikt. Revisionen lyfte fram att implementeringen av systemstöd skyndsamt behövde slutföras och att processen för framtagande av reinvesteringsförslag inte säkerställde att samtliga behov får en likartad hantering i processen.

3.4.1 Kontroll på anläggningarna

Nämndens internkontrollplan för 2017 innehåller risk för att kontrollen på anläggning och fordon brister. Trafikförvaltningens verksamhetsplan 2017, liksom även verksamhetsplanen för 2018, lyfter fram kontroll på anläggningen som ett viktigt utvecklingsområde. Verksamhetsplanen beskriver vikten av en god överblick över, och kunskap om, skick och standard på byggnader och infrastruktur. Ett flertal projekt som syftar till utveckling av arbetssätt och IT-stöd för anläggningstillgångar är enligt verksamhetsplanerna av betydelse för området. Enligt uppföljning av internkontrollplanen i nämndens årsrapport 2017 pågår implementering av flera av dessa system enligt plan. Dock lyfter uppföljningen upp problem med det system som hanterar fastighetsdata. Revisionen noterar i genomförd granskning av fastighetsområdet att planerat arbete med att skapa överblick och kunskap om befintligt skick och standard på byggnader och anläggningar samt ta fram en standardnivå på drift- och underhållsfrågor ännu inte har genomförts (se vidare avsnitt 4.5). Granskningen visar också på fortsatt osäkerhet om vilka/vilket system som ska användas vad gäller fastighetsrelaterad information.

[40] Landstingsrevisorerna, årsrapport Trafiknämnden 2016

3.4.2 Reinvesteringar

Trafiknämnden beskriver i sitt yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag 2018 behovet av ett långsiktigt och kontinuerligt planerat arbete med utbyte/renovering av förslitna komponenter för att säkerställa den tekniska anläggningen ur perspektiven funktion, säkerhet och värde. Nämnden framhåller flera risker om uppgjorda planer med utbyte/renovering av förslitna komponenter inte fullföljs. Exempel på sådana risker är ökande behov av akut felavhjälpning med negativa effekter i resultatet, att hela eller delar av ett system måste ersättas långt före dess teoretiska livslängd har uppnåtts och konsekvenser för möjligheterna att uppnå de övergripande målen inom kollektivtrafiken. Mot denna bakgrund argumenterar sedan nämnden för trafikförvaltningens tidigare lämnade förslag om utökad ram för reinvesteringar samt argumenterar mot landstingsdirektörens förslag om neddragning av reinvesteringsbudgeten om totalt 2,7 miljarder kronor i investeringsplanen från 2022 och efterföljande år till och med 2027 (se även avsnitt 3.1.2).

Förvaltningens utvecklingsplaner ska enligt förvaltningens intranät bl.a. kostnadssätta de investeringar som behövs för att nå målen enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Planerna ska utgöra planeringsunderlag till beslut och budget. Utvecklingsplan pendeltåg[41] åskådliggör grafiskt kommande investeringar med särredovisning av reinvesteringar. Prognosen är dock endast gjord på beställda åtgärder och innefattar därför inte alla åtgärder som föreslås i utvecklingsplanen vilket enligt utvecklingsplanen är en följd av att vissa åtgärdsförslag saknar uppskattning av kostnaderna. Utvecklingsplan buss[42] berör underhållsfrågan utifrån perspektivet om ansvaret för underhåll ska inkluderas i t.ex. trafikavtal. Någon samlad bedömning av reinvesteringsbehov motsvarande det i utvecklingsplan pendeltåg ingår inte i planen.

Utvecklingsplan Tunnelbana[43] berör reinvesteringar ur ytterligare ett perspektiv. Planen prövar om det finns förslag på reinvesteringar som riktar sig /leder till ett antal önskade systemegenskaper. Planen konstaterar att det i förvaltningens reinvesteringsplanering finns många olika förslag på åtgärder som sannolikt behövs, men att det saknas ett prioriteringsverktyg. Någon samlad uppskattning av reinvesteringsbehov finns inte i planen. Utvecklingsplaner för lokalbanor och sjötrafik är ännu inte färdigställda.

I nämndens årsrapport 2017 redovisas att upparbetningsgraden för reinvesteringar 2017 är 73 procent. Av tabellen nedan framkommer att detta är samma nivå som de två föregående åren. Årsrapporten innehåller ingen förklaring till nivån på upparbetningsgraden. Inte heller analyseras eventuella konsekvenser av upparbetningsgraden utifrån nämndens ansvar att säkerställa anläggningarnas värde och funktion.

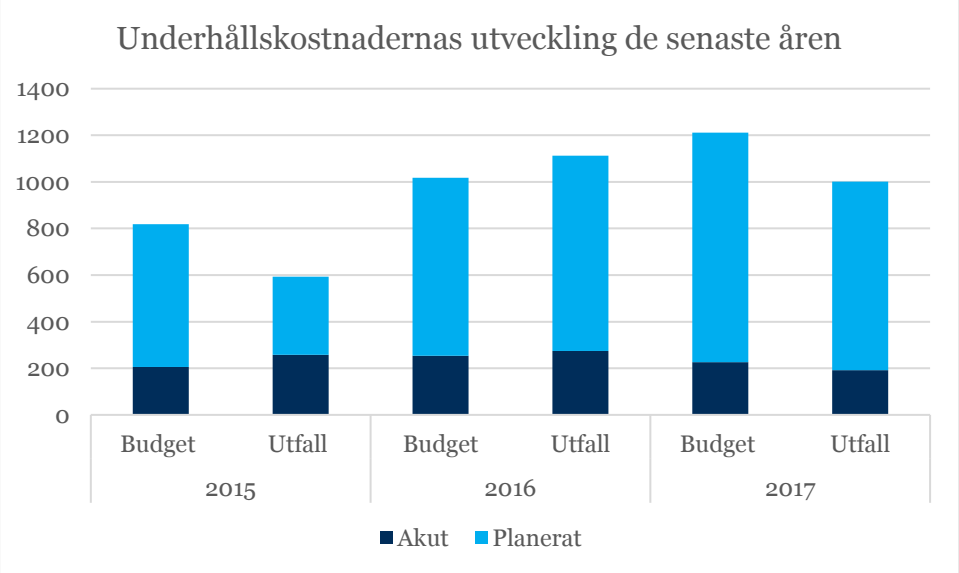
[41] Utvecklingsplan Pendeltåg, SL-S-963475
[42] Utvecklingsplan Buss SL-S-960094
[43] Utvecklingsplan Tunnelbana SL-S-966085

Reinvesteringar (=ersättningsinvesteringar)

Budget reinvesteringar (utfall upparbetningsgrad %)	2015	2016	2017
Specificerade		1 668 (60 %)	1 494 (60 %)
Ospecificerade		537 (117 %)	922 (93 %)
Summa	2 060 (75 %)	2 205 (72 %)	2 416 (73 %)

3.4.3 Underhåll

Enligt nämndens budget för 2017 möjliggjorde det ekonomiska läget ett resurstillskott för löpande underhåll under 2017. Därmed skulle nämnden enligt budgetdokumentet i än högre grad kunna möta det underhållsbehov som infrastrukturen står inför, bland annat till följd av Citybanan. Budgeten på 1 212 mnkr är 194 mnkr högre än budget 2016. Av trafiknämndens årsrapport 2017 framgår dock att utfallet för underhållskostnaderna är 211 mnkr lägre än budget och 111 mnkr lägre än utfall föregående år. Avvikelsen mot budget förklaras av omprioriteringar av planerade arbeten, orsaken till detta anges dock inte, samt ett minskat behov av akut underhåll inom flera områden.



3.4.4 Bedömning

Revisionen bedömer att det saknas en tydlig analys och planering av underhåll och reinvesteringar som nämnden betonat vikten av i sitt yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag 2018. Nämndens budget för 2017 innehåller t.ex. ingen analys av reinvesteringsbehovet och hur budgeterad nivå förhåller sig till det faktiska behovet. Inte heller utvecklingsplanerna tydliggör reinvesteringsbehovet på kort och lång sikt trots att reinvesteringar berörs i utvecklingsplanerna.

Det är enligt revisionens bedömning rimligt att upparbetningsgraden för enskilda investeringsobjekt av olika orsaker kan variera för ett enskilt år. Det är dock av vikt att nämnden i sin årsrapport, på den övergripande nivån, förmedlar en analys av konsekvenser på kort- och lång sikt av att upparbetningsgraden för reinvesteringar inte når den planerade budgeten, särskilt om detta upprepas flera år. Revisionen noterar vidare nämndens skrivningar i budgetprocessen 2018 om ökat behov av underhåll. Det är mot denna bakgrund rimligt att nämnden på ett tydligare sätt i årsrapporten beskriver och förklarar avvikelser inom underhållsverksamheten.

Revisionen konstaterar att förvaltningen arbetar med förutsättningarna för att kunna tydliggöra reinvesteringsbehovet på kort och lång sikt, speciellt inom fastighetsområdet. Tidigare lämnad rekommendation om att tydliggöra nämndens reinvesteringsbehov bedöms dock ännu inte vara åtgärdad. Revisionen kommer under 2018 följa upp tidigare rekommendation om att trafikförvaltningens ledning vid bedömning av framtida reinvesteringsbehov bör säkerställa en likartad bedömning och prioritering inom hela förvaltningen.

3.5 Samlad bedömning av ekonomi- och investeringsstyrning

I revisionens årsrapport 2016 för trafiknämnden inklusive SL och WÅAB konstaterades sammanfattningsvis att den interna styrningen och kontrollen inte var helt tillräcklig, men att förbättringsarbeten pågick. För nämndens ekonomi- och investeringsstyrning bedömer revisionen att nämndens utvecklingsarbete har fortsatt under 2017. Flertalet av revisionens tidigare lämnade rekommendationer om nämndens övergripande ekonomiska styrning och investeringsstyrning är dock fortfarande inte åtgärdade.

Revisionen har tidigare rekommenderat att trafiknämndens styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen behöver utvecklas och att nämnden behöver ta ett helhetsgrepp på den långsiktiga ekonomiska planeringen. Revisionen anser att nämnden bör efterfråga en samlad analys av ekonomin ur ett längre tidsperspektiv, bl.a. som underlag för prioriteringar och beslut om investeringar. Revisionen har sedan tidigare rekommenderat nämnden att den långsiktiga ekonomiska planeringen behöver kompletteras med ett tydligare prioriteringsarbete gällande investeringar kopplat till bl.a. framtida driftkonsekvenser. Den långsiktiga ekonomiska planeringen behöver här också tydligt kopplas ihop med den löpande uppföljningen av de enskilda investeringsprogrammen/projekten mot genomförandebeslut och förväntade driftkonsekvenser. Även kostnadsutvecklingstakten behöver allmänt ges ett mer långsiktigt perspektiv.

Revisionen konstaterar att nuvarande investeringsrutiner möjliggör två olika beslut för samma investeringsprogram/projekt (genomförandebeslut resp. beslut i budget) utan att detta är tydligt vare sig i övergripande beskrivningar eller för enskilda program/projekt. Det finns även exempel på program där det generellt är otydligt vilka beslut som ligger till grund för den ekonomiska ram som programmet arbetar utifrån. Det är mot denna bakgrund nödvändigt att trafikförvaltningen tillsammans

med landstingsstyrelsens förvaltning tydliggör innebörden av budget- respektive genomförandebeslut och att detta tydligt framgår i planerings- och uppföljningsdokument.

Revisionen bedömer vidare att tidigare lämnade rekommendationer om utveckling av beslutsunderlag för enskilda investeringsbeslut ännu inte är helt åtgärdade. Beslutsunderlagen behöver utvecklas ytterligare så att framförallt risker och ekonomiska konsekvenser inför beslut som ska fattas tydligt framgår. Det behöver även finnas en tydlighet kring eventuella tidigare fattade beslut i ärendet. Vidare behöver, som tidigare rekommenderats, den löpande uppföljningen av investeringar förstärkas med ett tydligare fokus på investeringens totala utgift, men även fastställda tids- och kvalitetsramar, i förhållande till genomförandebeslutet. Nämnden behöver också, som revisionen tidigare rekommenderat, efterfråga information för uppföljning av ospecificerade investeringar.

Revisionen menar, i enlighet med tidigare rekommendation, att nämnden tydligare behöver redovisa vilka underhålls- respektive reinvesteringsbehov som föreligger samt hur detta förhåller sig till fastställd budget. Det är också avgörande att nämnden förmedlar en analys av konsekvenser på kort- och lång sikt av en låg upparbetningsgrad för reinvesteringar, särskilt som detta upprepats flera år i rad.

Trafiknämndens ekonomi- och investeringsstyrning bedöms utifrån den granskning som genomförts av revisionskontoret och den auktoriserade revisorn sammantaget inte vara helt tillräcklig. Bedömningen är oförändrad jämfört med 2016.

4 Intern styrning och kontroll

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

4.1 Verksamhetsstyrning

4.1.1 Mål för verksamheten – den strategiska kartan

Den övergripande styrningen av trafiknämnden utgörs av landstingets övergripande mål samt fullmäktiges trafikförsörjningsprogram. Till de landstingsövergripande målen för trafiknämndens verksamhet finns indikatorer vars målnivåer fastställs i fullmäktiges budget. Indikatorerna är framtagna inom trafikförvaltningen.

Enligt kommunallagen[44] är fastställande av mål för verksamheten en angelägenhet för nämnden. För att styra trafiknämndens verksamhet finns ett antal nedbrutna mål samt ytterligare indikatorer och målnivåer för dessa. Det är dock inte nämnden som fastställer dessa nedbrutna mål, indikatorer och målnivåer utan det görs på förvaltningsnivå. Sammantaget kallas sammanställningen av fullmäktiges övergripande mål för verksamheten, de nedbrutna målen samt indikatorerna förvaltningens strategiska

[44] KL 6:34

karta och återfinns i förvaltningens verksamhetsplan tillsammans med målnivåer för vissa produktionsmått. Varför målnivåerna för indikatorer och produktionsmått är satta till ett visst värde framgår inte av nämndens budgetdokument eller årsrapport och inte heller av förvaltningens interna verksamhetsplan (se vidare avsnitt 2.2). Revisionen har sedan tidigare också lyft fram saknaden av viktiga indikatorer för målet Tillgänglig och sammanhållen region. Vissa verksamhets- respektive kvalitetsmått redovisas löpande till nämnden, dock inte som en uttalad del av målstyrningen.

Ett nytt trafikförsörjningsprogram fastställdes av fullmäktige hösten 2017. I nämndens yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag för budget 2018 framförs behovet av att inför 2019 i möjligaste mån införliva trafikförsörjningsprogrammets nya målmodell i landstingets målmodell.

4.1.2 Det strategiska ramverket

Inom nämndens verksamhet finns ett antal styrdokument ur ett övergripande planeringsperspektiv. Trafikförsörjningsprogrammet och även RUFS:en är sådana dokument, men det finns också mer specifika för särskilda områden i form av strategier och riktlinjer. Dessa styrande dokument har ofta refererats till som det strategiska ramverket. Någon tydlig definition av ramverket finns dock inte och revisionen konstaterade i delrapporten att verksamhetsplanen t.ex. inte anger trafikplanen trots att den i andra sammanhang pekas ut som en viktig del i ramverket. Revisionen har tidigare påpekat att trafikplanen inte varit uppdaterad och att förhållandet till den något nyare stomnätsplanen varit otydlig. Under 2017 har nämnden uppdragit till förvaltningschefen att utarbeta en ny trafikplan och att stomnätsplanen i fortsättningen ska vara en del av trafikplanen.

Förvaltningens utvecklingsplaner pekas sedan några år tillbaka ut som viktiga komponenter i ramverket. Av planerade sju planer finns hittills fyra (kundservice, buss, pendeltåg och tunnelbana) framtagna. Av revisionens granskning framgår att utvecklingsplanerna innehåller omfattande och viktig information för den kort- och långsiktiga planeringering av respektive område. Det kan samtidigt konstateras att planerna i sin struktur är mycket olika och att det är olika frågeställningar som undersöks i respektive plan (se exempel om reinvesteringar i avsnitt 3.4).

Som framgått av avsnitt 3.1 har dokumentet genomförandeplan inte tagits fram på flera år. De tidigare planerna har fastställts på förvaltningsnivå och inte nämndnivå. Genomförandeplanen har till sin karaktär stark koppling till utvecklingsplanerna och är tänkt att hantera prioritering mellan de åtgärder som föreslås i utvecklingsplanerna. Av granskningen framgår att det är oklart om, och i så fall när, en genomförandeplan kommer att tas fram, vilken roll den i så fall ska ha och hur den ska fastställas. Enligt kommunallagen kan nämnden inte delegera ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet.

4.1.3 Delegations- och beslutsordning, arbetsordning, verksamhetsplan och internkontrollplan

Revisionen konstaterade i delårsrapporten att nämndens delegationsordning och förvaltningens beslutsordning har omarbetats och rutinerna för anmälan av beslut har

setts över. Revisionen konstaterade också att förvaltningen har en fastställd arbetsordning som sammanfattar hur trafikförvaltningen styrs, kontrolleras och följs upp. Inom förvaltningen finns också en process för verksamhetsplanering och en verksamhetsplan vars former successivt utvecklas. Verksamhetsplanen har sedan 2017 tydligt prioriterade utvecklingsområden. Nämnden har en fastställd internkontrollplan som i huvudsak uppfyller landstingets fastställda krav på process och utformning. Åtgärderna enligt internkontrollplanen är tydligt kopplade till verksamhetsplanen och uppföljning av internkontrollplanen har återrapporterats till nämnden löpande under året.

4.1.4 Riskhantering och intern kontroll

Revisionen konstaterade även i delrapporten att nämnden, utöver internkontrollplanen och dess integrering i verksamhetsplaneringen, har etablerade funktioner för att stödja riskhantering och intern kontroll. En särskild internrevisionsfunktion har också återetablerats sedan något år tillbaka. För fortsatt utveckling lyfte revisionen i delrapporten framförallt fram behovet av en mer systematisk uppföljning av hur cheferna uppfattar och utövar sitt ansvar för den interna kontrollen och att nyckelkontroller kopplat till prioriterade risker generellt bör belysas i internkontrollplanen. Som framgått av avsnitt 3.2.2 finns också fortsatta utvecklingsbehov gällande bl.a. riskhanteringen i beslutsunderlag för investeringsbeslut.

4.1.5 Utveckling av förvaltningens interna arbete

Som revisionen tidigare rapporterat pågår sedan 2016 ett omfattande utvecklingsarbete av förvaltningens interna organisation och arbetsformer. Under 2016 genomförde förvaltningen tre större utredningar inom områdena fastigheter, säkerhet och IT.[45] I samtliga fall har utredningarna lett till omorganisationer under 2017. Revisionen noterar att den nya IT-avdelningen är etablerad och i huvudsak bemannad. Utmaningarna är omfattande vilket framgår av den utredning som föranlett omorganisationen. Revisionen kommer att följa arbetet under 2018. En ny fastighetssektion är också etablerad (se vidare avsnitt 4.5) medan det inom säkerhetsområdet fortfarande pågår utredning om de organisatoriska formerna (se avsnitt 4.6). Förvaltningen har vidare genomfört en delning av avdelningen för projekt och upphandling där det numer finns en avdelning för inköp och upphandling och en avdelning för investeringsprojekt. Formerna för projekt/investeringsstyrning har varit ett prioriterat utvecklingsområde under 2017 som ska fortsätta under 2018. Det gäller exempelvis tydliggörandet av arbetsflödena i investeringsprocessen (se även avsnitt3.2 och 3.3). Inköp och upphandling kommer vara ett prioriterat utvecklingsområde enligt förvaltningens verksamhetsplan 2018 (se vidare avsnitt 4.4).

[45] Kartläggning av säkerhetspåverkan i trafikförvaltningens aktiviteter och processer, MTO Säkerhet, nov 2016, Rapport A: Fastighetsutredningen – fastighetsfrågornas organisatoriska placering, COWI 2016-06-13, Utredning om organisation och arbetssätt för trafikförvaltningens IT-verksamhet, TN 2016-0722, 2016-10-28

4.1.6 Program röda linjens uppdatering

SL har under hösten hävt leveransavtalet med leverantören av nytt signalsystem inom ramen för investeringsprogrammet Röda linjens uppgradering. Utbetalda förskott har återkrävts och även betalats tillbaka av leverantören. Projektet och andra investeringar har i samband med hävningen bedömts sakna bestående värde och har, som framgått av avsnitt 2, kostnadsförts med en resultateffekt på -472 mnkr.

Beslutet om hävning har tagits av förvaltningschefen tillika VD i SL på delegation i särskilt beslut i trafiknämnden respektive SL:s styrelse. Underlagen till besluten i trafiknämnden och SL:s styrelse är sekretessbelagda, men har granskats av revisionen. Revisionen kan konstatera att en dokumenterad analys av hävningens konsekvenser har presenterats för både nämnd och styrelse.

4.1.7 Nämndens utökade ansvarsområde – FUT

Trafiknämnden har från 1 juli 2017 övertagit ansvaret för FUT. FUT:s verksamhet har fortsatt i oförändrad form som en särskild förvaltning under nämnden. Praktiska former för hantering av t.ex. nämndadministrationen har under hösten utvecklats av FUT och trafikförvaltningen gemensamt. Delegationsordningen för nämnden har också anpassats efter de nya förhållandena. Revisionen noterar att nämnden inför 2018 har beslutat om helt separata budgetdokument för de två förvaltningarna. Revisionen kommer fortsätta följa det mer långsiktiga utvecklingsarbetet för att nå de effekter som förväntas utifrån fullmäktiges beslut om flytt av FUT.

4.1.8 Bedömning

Enligt kommunallagen kan ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet inte delegeras till en förvaltning. Revisionen noterar att trafiknämnden under våren 2017 beslutat om yttrandet över landstingsdirektörens planeringsunderlag för 2018. Tidigare år har yttrandet från förvaltningen lämnats vidare utan att nämnden tagit ställning till budgetunderlaget.

Revisionen har tidigare rekommenderat nämnden att i enlighet med kommunallagen besluta om nämndens mål. Nämnden bör ta ställning till hur fullmäktiges mål ska brytas ner och följas upp via indikatorer med målnivåer som visar nämndens ambitionsnivå för det närmaste året. Det är enligt revisionens mening viktigt för bedömning av verksamhetens resultat att det i exempelvis planeringsdokumenten redovisas en analys av satta målnivåer med koppling till mer långsiktiga ambitioner och de övergripande målen.

Revisionen ser positivt på att nämnden tagit ställning till trafikplanens och stomnätsplanens framtid och dokumentens funktion i den övergripande styrningen av verksamheten. Revisionen menar dock att utvecklingsplanernas varierade utformning, i kombination med viss otydlighet i det strategiska ramverket i stort, innebär att utvecklingsplanernas funktion i den kort- och långsiktiga styrningen inte tydligt kan utläsas. Genomförandeplanens eventuella roll i styrningen är också fortsatt oklar. Revisionen bedömer att nämnden utifrån sitt ansvar för verksamhetens inriktning och omfattning behöver vara mer aktiv i det långsiktiga arbetet med prioriteringar för en budget i balans på lång sikt.

Det pågår enligt revisionens bedömning ett strukturerat utvecklingsarbete gällande trafikförvaltningens organisation och arbetssätt där åtgärder vidtas utifrån de tidigare utredningar som genomförts. Mot bakgrund av den granskning som genomförts konstaterar dock revisionen att det fortsatt finns viktiga utmaningar inom det nu pågående förändringsarbetet innan samtliga identifierade utvecklingsbehov har hanterats.

Rekommendationer:

- Trafiknämnden bör utifrån fullmäktiges övergripande mål fastställa nedbrutna mål för nämndens verksamhet med tillhörande indikatorer och målnivåer. Målnivåerna behöver även kopplas till långsiktiga ambitioner och de övergripande målen.
- Trafiknämnden 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.

4.2 Kompetensförsörjning

Landstingets strategi för kompetensförsörjning[46] anger att det är angeläget att kontinuerligt följa utvecklingen av behov och utbud av kompetens för att ha framförhållning i arbetet med kompetensförsörjning. Strategin ska följas av årliga handlingsplaner. Därutöver finns från landstingsstyrelsens förvaltning, sedan några år tillbaka, anvisning till samtliga nämnder och styrelser att ta fram en kompetensförsörjningsplan.

Trafiknämnden har i ett beslut 2015[47] uttryckt en målsättning att ersätta konsulter med anställd personal. Nämnden gav förvaltningen i uppdrag att växla konsulter till anställd personal, men också att genomföra en personalstrategisk utredning. Enligt vad revisionen erfar ska utredningen analysera långsiktiga behov av kompetens och identifiera vilken fördelning mellan konsulter och anställda som är mest effektiv för att nå uppsatta mål. Det framgår att förvaltningen i uppdraget även räknar in arbetet med införandet av Koll[48] samt införandet av Lärtorget,[49] men det förefaller i övrigt finnas oklarheter kring vad nämndens uppdrag egentligen omfattar utöver en engångssatsning för att växla konsulter mot anställd personal. Det framgår inte heller hur uppdraget förhåller sig till de landstingsövergripande styrdokumenten och anvisningarna. Återrapportering av status på konsultväxlingen sker löpande till nämnden liksom rapportering av vissa aktiviteter kopplat till konsultväxling och rekrytering. Det förefaller oklart hur slutredovisning av uppdraget ska ske. Enligt det ursprungliga uppdraget skulle utredningen presenteras för nämnden under 2016.

Arbetet med konsultväxling har drivits som ett projekt inom trafikförvaltningen med fokus på förvaltningens investeringsverksamhet. Från och med hösten 2017 bedrivs arbetet som en del av ordinarie linjeverksamhet inom HR-avdelningen. Det fortsatta

[46] Kompetensförsörjningsstrategi för Stockholms läns landsting 2016–2021, LS 2015-0998
[47] Trafiknämnden 2015-09-08, TN 2015-1168
[48] KOLL är den landstingsgemensamma modellen för kompetensplanering
[49] Lärtorget är landstingets plattform för de kurser som landstinget erbjuder medarbetare och uppdragstagare

arbetet avvaktar för närvarande pågående utredningsarbete kring investeringsprocessen, men enstaka initiativ till konsultväxling pågår parallellt. Konsultväxling har sedan 2015 beslutats för 119 tjänster varav 79 har kunnat besättas med anställd personal. Rekryteringar har framgångsrikt kunnat genomföras för t.ex. controllers och administrativ personal inom investeringsverksamheten medan förvaltningen konstaterar svårigheter vid rekrytering av projekt- och programledare. Revisionen har i intervjuer kopplat till genomförda omorganisationer (se vidare avsnitt 4.1.5) även noterat problem med att rekrytera nyckelpersoner till nya funktioner inom de nybildade organisationerna, t.ex. inom fastighetsområdet.

Av intervjuer framgår att förvaltningen för närvarande inte har någon samlad bedömning av vilken bemanning som krävs framåt utan att det är respektive avdelningschef som sätter mål för hur bemanningen ska se ut och driver behovet i budgetprocessen respektive löpande under året. Enligt vad som framkommer i intervjuer finns dock en långsiktig ambition att ta fram en heltäckande kompetensförsörjningsplanering. En nyckelaktivitet i arbetet är införandet av KOLL där enskilda medarbetares kompetens skattas liksom varje avdelnings kompetensbehov utifrån verksamhetsplanering och målen för verksamheten. Hittills har KOLL införts på två av förvaltningens sex avdelningar. Av intervjuer framgår att målet är att KOLL ska vara infört på hela trafikförvaltningen i slutet av år 2020. Av granskningen framgår också att det finns ambitioner att jobba med gruppering av olika typer av kompetens och behov av dessa kompetenser utifrån ett förvaltningsövergripande perspektiv. För detta krävs dock att införandet av KOLL har skett på fler avdelningar.

Det har enligt intervjuer framkommit att det inte finns något etablerat samarbete mellan trafikförvaltningen och FUT kring kompetensförsörjning, även om några gemensamma aktiviteter har genomförts.

Bedömning

Revisionen bedömer att arbetet med konsultväxling bör kunna medföra positiva effekter för bl.a. den interna kontrollen samt erfarenhetsåterföring och kompetensutveckling. Revisionen noterar dock på samma sätt som 2016, att det finns betydande svårigheter vid rekryteringen av vissa nyckelroller. Revisionen konstaterar också att motsvarande problematik vid tillsättandet av vissa nya tjänster efter genomförda omorganisationer riskerar försvåra och försena det utvecklingsarbete som omorganisationerna utgör en grund för.

Enligt revisionens bedömning är det oklart i vilken utsträckning trafiknämndens uppdrag till förvaltningen att genomföra en personalstrategisk utredning även omfattar andra delar än konsultväxling. Det är även oklart om uppdraget motsvarar intentionerna i landstingets övergripande strategi för kompetensförsörjning eftersom vare sig uppdraget i sig eller förvaltningens återkopplingar innehåller någon analys av hur arbetet kopplar till den övergripande strategin om kompetensförsörjning.

Det är revisionens mening att nämndens verksamhet omfattar så speciella och förändrliga kompetensbehov att en samlad kompetensförsörjningsplan är av strategisk vikt för nämndens övergripande ansvar för verksamheten. Som framgått av avsnitt

2.2.4 pågår ett antal aktiviteter inom förvaltningen kopplat till rekrytering på kort och lång sikt samt till att behålla personal. Revisionen har tidigare rekommenderat trafikförvaltningens ledning att på ett systematiskt sätt kartlägga förvaltningens behov av kompetens samt identifiera och beskriva bristen på vissa yrkeskategorier som underlag för åtgärder på såväl lång som kort sikt. Revisionen bedömer att detta arbete är påbörjat genom det successiva införandet av KOLL och arbetet med konsultväxlingen men att det fortfarande återstår ett arbete med en mer systematisk beskrivning av kompetensbehov på en övergripande nivå. Det är vidare revisionens mening att nämnden bör tydliggöra hur den förhåller sig till och uppfyller de krav på planering som ställs i landstingsstyrelsens förvaltnings handlingsplan utifrån kompetensförsörjningsstrategin och anvisningarna för årsrapporteringen.

Revisionen har också rekommenderat trafikförvaltningens ledning att koppla kompetensförsörjningsbehovet till regler och riktlinjer för konsultanvändning i projekt respektive i linjen. Inom ramen för arbetet med konsultväxling har metodiskt genomförts bedömningar av vilken typ av roller som bör bemannas av konsulter och vilka roller som bör innehas av anställd personal. Hittills har dock genomgången begränsats till roller med koppling till investeringsverksamheten. Enligt revisionens bedömning har arbetet inte heller resulterat i någon form av strategisk styrning av konsulter utifrån ett kompetensförsörjningsperspektiv (se även avsnitt 4.3).

4.3 Styrning av konsulter

Revisionen har granskat trafiknämndens styrning av konsulter både inom trafikförvaltningen och inom FUT. Granskningen har omfattat såväl konsultförsörjning ur ett övergripande perspektiv som det praktiska arbetet med att avropa och följa upp konsulter via ramavtal med konsultmäklare. Momenten behovsanalys och beslut om avrop, kravspecifikation, anbudsutvärdering och beslut, introduktion av konsult, löpande uppföljning samt fakturahantering har granskats via stickprov med uppföljande intervjuer.

I detta avsnitt redovisas granskningen i sin helhet omfattande både trafikförvaltningens och FUT:s verksamhet. En kort sammanfattning gällande FUT finns i avsnitt 6.2.4.

4.3.1 Bakgrund

Trafikförvaltningens kostnader/utgifter för konsulter uppgick under det senaste året till ca 1,2 miljarder kronor. Inom FUT:s verksamhet är motsvarande belopp ca 570 miljoner kronor.

I syfte att effektivisera avrop och hantering av konsulter samt kunna följa upp och sänka konsultkostnaderna tillämpar trafiknämnden sedan 2013 en ny typ av ramavtal vid anskaffning av konsulter. En mellanhand, i dagligt tal benämnd ”konsultmäklare”, har upphandlats för att administrera nämndens avrop av konsulttjänster[50]. Vid bildandet av FUT konstaterades behov av att ansluta sig till detta avtal för att kunna bemanna den nya organisationen inom ramen för fastställd tidplan. Revisionen har

[50] SL 2013-4385

tidigare konstaterat att FUT har rätt att utnyttja avtalet eftersom förfrågningsunderlaget beskrev att de upphandlade tjänsterna kunde komma att överlåtas till andra organisatoriska delar inom landstinget.[51]

Avtalet med konsultmäklaren ZeroChaos (ZC) har förlängts maximalt till och med december 2018. I samband med beslut om förlängning 2016 genomfördes en utvärdering av avtalet samt omförhandling av vissa delar kopplat framför allt till ersättningsmodellen. Inför att avtalet löper ut genomförs en behovs- och planeringsstudie inför ny konsultförsörjningslösning. Rapporten var ursprungligen planerad till november 2017, men kommer nu rapporteras till nämnden under våren 2018.

Upplägget med konsultmäklaren ZC innebär att ZC har ett stort antal konsultföretag anslutna till sig. Antalet anslutna konsultföretag förändras kontinuerligt, dvs. nya företag kan ansluta sig efter hand. Genom ZC kan förvaltningarna successivt avropa konsulter. En avropsförfrågan skickas då ut via ZC och anslutna företag kan lämna anbud. Till ramavtalet finns också en prislista med riktpriser för olika konsultkategorier. Utgångspunkten är att konsulter ska avropas till dessa priser eller lägre.

Konkurrensverket har slagit fast att upphandlingen av mellanhanden inte står i strid med de grundläggande principerna för upphandling[52]. Konkurrensverket har dock i sitt beslut påtalat att vissa förutsättningar i den löpande avropshanteringen, framförallt gällande formerna för anbudsutvärdering, måste vara uppfyllda.

Både inom trafikförvaltningen och FUT finns olika styrdokument och handböcker som styr respektive stödjer hanteringen av konsulter. Utöver förvaltningsinterna dokument finns sedan våren 2017 även ett verkställighetsbeslut[53] från landstingsdirektören i vilket bland annat framgår att beslut om upphandling/avrop av konsulter utförligt ska motiveras och ske enligt farfarsprincipen, dvs i samråd med chefens chef.

4.3.2 Iakttagelser i granskningen

Eftersom behovsanalyser inte finns dokumenterade har det inte via stickprov varit möjligt att verifiera om behovsanalyser genomförs enligt handböckernas anvisningar och rutiner. Granskningen visar vidare att trafikförvaltningens rutin för avrop av specialist- och investeringskonsulter, i motsats till rutinen för resurskonsulter, inte följer landstingsdirektörens beslut att upphandling/avrop av konsulter utförligt ska motiveras och ske enligt farfarsprincipen. Av granskningen framkommer att rutinerna för specialistkonsulter kan komma att ses över så att de bättre stämmer med principerna i landstingsdirektörens beslut. För investeringskonsulter bedömer förvaltningen däremot att detta vare sig är lämpligt eller praktiskt hanterbart. I förvaltningens konsulthandbok finns definitioner på resurs- respektive specialistkonsulter. Av intervjuer framkommer att det uppfattas finnas utrymme för olika tolkningar av dessa definitioner vid klassificering av konsult.

Granskningen visar att grundupplägget i avtalet med konsultmäklaren, där mäklaren både ska agera som ett stöd och som kontrollinstans, ger möjligheter att hantera risk

[51] Landstingsrevisorerna, Årsrapport Landstingsstyrelsen 2014
[52] Konkurrensverket 2013-06-26 Dnr 155/2013
[53] LDR7056

för t.ex. omotiverade krav på kompetens eller att kravspecifikation riktar sig till en speciell konsult. Revisionen konstaterar samtidigt att det är oklart i vilken grad kravspecifikationer bedöms av ZC och i vilken mån kontroll från ZC sida helt kan ersätta en intern kvalitetssäkringsfunktion. Till skillnad mot FUT, har trafikförvaltningen inte något internt krav på att mer än en person inom förvaltningen ska vara involverad vid framtagande/godkännande av kravspecifikation.

Vidare visar granskningen att det saknas spårbarhet till hur och varför en viss konsult har valts för ett uppdrag. Stickproven har därmed inte kunnat belägga att processen för anbudsutvärdering går till enligt föreskriven process. Inte heller inom FUT har stickprovsgranskningen kunnat verifiera detta trots viss dokumentation. Det går därmed heller inte att verifiera att utvärdering och avropsbeslut, ur upphandlingslagstiftningens perspektiv, sker enligt förutsättningarna för upplägget med konsultmäklare såsom det har tolkats av trafikförvaltningen.

Stickprovsgranskning av konsultfakturor visar på förbättringar i attestrutinerna jämfört med tidigare granskning. Det finns också tydliga rutiner inom förvaltningarna för vilka underlag som ska finnas till fakturor och hur fakturahanteringen ska kopplas till bedömning av konsultinsatserna. Inom trafikförvaltningen finns kontrollrutiner för att följa upp att fakturor har erforderliga underlag och att dessa kontrolleras. Kontrollerna omfattar dock ännu inte hela verksamheten och revisionen konstaterar att det inom trafikförvaltningens investeringsprogram är upp till den enskilde program/projektledaren att utforma formerna för fakturauppföljning.

Som en del i ZC-upplägget har vissa moment i introduktionen av nya konsulter, bl.a. kopplat till sekretess och jävsproblematik, gjorts obligatoriska och säkerställs via ZC. Granskningen visar för övrigt att trafikförvaltningens checklista för ”on- och offboarding” av konsulter är frivillig och i praktiken inte förefaller användas i någon större utsträckning. Det framkommer av granskningen att förvaltningen för närvarande arbetar med en översyn av processerna för introduktion respektive avslut både för konsulter och anställda.

Granskningen visar att en del konsultinköp fortfarande sker utanför ZC-avtalet och att det finns ramavtal för konsulter utöver ZC-avtalet. Detta innebär att det i praktiken har utvecklats flera separata statistikflöden över konsultanvändningen.

Revisionen konstaterar att trafikförvaltningens arbetsordning delar upp ansvaret för konsultförsörjningen i dels ett ansvar för det övergripande ramverket för konsultanvändning och dels en funktion för själva konsultinköpet. Det finns ingen tydlig samverkan mellan dessa två ansvarsområden och någon övergripande strategisk styrning av konsultförsörjningen, i form av policy eller dylikt, från nämndens eller förvaltningsledningens sida finns inte.

Revisionen uppfattar att ZC-avtalet och dess implementering, som även omfattat utveckling av interna styrdokument och rutiner, i grunden har initierats, drivits och hållits ihop som ett utvecklingsarbete från upphandlingsfunktionen, även om andra funktioner inom trafikförvaltningen har stöttat i arbetet. Tilldelningen av resurser för

uppföljning av ett så pass stort avtal som ZC-avtalet, i kombination med implementering av ett helt nytt arbetssätt, har inte analyserats i samband med upphandling och implementering.

Som framgått av avsnitt 4.2 arbetar förvaltningen på uppdrag av nämnden med att genomföra en växling av konsulter mot anställd personal. Som framkommit i avsnittet är syftet med konsultväxlingen att analysera om vissa roller bör besättas med anställd personal i stället för med konsult. Det har dock samtidigt framgått av genomförd konsultgranskning att nämnden kommer att ha ett fortsatt omfattande behov av konsulter och att det i nuvarande marknadssituation många gånger är svårt att rekrytera vissa typer av kompetenser.

4.3.3 Bedömning

Revisionen bedömer att nämndens hantering av konsulter genom användandet av konsultmäklare samt utvecklingsarbetet med styrdokument och rutiner generellt bör ge bättre förutsättningar för intern styrning och kontroll i hanteringen av konsulter även om delar i hanteringen behöver stärkas ytterligare. Arbetet med att införa konsultmäklare har medfört en ökad medvetenhet om omfattningen av konsulter i nämndens verksamhet och den interna kontrollen vid konsulthantering har stärkts på flera sätt. Revisionen ser t.ex. positivt på förbättringarna i attestrutinerna.

Avropsprocessen för konsulter behöver stärkas genom en samlad genomlysning som grund för vidareutveckling av styrdokument och rutiner. Bland annat behöver dokumentationskraven ses över och förtydligas, för att skapa spårbarhet i den inledande behovsanalysen inför konsultavrop, liksom dokumentation av utvärderingar. Inte minst är detta viktigt för att säkerställa att anbudsutvärdering sker enligt förutsättningarna för upplägget med konsultmäklare såsom de har formulerats av trafikförvaltningen i samband med utformningen av upplägget. Tydligare dokumentationskrav kan också bidra till att minska risken för jäv.

Även formerna för uppföljning av hur gällande styrdokument och rutiner efterlevs behöver stärkas. Granskningen visar på goda exempel i uppföljning av rutinerna inom fakturahanteringen. Mot bakgrund av andra iakttagelser gällande investeringsstyrningen inom nämndens programverksamhet[54] kan det dock i detta sammanhang finnas anledning att göra en översyn av hur programmen arbetar med uppföljning av konsulter kopplat till fakturahanteringen för att stärka den interna kontrollen och ta till vara goda exempel för att utveckla gemensamma arbetssätt.

Revisionen ser en risk att anlitandet av specialistkonsult, inte prövas lika noggrant som resurskonsulter. Bland annat följs inte landstingsdirektörens beslut om upphandling enligt nuvarande rutin för specialistkonsulter. Revisionen menar att rutinen bör ses över för att säkerställa en likartad prövning som för resurskonsulter enligt landstingsdirektörens beslut. Rutinen för investeringskonsulter bör också prövas så att den säkerställer att lämplig behovsprövning har skett. Revisionen menar vidare att trafikförvaltningen bör överväga vilka krav på kvalitetssäkring som ska finnas för

[54] Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2016

kravspecifikationer för att förebygga omotiverade krav eller att kraven styr mot speciell konsult.

Även om uppföljning av konsultmäklaravtalet görs löpande menar revisionen att formerna för avtalsuppföljning bör bli mer tydliga på samma sätt som gäller för t.ex. trafikavtal. Vidare är det viktigt att tydliggöra den interna ansvarsfördelningen gällande avropsprocessens utformning och vidareutveckling. Revisionen bedömer också att det finns behov av en översyn och samordning av de olika statistikkällorna och dess användning så att statistiken på ett tydligt sätt kan stödja operativ och strategisk analys av konsultförsörjningen.

Då det inom nämnden både finns behov av god kostnadskontroll, men också av att säkerställa tillgången till konsulter i verksamheten, menar revisionen slutligen att det är viktigt för nämnden att utveckla de övergripande strategiska överväganden kring konsultförsörjningen som en integrerad del av nämndens kompetensförsörjning (se vidare avsnitt 4.2). Revisionen ser positivt på att förvaltningen initierat en behovsstudie inför att avtalet med ZC löper ut 2018. Revisionen bedömer dock att tidplanen i praktiken måste betraktas som snäv om större förändringar i upplägget för konsultanskaffning ska vara möjliga.

Rekommendation:

- 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.

4.4 Inköp och upphandling

I oktober 2017 delades avdelning Projekt och upphandling upp i två separata avdelningar för att stärka styrningen av verksamhetsområdena investeringsprojekt samt inköp och upphandling.

Av revisionens granskning framgår att den nya avdelningen för inköp och upphandling ser behov av att stärka inköpsfunktionen. Under året har ett pilotprojekt för kategoristyrt inköp pågått vilket lett till beslut om att införa arbetssättet inom hela förvaltningen. Kategoristyrt inköp innebär en samordning av en organisations samlade inköpsvolymer i olika kategorier. Kunskap om en kategoris omfattning kan exempelvis leda till leverantörskonsolidering, standardisering, innovation och ökat mervärde. Att sänka eller eliminera leverantörskostnader är det primära målet med kategoristyrt inköp.

Kategoristyrt inköp är ett tvärfunktionellt arbetssätt där alla affärsprocesser inom en kategori, t.ex. konsulter, sammanförs under ett kategoriteam. Teamen består av tvärfunktionell kompetens från flera av förvaltningens avdelningar. För detta arbete har processer och en handbok tagits fram. Tillfälliga kategoriledare har också utsetts för ett antal kategorier. Någon styrmodell för kategoristyrningen har dock inte beslutats.

Genom kategorisering av inköp via ett verktyg[55] som visualiserar hur inköpen/volymerna ser ut per kategori förbättras förutsättningarna för styrning av inköp vad gäller volym, priser samt efterlevnad och behov av exempelvis upphandling och avtal. Under året har ett antal kategorier implementeras bland annat kategori konsulter, där nuvarande konsultinköp (se avsnitt 4.3) utvärderas inför eventuell ny upphandling. Kategori trafikaffärer har också påbörjats parallellt med implementering av nytt arbetssätt. Nämnden uppger att rekrytering kommer att ske under 2018 för de nya tjänster som det nya arbetssättet medför.

I syfte att minska antalet otillåtna direktupphandlingar infördes under december 2017 en ny rutin för inköp/upphandling där alla inköp/upphandlingar över 1 000kr ska kontrolleras och godkännas via en så kallad grindvakt på förvaltningen. Enligt uppgift har denna gräns nu höjts till 100 000 kr. Det finns i dagsläget inget systemstöd som säkerställer kontroll och uppföljning av direktupphandlingar samt att alla inköp passerar via denna grindvakt utan förvaltningen har arbetat med intern kommunikation om de nya rutinerna. Enligt uppgift kan förvaltningen följa statistik på alla inköp som gjorts via icke upphandlade leverantörer i befintligt verktyg, vilket möjliggör mätning av så kallad leverantörstrohet. För mätning av avtalstrohet, dvs om rätt vara/tjänst köpts på rätt avtal behövs emellertid ett beställningssystem. Ett arbete med att ta fram ett nytt beställningssystem har initierats under 2017, som beräknas kunna införas under 2018/19.

Nämnden har till årsrapporten lämnat, av landstingsstyrelsens förvaltning anvisad bilaga med uppföljning av upphandling och inköp. Revisonen noterar att arbetet med kategoristyrning och förändrad organisation för inköp och upphandling kommer att stödja rapporteringen av den typ av uppgifter som efterfrågas i bilagan. Som en konsekvens av detta arbete har exempelvis förvaltningen bättre kunnat identifiera antalet direktupphandlingar som genomförts under året, som förgående år uppgavs till 21 jämfört med 289 inrapporterade i år. Revisionen kan konstatera att bilagan i sin utformning uppfattas som otydlig i flera delar.

Upphandling inom skärgårdstrafiken

Trafiknämnden beslutade[56] den 30 januari 2018 om att inleda den nya upphandlingen av kollektiv sjötrafik (E39) avseende de tre områdena inom sjötrafiken som kammarrätten under 2016 beslutade skulle göras om. För det största av dessa områden beslutades att tilldelningsbeslutet ska fattas av nämnden vilket beräknas kunna genomföras den 4 december 2018. För övriga två områden beslutade nämnden att delegera tilldelningsbeslutet till förvaltningschefen. Nuvarande interimsavtal löper ut den sista december 2018 respektive 15 april 2019 och kan inte förlängas. I beslutet framgår att nya interimslösningar troligen kommer behövas innan de nya avtalen träder ikraft.

[55] Spendency
[56] Beslut att inleda upphandlingar av kollektiv sjötrafik i Stockholms mellanskärgård (E39), TN 2017–1463.

Bedömning

Revisionen ser positivt på det förändringsarbete som pågår i syfte att stärka styrning och kontroll inom inköp och upphandling. Revisionen bedömer dock att det återstår arbete för nämnden att säkerställa att processer, arbetssätt och rutiner fungerar på avsett sätt samt att en tillräcklig intern styrning och kontroll uppnås. Exempelvis finns ingen beslutad styrmodell för kategoristyrningen vilket medför risk för oklarheter i roller, ansvar och mandat. Revisionen uppfattar att det inte är klarlagt hur kategoristyrningen ska införas och samverka med existerande styrning, gällande exempelvis trafikaffärer. Revisionen avser att följa det fortsatta arbetet inom området under 2018. Med anledning av det pågående förändringsarbetet avser revisionen också att följa upp tidigare lämnade rekommendationer inom området inköp och upphandling först till årsrapport 2018.

Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden att säkerställa att viktiga förutsättningar som påverkar en upphandling i god tid är identifierade och utredda samt beslutade[57]. Med anledning av nämndens beslut gällande upphandling av skärgårdstrafik i januari 2018 kan revisionen konstatera att den korta tidsramen för genomförandet av upphandlingen medför att nya interimsavtal kan bli aktuella. Det föreligger således risk för att ett eventuellt ingående av nya tillfälliga avtal kan betraktas som otillåtna direktupphandlingar vilket i sin tur kan medföra såväl skadestånd som upphandlingsskadeavgift. Revisionen noterar att en kort tidsram även föreligger vad gäller upphandling av konsulter, se avsnitt 3.4, där möjlighet till förlängning av avtalet är uttömt om upphandlingen försenas.

4.5 Fastigheter

Det finns en mängd olika trafikanläggningar med närmare 500 objekt av typen station, depå, terminal, pauslokal, infartsparkering, cirka 11 000 stoppställen för buss (fördelat på 5 443 hållplatser) samt 423 hissar och 429 rulltrappor. Det finns också ett underhållsansvar för ett antal skyddsrum och skyddade utrymmen i anslutning till tunnelbanestationer och depåer. Revisionen har under året granskat hanteringen kopplat till fastighetsägar- och byggherreansvar samt genomfört en granskning med utgångspunkt från trafikförvaltningens egen fastighetsutredning och därtill kopplat utvecklingsarbete.

4.5.1 Fastighetsägaransvar

Det finns risker med att inte följa de lagar och förordningar som reglerar fastighetsägarens ansvar. Om olyckor inträffar och människors hälsa eller miljön skadas kan det för fastighetsägaren få ekonomiska konsekvenser genom att viten, andra ekonomiska sanktioner och böter kan komma att utgå. Om en olycka inträffar kan också ett straffansvar bli aktuellt för en ansvarig fysisk person. I delrapporteringen 2017 för landstingsstyrelsen[58] konstaterar revisionen att det är otydligt vilken organisation

[57] Landstingsrevisorerna delrapport Trafiknämnden 2015
[58] Landstingsrevisorerna, Delrapport Landstingsstyrelsen 2017

som har ansvar att fullgöra fastighetsägaransvaret inom landstinget och att det därmed finns en risk att fastighetsägaransvaret inte har definierats och fördelats inom landstinget med hänvisning till de omfattande krav som ställs.

Ansvaret för fastighetsfrågor och det fastighetsrättsliga ansvaret inom kollektivtrafiken är komplicerat. En stor del av kollektivtrafikanläggningarna disponeras i form av nyttjanderätt i andras fastigheter. Till detta hör även att det inte finns en tillräcklig överblick över fastighetsbeståndet vilket framkommer i förvaltningens fastighetsutredning (se avsnitt 4.5.3 nedan). Ur styrningssynpunkt har landstinget genom ägardirektiv överlåtit skyldigheter och rättigheter avseende mark och de anläggningar som landstinget förfogar över i kollektivtrafiken till SL. SL har ansvaret enligt ägardirektivet att verksamheten följer tillämpliga lagar och regler. Genom ett samarbetsavtal mellan trafiknämnden och SL har SL överlåtit till trafiknämnden att förvalta samtliga anläggningar, övriga tillgångar, rättigheter och skyldigheter. Uppdraget till trafiknämnden enligt samarbetsavtalet innebär ett helhetsansvar för verksamheten och något explicit utpekande av fastighetsägaransvaret framgår inte. En konsekvens av samarbetsavtalet är rimligen att trafiknämnden har ansvaret inför SL att fastighetsägaransvaret fullgörs. Vad gäller kollektivtrafikanläggningarna kopplade till nya Citybanan har landstinget placerat ägandet av dessa anläggningar på trafiknämnden och inte SL som tidigare varit brukligt för anläggningar inom kollektivtrafiken.

Det finns ingen tydlig definition av det lagstadgade ansvaret som fastighetsägare, vilka arbetsuppgifter som följer av det och hur det är fördelat i trafiknämndens verksamhet, förutom på en mycket övergripande nivå. Inom förvaltningen pågår för närvarande ett förändringsarbete utifrån pågående fastighetsutredning (se vidare avsnitt 4.5.3).

Revisionen noterar att förvaltningens internrevision under året granskat hanteringen av bostäder till privatpersoner (drygt 40 lägenheter). I rapporten[59] lyfter internrevisionen fram avsaknaden av helhetsansvar för fastigheter och otydliga ansvarsförhållande inom fastighetsverksamheten. En viktig fråga som pekas ut är också ansvaret för brandskyddet (se även avsnitt 4.6.1).

4.5.2 Byggherreansvar

Byggherreansvaret är riktat till den som vidtar åtgärder i eller omkring en byggnad och syftar till att säkerställa efterlevnaden av myndighetskrav under byggtiden. Ansvaret omfattar även t.ex. att en byggnad är utformad för att möjliggöra tillfredsställande arbetsmiljö när den är i drift. Kraven på byggherren framgår framförallt av plan- och bygglagen med tillhörande föreskrifter och av arbetsmiljölagen. Säkerställandet av tillämpningen av byggherreansvaret underlättas om innebörden av ansvaret har definierats och att det finns en tydlighet i vem som företräder byggherren. Precis som när det gäller fastighetsägaransvaret kan försummelse av byggherreansvaret innebära ekonomiska konsekvenser och även ett straffansvar för en ansvarig fysisk person.

[59] Internrevisionsrapport Trafikförvaltningens hantering av hyresrätter TN 2017-1155-1

I trafiknämnden/förvaltningen är det ansvar som följer av rollen som byggherre, framförallt vad gäller arbetsmiljö, i huvudsak fördelat neråt i organisationen till projektledarnivå via arbetsordningar och särskilda delegeringshandlingar. Det finns inte något internt samlat dokument som beskriver vilka krav som följer av ansvaret som byggherre för att säkerställa att det hanteras i sin helhet. Riskanalyser[60] för enskilda projekt upprättas i enlighet med förvaltningens projekt- och programhandbok[61] (PPH), som är såväl ett stöd som styrande dokument för alla projekt och program. Kopplat till PPH finns ett antal styrdokument[62] som syftar till att stödja arbetsmiljöarbetet i projekt och program. I rutin för riskhantering i program och projekt omnämns arbetsmiljö som ett ledord tillsammans med många andra för hur man kan identifiera risker. Enligt samma rutin kan det även förekomma riskanalyser tillsammans med leverantör inom ramen för arbetet som byggarbetsmiljösamordnare, vilka ger input till arbetsmiljöplanerna.

Enligt PPH ska sponsor följa upp att obligatoriska projektspecifika dokument som riskanalys upprättas vid vissa beslutspunkter (så kallade TG-punkter). Revisionen[63] har i tidigare granskning av investeringsprogrammen konstaterat att programdirektörernas[64] kontroll av obligatoriska dokument sker på en översiktlig nivå och att det är otydligt hur dokument som är upprättade till olika TG-punkter har kvalitetssäkrats. Aktuell granskning visar även att det inte finns något åtagande för det centrala expertstödet/projektstödet, som finns för investeringsverksamheten, att genomföra kvalitetssäkring av de riskanalyser och arbetsmiljöplaner som upprättats i projekt och program.

Vissa av de uppgifter som byggherren ansvarar för överför trafiknämnden via entreprenadavtal till leverantörer. Byggherren har dock alltid kvar sitt huvudansvar för arbetsmiljön[65] även om projektör och entreprenör utsetts till byggarbetsmiljösamordnare med ansvar för att t.ex. upprätta arbetsmiljöplan. För att följa upp hur arbetsmiljödelen i byggherreansvaret hanteras har en checklista[66] tagits fram av förvaltningen. Checklistan är inte obligatorisk att använda och finns inte heller med som en del i de beslutspunkter som projekt och program ska genomgå enligt PPH. Det sker inte heller någon central uppföljning av om och hur checklistan används.

Förvaltningen har under 2017 genomfört en omorganisation där avdelningen för projekt och upphandling har delats upp i två nya avdelningar; Investeringsprojekt (IP) och Inköp och upphandling (IU). Inom investeringsverksamheten finns expertfunktioner för arbetsmiljö och kvalitet. Dessa funktioner har under en tid haft vakanser, men är nu åter bemannade. Enligt uppgift pågår ett utvecklingsarbete för att stärka

[60] Riskhantering i program och projekt TN-S-529563.
[61] Projekt och upphandling – Projekt- och programhandboken SL-S605317.
[62] Instruktion för arbetsmiljö för projekt och program TN-S-642606, Arbetsmiljöstyrning för bygg- och anläggningsprojekt TN-S-529507, Checklista – Byggherreansvar, Checklista TG0 – TG6 projekt.
[63] Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2016, RK 201604-0015.
[64] Programdirektörers huvudsakliga arbetsuppgift är att utgöra *sponsorer,* som är en roll i förvaltningens projektmodell, för programmen. I egenskap av sponsor styr programdirektörerna framåtskridande och leverans av programmen, vilket bl.a. innebär att ta de styrningsbeslut som krävs samt följa upp leveransen.
[65] AML 3 kap. 6§, Om inte AML kap 3, 7C § självständig uppdragstagare tillämpas.
[66] Checklista – Byggherreansvar

arbetsmiljö- och kvalitetsarbetet i projekt och program, vilket bl.a. innefattar en översyn över behov av ytterligare kontroller och beslutspunkter samt ytterligare fokus på frågor kopplat till byggherreansvar.

4.5.3 Fastighetsutredningen

Under hösten 2015[67] initierades inom trafikförvaltningen en fastighetsutredning som underlag för att skapa tydlighet inom fastighetsområdet. Utredningen syftade till att ta ett helhetsgrepp över situationen genom att analysera dagsläget samt ta fram förslag till lösningar som sedan skulle beslutas och implementeras i förvaltningen.

Fastighetsutredningen är uppdelad i sex stycken delprojekt[68]. Det första delprojektet syftade till att utreda fastighetsfrågornas organisatoriska placering. I delprojektet konstaterades att det generellt saknades övergripande strategier, uppdragsbeskrivningar, mål och kravställningar för fastighetsverksamheten. Det fanns en brist på enhetlighet i hur fastighetsfrågor hanterades tillsammans samtidigt som det saknades en samlad bild av fastighetsverksamheten inom trafikavdelningen. Det framgår också att det saknades rutiner och arbetsbeskrivningar beträffande bl.a. fastighetsjuridik, fastighetsekonomi och när det gäller uppföljning. Under 2016 presenterade delprojektet ett förslag om att en ny fastighetssektion skulle inrättas under trafikavdelningen. Detta genomfördes också under september 2017, dock inte helt enligt utredningens förslag. Exempelvis hanteras en del fastighetsfrågor fortfarande på trafikslagssektionerna (t.ex. buss), eftersom det är de olika trafikslagssektionerna som har förvaltningsansvaret för trafikavtalen. Det kan exempelvis handla om förvaltning av depåer som ingår i trafikavtalet med trafikutövaren.

Granskningen visar att efter beslut under våren 2017 om inrättande av en fastighetssektion på trafikavdelningen har övriga delprojekt mer eller mindre stannat av. Anledningen uppges vara flera, men i huvudsak resursbrist. I delprojektet *Tillgång till och korrektheten i fastighetsrelaterad information* dokumenterades läget vad gäller fastighetsrelaterad information, men i övrigt har delprojektet avstannat i avvaktan på inrättande av en ny IT-avdelning. I utredningens rapport[69] för delprojektet framkommer att trafikförvaltningen har ett stort antal IT-system[70] som hanterar fastighetsrelaterad information. Informationen är spridd mellan olika system som inte är integrerade med varandra och som inte är komplett eller kvalitetssäkrad. Det framgår vidare att det inte finns något enhetligt och korrekt fastighetsregister samt att det saknas en gemensam långsiktig strategi vilket lett till att det saknas en helhetsbild över nämndens fastighetsbestånd. Nu genomförd granskning visar att det fortsatt finns en osäkerhet om vilka/vilket system som ska användas vad gäller fastighetsrelaterad information och att det är otydligt hur strategiska beslut ska fattas. Revisionen har

---

[67] Fastighetsutredningen – Kollektivtrafikens fastighetsfrågor Uppdragsspecifikation
[68] Fastighetsfrågornas organisatoriska placering samt tydliggörande av roller, ansvarsområden och mandat. 2.Styrdokument för kollektivtrafikens fastighetsfrågor. 3.Tillgång till och korrektheten i fastighetsrelaterad information. 4. Byggnaders och anläggningars skick och standard. 5.Den ekonomiska och skatterättsliga situationen. 6.Processer, arbetsrutiner, arbetsverktyg och resurser.
[69] Utredning – fastighetsrelaterad information TN 2015-1455
[70] Exempelvis Landlord, BESTA, FastNet och Agresso m.fl.

också tidigare rekommenderat nämnden att genomföra en fullständig inventering av lokalbeståndet[71].

Ett annat av fastighetsutredningens delprojekt skulle ge överblick och kunskap om befintligt skick och standard på byggnader och anläggningar samt ta fram en standardnivå på drift och underhållsfrågor som säkerställer god förvaltningsekonomi i ett livscykelperspektiv. Emellertid har detta delprojekt inte genomförts som planerat, vilket bl.a. innebär att förvaltningen inte kan gå vidare med fastighetsplaner och det strategiska arbetet. Det saknas även gemensamma sammanställda underhållsplaner för fastighetsbeståndet.

Ett fortsatt utvecklingsarbete pågår och under hösten 2017 har nya förslag för delprojektens utveckling lagts fram för förvaltningens ledningsgrupp som även fattat beslut om ny styrgrupp för arbetets framåtskridande. Någon tidsplan är dock ännu inte framtagen för när övriga delprojekt ska vara slutförda. Vidare ska ett investeringsråd etableras i syfte att samordna fastighetsrelaterade investeringar och reinvesteringar.

4.5.4 Bedömning

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

Tills dess att ansvaret är tydliggjort bör trafiknämnden identifiera vilka krav som följer av ansvaret som fastighetsägare samt säkerställa att dessa kan hanteras i sin helhet. Revisionen bedömer att fastighetsfrågorna, trots genomförd omorganisation, fortfarande är spridd över flera avdelningar och sektioner. Det är också otydligt var olika fastighetsrelaterade frågor kommer att hanteras framåt.

Revisionen anser att nämnden har arbetat med att skapa tydlighet kring fördelning av arbetsmiljöansvar. Revisionen bedömer dock att det finns risk att trafiknämnden inte tar sitt byggherreansvar i sin helhet. Både kvalitet på upprättade dokument och den praktiska tillämpningen är beroende av den enskilde projekt/programledarens kompetens, erfarenhet och intresse. Revisionen menar därför att förvaltningen bör inventera och definiera vilka krav som följer av ansvaret som byggherre samt förtydliga sin styrning och kontroll av hur detta säkerställs.

Revisionen har i årsrapport 2016 bedömt att nämnden behöver slutföra implementeringen av systemstöd så att information om anläggningarna blir enhetlig och finns samlad. Revisionen bedömer dock att det fortfarande är otydligt vilka system som ska användas och hur strategiska beslut om systemstöd ska fattas. En ny IT-förvaltningsmodell är under införande och enligt uppgift till revisionen är det möjligt att former för strategiska beslut som val av olika system kommer tydliggöras under denna process.

[71] Landstingsrevisorerna, Årsrapport 2013 RK201305-0032

Rekommendationer:

- Trafiknämnden bör i samverkan med landstingsstyrelsen inventera vilka krav som följer av ansvaret som fastighetsägare samt säkerställa att dessa kan hanteras i sin helhet.
- Trafikförvaltningens ledning bör inventera och definiera vilka krav som följer av ansvaret som byggherre samt förtydliga och säkerställa styrning och kontroll för detta ansvarsområde.

4.6 Utveckling av säkerhetsarbetet

Revisionen har vid ett flertal tillfällen granskat nämndens säkerhets- och trygghetsarbete, bland annat i särskilda projekt om skalskydd 2013[72], trafiksäkerhetsarbete 2017[73] och trygghetsarbete 2012[74] samt i revisonens årsrapport 2016[75] och i delårsrapporten 2017[76]. Revisionen har under året följt upp tidigare rekommendationer och granskat nämndens utvecklingsarbete inom området.

I landstingsstyrelsens centrala riktlinjer för säkerhet[77] som reviderades i februari 2016 betonas det att nämnderna inom sitt verksamhetsområde är ytterst ansvarig för planering och organisering av säkerhetsarbetet. Nämnderna ska utarbeta och anta lokala riktlinjer och anvisningar i enlighet med den centrala riktlinjen. Vidare ska nämnderna årligen planlägga och löpande följa upp säkerheten för att uppnå och upprätthålla en tillräcklig intern styrning och kontroll inom området. Av den centrala riktlinjen framgår det att förvaltningschefen i sin tur ansvarar för att krav på säkerhet ställs gentemot leverantörer och att det följs upp samt att nämnden får information om detta åtminstone en gång per år. Förvaltningschefen ska även säkerställa att ett tillräckligt antal personer får ett utpekat ansvar för att leda, utveckla och koordinera samt följa upp säkerhetsarbetet.

För arbetet med lokala riktlinjer noteras nya direktiv från landstingsstyrelsens förvaltning att antalet riktlinjer generellt ska minska. Mot denna bakgrund har enligt förvaltningen arbetet med olika lokala riktlinjer inom säkerhetsområdet till viss del pausats i väntan på ytterligare direktiv. Vissa riktlinjer är dock under framtagande inom trafikförvaltningen (se vidare avsnitt 4.6.2). För säkerhetsområdet pågår vidare enligt förvaltningen centralt inom landstinget ett arbete med sammanslagning av flera centrala riktlinjer där trafikförvaltningen deltar i arbetet.

4.6.1 Arbetssätt, roller och organisation

Trafikförvaltningens dåvarande förvaltningschef beslutade 2015 att en extern kartläggning av riskerna och de säkerhetskritiska aktiviteterna inom säkerhetsområdena

[72] Landstingsrevisorerna, 9/2013, Skal- och tillträdesskyddet inom kollektivtrafiken – en granskning av skyddet för anläggningar och fordon, RK 201303-0010
[73] Landstingsrevisorerna, 3/2017, Trafiksäkerhetsarbetet inom den vägbundna kollektivtrafiken, RK 2017-0035
[74] Landstingsrevisorerna, 6/2012 Tryggt i kollektivtrafiken?, RK 201203-0013
[75] Trafiknämnden årsrapport 2016, RK 201604-0015
[76] Trafiknämnden delårsrapport 2017, RK 2017--0028
[77] Riktlinjer för säkerhet inom Stockholms läns landsting, LS 2015-0093, LS 1407-0877

trafiksäkerhet och brandskydd skulle genomföras med anledning av iakttagelser som gjordes i samband med trafikförvaltningens utredning av olyckan på Saltsjöbanan 2013. I november 2016 presenterades kartläggningens resultat[78] för förvaltningens ledningsgrupp. Kartläggningen rekommenderade 39 åtgärder och utifrån en intern utvärdering beslutade ledningsgruppen i januari 2017 att sex av dessa åtgärder skulle prioriteras. Dessa var: (1) Se över säkerhetsorganisationens placering, struktur och uppbyggnad och att ge säkerhetsfunktionen en mer framträdande roll, (2) tillsätta mer resurser till säkerhetsarbetet både centralt och på avdelningarna, (3) utveckla tvärgående processer och samverkan, (4) utveckla den egna utredningsverksamheten i form av ett utredningsteam och uppföljning av indikatorer hos leverantörer, (5) utbilda chefer i säkerhetsledarskap och (6) utveckla säkerhetskulturen.

Av förvaltningens verksamhetsplan[79] för 2017 framgår det att förvaltningens ledningsgrupp och ledningsstaben ska omhänderta ett förvaltningschefuppdrag (nedan omnämnt som säkerhetsuppdraget) där de prioriterade åtgärderna inom säkerhetsarbetet och säkerhetsorganisationen ska utformas och genomföras. I juni 2017 fastställdes uppdragsspecifikationen[80] för uppdraget av förvaltningens stabschef. Av den framgår det att målet är att ta fram förslag till hur var och en av de sex prioriterade åtgärderna ska hanteras och att ansvarsfördelningen, roller, struktur för samverkan och uppföljning inom säkerhetsarbetet behöver ses över för nämndens samtliga säkerhetsrelaterade områden. I specifikationen har sammanlagt 14 områden tagits fram och dessa är indelade under huvudkategorierna trafiksäkerhet, samhällssäkerhet, informationssäkerhet och övriga säkerhet, av granskningen har det framgått att det inte är klargjort vilka ytterligare säkerhetsfrågor som är inkluderade i begreppet övrig säkerhet.

Ett förslag för att hantera åtgärderna presenterades i oktober 2017. Efter beslut från ledningsgruppen förlängdes uppdraget till januari 2018. Detta för att bland annat förtydliga den strategiska dimensionen. Ledningsgruppen har i januari 2018 beslutat att fortsätta med inriktningen som presenterades i samband med mötet, vilket dels är att förtydliga trafiksäkerhetsansvaret mellan trafikavdelningen och säkerhetssektionen, dels att tillsätta mer resurser inom brandsäkerhetsområdet. Inom ramen för den beslutade inriktningen har även en förteckning av anställda med säkerhetsanknytning tagits fram. Inriktningarna i säkerhetsarbetet som ledningsgruppen beslutade om i januari 2018 berör därmed främst åtgärderna om att se över säkerhetsorganisationens placering, struktur och uppbyggnad och om att tillsätta mer resurser till säkerhetsarbetet både centralt och på avdelningarna. I den beslutade inriktningen poängteras det att det behöver tas fram fler förslag för att helt till fullo omhänderta uppdragets mål.

[78] Kartläggning av säkerhetspåverkan i trafikförvaltningens aktiviteter och processer, MTO Säkerhet
[79] Trafikförvaltningens verksamhetsplan 2017, TN-S-1154344
[80] Uppdragsspecifikation – arbetssätt, roller och organisation för säkerhetsarbetet, TN 2017-0916

Revisionen noterar att åtgärden om att ta fram indikatorer för att följa upp leverantörerna inte berörs i den beslutade inriktningen. I den externa kartläggningen som utgör bakgrunden till säkerhetsuppdraget rekommenderas trafiknämnden bland annat ta fram säkerhetsindikatorer inom el- och brandsäkerhet. I dagsläget har nämnden enbart mål inom trafiksäkerhet och trygghet. Hur nämnden tydligare kan ta del av säkerhetsarbetet och hur fler indikatorer inom säkerhetsområdena kan bidra till stärkt uppföljning av trafik- och underhållsleverantör förtydligas inte inom ramen för uppdraget.

Ansvaret för säkerhet är även kopplat till det delegerade verksamhetsansvaret. Det innebär att varje person som är ansvarig för en verksamhet också är ansvarig för säkerheten i denna verksamhet. Revisionen har däremot tidigare noterat[81] att det finns en otydlig ansvarsfördelning internt när det gäller det strategiska ansvaret för trafiksäkerhet inom den vägbundna kollektivtrafiken. Exempelvis har SU ansvaret, enligt avdelningens egen arbetsordning[82], för att säkerhetsaspekter beaktas vid framtagande av strategier, utvecklingsplaner, planeringsstudier, utredningar osv. Ansvaret för att ta fram strategiska måltal inom säkerhetsområdet ligger hos team säkerhet, men SU är inte delaktig inom teamet. Säkerhetssektionen inom förvaltningens ledningsstab har enligt arbetsordningen[83] bland annat ansvaret att genom kravställning mot SU övervaka att de säkerhetsnivåer som gäller vid var tid upprätthålls och enligt den beslutade inriktningen även ansvaret att proaktivt främja utvecklingen av det samlade säkerhetsarbetet och säkerhetskulturen. Denna otydlighet i ansvarsfördelningen har inte berörts inom ramen för säkerhetsuppdraget.

Av uppdragspecifikationen framgår det att förslag till instruktioner för team säkerhet ska presenteras. I den beslutade inriktningen ges inga instruktioner för vilken roll team säkerhet ska ha inom säkerhetsorganisationen. I granskningen framgår att det finns otydligheter kring team säkerhets funktion och uppdrag samt om den ska arbeta med alla säkerhetsområdena som presenteras i uppdragsspecifikationen eller om fokus ska riktas mot trafiksäkerhetsfrågor.

Revisionen noterar att den beslutade inriktningen enbart berör åtgärder inom brandskydds- och trafiksäkerhetsområdena. När det gäller brandskydd är åtgärderna kopplade till risken i trafiknämndens interkontrollplan för 2018 om att trafikförvaltningen ej har fullgod kontroll över sin anläggning vad gäller brandskydd. Risken har högst riskvärde av samtligt identifierade risker. Vad som är inkluderat i trafiksäkerhetsområdet är inte definierat och eventuella skillnader mellan olika kollektivtrafikslag tydliggörs inte. Hur övriga tolv områden ska hanteras beskrivs inte. Det framgår dock av förvaltningens kommentarer att arbetet delats upp i flera delar där den del som hanteras först rör trafik- och brandsäkerhet. Vidare noterar revisionen att det pågår flera olika uppdrag och projekt som på ett eller annat sätt kan påverka säkerhetsarbetet som det är definierat i uppdragsspecifikationen, exempelvis att ta fram en säkerhets-

[81] Landstingsrevisorerna, 3/2017, Trafiksäkerhetsarbetet inom den vägbundna kollektivtrafiken, RK 2017-0035
[82] Arbetsordning -Strategisk utveckling, TN-S-745292
[83] Arbetsordning – Trafikförvaltningen, TN-S-477387

skyddsplan, en plan för att bemöta antagonistiskt hot, arbetet för att förtydliga ansvarsområdet inom informationssäkerhet (se vidare avsnitt 4.7) och låsprojektet. Dessa uppdrag och projekt har inte kopplats samman med säkerhetsuppdraget.

Vid uppföljningen av de två rekommendationer som revisionen lämnade 2012[84] som berör nämndens trygghetsarbete framgår det att trafiknämnden aktivt har arbetat med frågan under de senaste åren. Detta har bland annat bidragit till att nämnden har tagit fram mål och indikatorer för trygghet i det nya trafikförsörjningsprogrammet och att SU och TA samverkar för att ta fram en strategi för hur de långsiktigt ska arbeta med trygghetsfrågor. Det kan även noterats att säkerhetssektionen inte har något ansvar för trygghetsfrågor enligt förvaltningens arbetsordning. Utvecklingen inom trygghetsarbetet har inte berörts av säkerhetsuppdraget.

Av förvaltningens verksamhetsplan för 2018[85] framgår för övrigt att utvecklingen av säkerhetsarbetet ska fortsätta under 2018 och fokus riktas mot frågor om informationssäkerhet.

4.6.2 Skal- och tillträdesskydd

Revisionen lämnade 2013 fyra rekommendationer[86] som berör nämndens arbete med skal- och tillträdesskydd inom kollektivtrafiken. Dessa rekommendationer handlade om att i enlighet med landstingets dåvarande säkerhetspolicy ta fram lokala riktlinjer för skal- och tillträdesskydd. I landstingets nuvarande säkerhetspolicy betonas det också att lokala riktlinjer för fysiskt skydd ska tas fram. Vidare ansåg revisonen att det fanns behov av att ansvarsfördelningen förtydligades dels internt inom förvaltningen och dels externt gentemot trafikentreprenörerna när det gäller skal- och tillträdesskydd. När det gäller planeringen och hanteringen av olika skyddsåtgärder ansåg revisionen att dessa bör koordineras och att större fokus bör riktas mot förebyggande åtgärder. Slutligen noterade revisionen även att funktionaliteten i det fysiska och tekniska skalskyddet borde öka. Exempelvis handlade det om att se över stängslingen vid tunnelbanan och depåer, att se över och stärka låssystemet, att ta fram en fungerande larmfunktion samt utveckla kameraövervakningen.

Revisionen har följt upp rekommendationerna utifrån det övergripande arbetet som pågår med att utforma riktlinjer inom skal- och tillträdesskydd samt det av trafikförvaltningen utpekade låsprojektet som ska bidra till att åtgärda rekommendationen kring fysisk funktionalitet.

Enligt intervjuer är framtagande av riktlinjer för skal- och tillträdesskydd första prioritet. Ansvaret för att ta fram dessa riktlinjer ligger inom rollen för en nytillsatt tjänst på trafik- och infrastruktursektionen inom avdelningen för strategisk utveckling och säkerhetssektionen ska ge stöd vid framtagandet av riktlinjen. Av intervjuer har det framgått att ett första steg för att kunna ta fram riktlinjen är att definiera och avgränsa vad som avses med skal- och tillträdesskydd inom hela kollektivtrafiken och

[84] Landstingsrevisorerna, 6/2012 Tryggt i kollektivtrafiken?, RK 201203-0013
[85] Trafikförvaltningens verksamhetsplan 2018, TN-S-1154344
[86] Landstingsrevisorerna, 9/2013, Skal- och tillträdesskydd inom kollektivtrafiken, RK 201303-0010

hur ansvarsfördelningen är utformad. Inom ramen för säkerhetsuppdraget inkluderas inte frågor om skal- och tillträdesskydd. Arbetet med att ta fram riktlinjer planeras att påbörjas under 2018.

Revisionens rekommendationer om att trafiknämnden bör se över och anpassa ansvarsfördelningen både internt och externt och att nämnden bör koordinera de olika skyddsåtgärderna inom skal- och tillträdesskyddet har inte åtgärdats eftersom dessa områden, enligt nämnden, är planerade att förtydligas i riktlinjen.

En viktig del av skalskyddet är de temarevisioner som ska genomföras av trafikavdelningen för att följa upp tillträdesskyddet. Någon temarevision har dock inte genomförts under 2017 med anledningen av förseningar inom låsprojektet och de organisatoriska förändringar som har skett när sektion fastighet inrättades. Tills vidare har sektion fastighet (se även avsnitt 4.5), ansvaret för att utföra revisioner inom tunnelbanan och de kommersiella lokalerna. Ansvaret för att utföra revisioner på övriga fastigheter ligger inom ramen för trafikavtalet. En temarevision inom tunnelbanan planeras att genomförs i början av 2018.

Revisionen har även följt upp hur arbetet med nämndens låsprojekt utvecklas. Projektet ska enligt intervjuer dels bidra till att åtgärda revisionens rekommendation om att se över den fysiska funktionaliteten för skal- och tillträdesskydd dels ses som en av de olika förebyggande skyddsåtgärderna för att stärka skal- och tillträdesskyddet. Projektet beräknas vara avslutat 2020, vilket är en förlängning med ett år jämfört med information vid revisionens uppföljning 2016. Projektet har under 2017 arbetat med att ta fram en riktlinje för *Lås i byggnad och anläggning*. Riktlinjens syfte ska vara att skapa en enhetlig inriktning för hur lås ska utformas och installeras i kollektivtrafikens byggnader och anläggningar samt hur tillträde ska regleras och hanteras. På sikt är den avsedd att utgöra en del av den övergripande riktlinjen för skal- och tillträdesskydd för att bättre koordinera de olika skyddsåtgärderna.

4.6.3 Bedömning

Revisionen ser positivt på att ett utvecklingsarbete sker för att förbättra och förtydliga organisationen när det gäller säkerhets- och trygghetsarbetet och att nämndens låsprojekt bidrar till att se över den fysiska funktionaliteten samt ta fram förebyggande skyddsåtgärder inom skal- och tillträdesskyddsområdet. Vilka insatser nämnden har genomfört för att se över exempelvis kameraövervakningen, stängslingen och larmfunktionerna kommer revisionen att granska vid nästkommande uppföljning av rekommendationen.

Revisionen ser dock allvarligt på att åtgärder inom de tre övriga rekommendationerna om skal- och tillträdesskydd som lämnades redan 2013 fortfarande knappt är påbörjade. Eftersom stora investeringar pågår inom trafiken, bland annat utbyggnaden av tunnelbanan, och att framtida trafikavtal kommer innebära att trafikentreprenörerna ansvarar för depåer, fastigheter och underhåll anser revisionen att det är avgörande att det första steget med framtagande av riktlinjer skyndsamt hanteras. Detta för att därigenom bland annat tydliggöra ansvarsfördelningen, internt och externt, när det gäller skal- och tillträdesskydd.

Vidare bedömer revisionen, i linje med tidigare granskningar och rekommendationer som lämnats om trafiksäkerhet, att det ingår i nämndens ansvar för säkerhetsarbetet att till exempel vara delaktig i den årliga planläggningen och löpande följa upp säkerheten inom samtliga säkerhetsområden. Detta eftersom landstingsstyrelsens centrala riktlinjer för säkerhet betonar att nämnderna har det övergripande säkerhetsansvaret för verksamheten.

Revisionen anser att det är angeläget att samtliga prioriterade åtgärder inom samtliga säkerhetsområden bör analyseras av trafikförvaltningen och att trafiknämnden därefter tar ställning till hanteringen eftersom riskkartläggningen visat på flertalet förbättringsområden inom säkerhetsområdet. Revisionen bedömer att det finns en risk att den beslutade inriktningen på det förvaltningsinterna säkerhetsuppdraget inte får önskvärd effekt. Detta med anledning av att förslag på förändringar inom säkerhetsorganisationen presenteras utan att säkerhetsområdena är tydligt definierade och nuvarande arbetssätt inom områdena inte är analyserade. Revisionen vill särskilt betona vikten av att trafikförvaltningen ytterligare tydliggör det strategiska ansvaret inom säkerhetsorganisationen mellan säkerhetssektionen, SU och team säkerhet. Inte minst gäller det att team säkerhets funktion och uppdrag bör tydliggöras, eftersom revisionen uppfattar att teamet har en viktig roll i förvaltningens praktiska säkerhetsarbete.

Rekommendationer:

- Trafiknämnden bör skyndsamt utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd för att tydliggöra ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikutövarna, dels internt inom trafikförvaltningen.[87]
- Trafiknämnden bör utifrån arbetet med att utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd koordinera de olika skyddsåtgärderna inom området så att olika delar utgör ett genomtänkt och sammanhängande system samt se över den fysiska funktionaliteten för de olika skyddsåtgärderna på bansträckningarna, depåerna, etc. Uppföljningen av skyddsåtgärderna och den lokala tillämpningen bör utökas.[88]
- Trafiknämnden bör ta ställning till prioriterade åtgärder efter riskkartläggning på säkerhetsområdet.
- 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.
- Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att ansvarsfördelningen inom samtliga säkerhetsområden tydliggörs i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer och fullmäktiges policy.

[87] Denna rekommendation ersätter tidigare lämnade rekommendationerna nr 83 och 84.
[88] Denna rekommendation ersätter tidigare lämnade rekommendationerna nr 85 och 86.

4.7 Informationssäkerhet

Informationssäkerhet handlar om att ge information rätt skydd, oavsett om informationen finns i datorer, lämnas vid ett möte eller i ett telefonsamtal eller finns på ett papper. Det innebär att se till att informationen är tillgänglig när den behövs, att den är korrekt och att den inte kan ändras av eller avslöjas för någon obehörig person. Informationssäkerhet syftar ofta även till att säkerställa spårbarheten för vidtagna åtgärder inom verksamheten. Med andra ord handlar informationssäkerhet om styrning av skydd till lämplig nivå för varje informationsmängd. Revisionen har granskat hur trafiknämnden säkerställer tillräcklig intern styrning och kontroll och efterlevnad av landstingets krav på informationssäkerhet när externa leverantörer ges tillgång till information via IT-system.

Revisionen har inom ramen för granskningen undersökt införandet av ett förvaltningssystem för anläggningstillgångar som har införts i projektform. Systemet avser att underlätta för förvaltare, entreprenörer och trafikutövare att säkerställa effektivare förebyggande och avhjälpande underhållsarbete samt planering av reinvesteringar.

4.7.1 Styrande dokument och organisation

Enligt landstingets informationssäkerhetspolicy[89] och riktlinjer[90] ansvarar varje nämnd och styrelse för informationssäkerheten inom sitt verksamhetsområde och ska anta verksamhetsnära styrdokument som lokal policy, lokala riktlinjer och tillämpningsanvisningar för informationssäkerhet[91]. Det åligger vidare varje nämnd och styrelse att årligen planlägga och löpande följa upp informationssäkerheten och i övrigt vidta de åtgärder som krävs för att uppnå och upprätthålla tillräcklig intern kontroll.

Trafiknämnden har beslutat om en lokal policy[92] och lokala riktlinjer[93] för informationssäkerhet. Förvaltningen har dessutom utarbetat lokala tillämpningsanvisningar[94] i form av en instruktionsmanual för informationssäkerhet. För avtal med leverantörer finns det även informations- och IT-säkerhetskrav framtagna samt en process för hantering av IT-säkerhet i upphandlingsprojekt[95]. Vidare finns ett landstingsövergripande system[96] för uppföljning och kontroll av informationssäkerhetsarbetet. Systemet innehåller information om handlingsplan, avvikelseanalys och uppföljning samt för riskbedömning och informationsklassificering.

Förvaltningens informationssäkerhetsansvarige, med stöd av informationssäkerhetssamordnaren, ansvarar för den praktiska samordningen av informationssäkerhetsar-

[89] Informationssäkerhetspolicy för Stockholms läns landsting, LS 1112-1733
[90] Riktlinjer för informationssäkerhet inom Stockholms läns landsting, LS 1112-1733
[91] En översyn av centrala policydokument (bland annat informationssäkerhet), riktlinjer och andra interna regelverk pågår inom landstinget som en del i arbetet med ”Effektiv ledning, styrning och uppföljning inom Stockholms läns landsting”” (LS 2017-0180).
[92] Informationssäkerhetspolicy för trafikförvaltningen (TN 2013-0341)
[93] Riktlinjer informationssäkerhet inom trafikförvaltningen (SL-S-419760)
[94] Säkert beteende – informationssäkerhet på trafikförvaltningen. (TN 2014-0366)
[95] Informations- och IT-säkerhet inom upphandlingsprojekt 2014-16-16
[96] Complianceportalen

betet i verksamheten på uppdrag av säkerhetsdirektören. Ansvaret för informationssäkerheten är kopplat till det delegerade verksamhetsansvaret. Det innebär att varje person som är ansvarig för en verksamhet också är ansvarig för informationssäkerheten i denna verksamhet. Förvaltningschefen har dock ett övergripande ansvar för informationssäkerheten.

4.7.2 Granskning av ett systemutvecklingsprojekt

Granskningen visar att det finns mallar för informationssäkerhetsklassificering[97] för att avgöra vilken nivå av IT- säkerhet som system behöver för att skydda informationen. I intervjuer framkommer att stödet i mallarna inte upplevs som tillräckligt tydliga för att säkerställa att klassningen sker på ett enhetligt sätt.

Enligt nämndens policy ska informationsägare utses för varje viktig informationstillgång. I det av revisionen granskade projektet har informationssägaren klassat informationen i systemet och sedan har en riskanalys genomförts med deltagande av informationssäkerhetsfunktionen. Utifrån detta har krav- respektive åtgärdslista tagits fram. Vid revisionens granskningstillfälle var dock inte all information klassad i systemet. Säkerhetsnivån på den klassade informationen har sedan styrt skyddsnivån för själva systemet. I projektet har diskussioner förts om aggregerad information (större mängd information samlat i ett gemensamt system) kan kräva en högre klassning men någon analys finns inte dokumenterad. Enligt intervjuer kommer information med en högre klassning än klassningen för granskat förvaltningssystem att hanteras i andra system. Granskningen visar att det fortfarande råder delade meningar vad gäller nivån på säkerhetsklassningen på den information som systemet hanterar mellan det centrala stödet för informationssäkerhet och det granskade projektet/informationsägaren.

Av granskningen framkommer att det finns klausuler om sekretess och generell hänvisning till trafikförvaltningens riktlinjer i avtal med de leverantörer som ska ha tillgång till data och information i det granskade systemet. Det finns inga mer specifika informationssäkerhetskrav eller krav på leverantörers informationssäkerhetsarbete i avtalen. Av intervjuer har framkommit att kunskapen hos leverantörer om informationssäkerhet uppfattas som låg. I projektet har riskanalys genomförts utan att risker kopplat till behov av översyn i avtal gällande krav på entreprenörers informationssäkerhetsarbete har lyfts. Inte heller har någon sådan bedömning gjorts av mottagande verksamhet. Denna har dock övergripande identifierat behov av att stärka kontroll av leverantörers arbete med informationssäkerhet. I januari 2018 har mottagande verksamhet tecknat ett tilläggsavtal med en leverantör och förhandlingar pågår med ytterligare två. Vad revisionen erfar betonar tilläggsavtalet sekretess och konfidentialitet. Några mer specifika informationssäkerhetskrav eller krav på leverantörens informationssäkerhetsarbete framgår inte av tilläggsavtalet.

---

[97] Informationssäkerhetsklassning innebär att bedöma och besluta vilket säkerhetsskydd informationen ska ha. Skyddsbehovet avgörs i sin tur av hur stor skada informationen kan orsaka i fel händer. För att klassificera skyddsbehovet (konfidentialitet) används fyra nivåer: K1: ingen/försumbar skada, K2 Måttlig skada, K3 Betydande/allvarlig skada, K4 Mycket allvarlig/katastrofal skada.

Granskningen visar även att varken verksamheten eller det centrala stödet för informationssäkerhet följer upp eller kontrollerar leverantörers informationssäkerhetsarbete och om deras hantering av informationstillgångar sker i enlighet med nämndens policy och riktlinjer. Det finns loggning av alla aktiviteter i granskat system som innebär att det går att följa vad som skett vid eventuella incidenter och fel. Revisionen har tidigare framhållit[98] att uppföljning av leverantörernas åtaganden inom informationssäkerhetsområdet skulle underlättas med mer riktade informationssäkerhetskrav i avtalen.

I granskningen framkommer att det finns behov av bättre stöd och samordning i informationssäkerhetsfrågor inom förvaltningen. Det finns förslag om att avhjälpa detta genom att bl.a. införa informationssäkerhetscontrollrar på avdelningsnivå och, i vissa fall, sektionsnivå.

4.7.3 Informationssäkerhet i tidigare utredningar

I en kartläggning/rapport från trafikförvaltningen[99] framgår bl.a. att krav rörande informationssäkerhet inte finns med i alla avtal och att kunskapen i verksamheten om sekretess och säkerhetsskydd är begränsad. Vidare framkommer att processen för informationssäkerhetsklassificeringen inte säkerställer att denna sker på ett enhetligt sätt.

Även andra interna såväl som externa granskningar på trafikförvaltningens uppdrag har visat på risker inom informationssäkerhetsområdet. En rapport[100] om programmet Röda Linjens uppgradering pekar bl.a. på att det saknas en systematik för hantering av IT- och informationssäkerhetsrisker samt att tidigare rekommendationer från tredjepartsgranskningar/revisioner inte har hanterats eller eskalerats på ett adekvat sätt. Även i en tidigare, av trafikförvaltningen beställd, extern genomlysning av biljettsystemet SL Access och dess leverantör (se vidare avsnitt 4.8) har rekommendationer kopplat till leverantörens IT- och informationssäkerhetsarbete lämnats.

Vidare har även förvaltningens internrevision under året identifierat problem med behörighetshanteringen. Internrevisionen konstaterar i en granskning[101] att den allmänna behörighetshanteringen behöver utvecklas för att säkerställa en god intern kontroll gällande anställda och konsulter, som har tillgång till information i de olika systemen. Efter granskningen har en intern åtgärdsplan fastställts.

4.7.4 Bedömning

Revisionen bedömer att trafiknämnden har lokala styrdokument för informationssäkerhet som bygger på landstingets styrdokument. Dock anser revisionen att dessa styrdokument inte är tillräckligt kommunicerade och förankrade i verksamheten. Vi-

[98] Informationssäkerhet i kollektivtrafiken projektrapport 11/2015
[99] Rapport rörande FC-uppdrag – Kartläggning av informationssäkerhetskrav i vissa informationsmängder och IT-system TN 2014-0366
[100] Granskning av RLU-programmet – Med utgångspunkt i framdrift och ekonomi TN 2016-1321
[101] Internrevisionsrapport Behörighetsadministration TN 2016-1592

dare behöver ytterligare stöd kring informationssäkerhet ges till de olika verksamheterna i förvaltningen. Revisionen noterar vidare att frågan om den allmänna behörighetshanteringen också är uppmärksammad och att olika initiativ är påbörjade.

Trafiknämnden har inte informationssäkerhetsklassificerat all information. Revisionen anser att det därmed finns risk för att tillräckliga skyddsåtgärder inte vidtas och att information och uppgifter inte hanteras på ett adekvat sätt.

Revisionen kan vidare konstatera att det saknas kontroll och uppföljning av hur externa leverantörer bedriver sitt informationssäkerhetsarbete. Revisionen menar att det är viktigt att trafiknämnden säkerställer att externa leverantörer som har tillgång till information i nämndens system följer de krav som ställs på informationssäkerhet inom landstinget i allmänhet och trafiknämnden mer specifikt. Det saknas enligt revisionens bedömning en tydlig ansvarsfördelning och systematik i såväl kravställande som uppföljning av detta vilket kan leda till att skyddet av känsliga informationstillgångar äventyras i samband med informationsöverföringar mellan olika juridiska personer. Det är viktigt att nämnden säkerställer att informationssäkerhetsperspektivet är beaktat i samband med beslut om nya avtal. Revisionen vill också särskilt peka på behovet av att riskanalyser genomförs av avtalsförhållandena när förändringar eller nyutveckling av t.ex. IT-system sker inom verksamheter där det redan sedan tidigare finns befintliga avtal med de leverantörer som blir involverade i systemanvändningen.

Rekommendationer:

- Trafiknämnden bör säkerställa att informationssäkerhetskrav i befintliga och nya avtal med externa leverantörer motsvarar den skyddsnivå på information och system som dessa ska ha tillgång till.
- Trafiknämnden bör tydliggöra ansvarsfördelning och säkerställa att det finns tillräckligt stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och i uppföljning av befintliga avtal.

4.8 Biljettsystemet

Revisionen har i samband med tidigare granskningar[102] dels 2104, dels 2016 lämnat två rekommendationer till trafiknämnden mot bakgrund av behov av sammanhållande styrning kring biljettsystemet SL Access utveckling. Rekommendationerna berör även behovet av analys och planering för hur kapaciteten ska tryggas på medellång och lång sikt. Vidare finns sedan tidigare internt inom trafikförvaltningen rekommendationer från en extern genomlysning av biljettsystemleverantören 2014[103]. En ny genomlysning har på trafikförvaltningens initiativ genomförts under 2017[104]. Revisionen har gjort en uppföljande granskning av trafiknämndens förvaltning av biljettsystemet och hanteringen av lämnade rekommendationer.

[102] Landstingsrevisorerna Projektrapport 10/2014 Utvecklingen och kontrollen av biljettsystemet för trafiken, Delrapport trafiknämnden 2016
[103] EY – Utvärdering av VIX internkontroll kopplat till SL Access, juni 2015
[104] PwC – Genomgång av drift och förvaltning av SL Access, juni 2017

4.8.1 Biljettsystemets kapacitet och sammanhållande styrning

Biljettsystemet hade under 2016 betydande kapacitetsproblem och driftstörningar. Problemen var av teknisk natur, men farhågor fanns också kring leverantörens leveransförmåga. Förvaltningen vidtog ett antal åtgärder vilka avvärjde de akuta tekniska problemen.

Vid tidigare granskning har framkommit att prioritering mellan underhållsåtgärder och nyutveckling av biljettsystemet inte alltid skett på ett tydligt och transparant sätt. Granskningarna har bland annat visat att nyutveckling prioriterats framför underhåll och felavhjälpningar, utan tydlig motivering[105]. Av intervjuer framkommer att förvaltningen för närvarande enbart arbetar med underhållsutveckling och inte någon nyutveckling av biljettsystemet.[106] Det finns heller ingen beslutad eller planerad framtida nyutveckling i SL Access. När det gäller underhållsåtgärder leds prioriteringsarbetet av IT-förvaltningsledaren i samråd med andra förvaltare. Arbetet genomförs utifrån en lista med identifierade problem i den takt det är praktiskt hanterbart utifrån leverantörens möjlighet att leverera. Den bild som framkommer i granskningen är att leverantörens förmåga medför begränsningar i takten. Dokumentation av beslut om större omprioriteringar av underhållsinsatser har upprättats av förvaltningen först under revisionens granskning.

Vad gäller förvaltningens styrning av biljettintäktsprocessen ur ett finansiellt hänseende har revisionen under 2016 och 2017 kommenterat behovet av att utveckla förvaltningens rutiner och interna kontroll[107]. Under året har förvaltningen slutfört ett internt arbete med att kartlägga processen, identifiera nyckelkontroller och utse ansvariga personer (se vidare avsnitt 4.11.2).

Avtalsperioden med leverantören av SL Access sträcker sig till 2023. I dagsläget bedömer förvaltningen, enligt intervjuer, att leverantören kommer att kunna leverera det som nuvarande avtal omfattar under resterande del av avtalsperioden. Granskningen visar dock att det inte finns någon dokumenterad analys och bedömning av leveranskapaciteten för biljettsystemet för den fortsatta tiden tills avtalet löper ut.

På längre sikt bedömer förvaltningen att nuvarande kortbaserade biljettsystem inte kommer klara utmaningar och resenärsbehov i framtiden. I november 2017 inrättades därför, internt inom förvaltningen, programmet Nästa biljettsystem[108] vars övergripande mål är att ”skapa förutsättningar för att säkra trafikförvaltningens intäkter från resenärer, nu och i framtiden”. Programmet samlar pågående och nya projekt med koppling till utveckling av ett framtida biljettsystem. Det finns inget fastställt slutdatum för programmet och enligt beställningen kommer rapportering av programmet att utgå från rutinerna för rapportering i program men anpassas efter programmets behov. I januari 2018 redovisades för nämnden i ett informationsärende

---

[105] Landstingsrevisorerna Projektrapport 10/2014 Utvecklingen och kontrollen av biljettsystemet för trafiken

[106] Med *nyutveckling* avses sådan utveckling där systemet tillförs ny funktionalitet medan *underhållsutveckling* avser underhålls- och uppgraderingsåtgärder så som exempelvis problemrättningar.

[107] Landstingsrevisorerna, årsrapport trafiknämnden 2016 samt delrapport trafiknämnden 2017

[108] SL 2017-0551

den förvaltningsinterna programbeställningen samt en rapport Framtidens biljett- och betalsystem[109], vilken innehåller de effektmål som ska vara vägledande i det fortsatta arbetet inom programmet. Effektmålen, som fastställdes av trafikförvaltningens ledningsgrupp i november 2017, är enligt rapporten verifierade mot målen i det nya trafikförsörjningsprogrammet som fastställdes av fullmäktige i oktober 2017.

4.8.2 Leverantörsstyrning och granskning av leverantören

Under 2014–2015 lät trafikförvaltningen en extern konsult genomföra en genomlysning av internkontrollen hos biljettsystemets leverantör[110]. I rapporten lämnades totalt 13 rekommendationer både till leverantören och till trafikförvaltningen. Av dessa rekommendationer finns 11 med i en av förvaltningen upprättad åtgärdsplan som kontinuerligt uppdaterats med status fram till och med april 2016. I den sista uppdateringen anges fem rekommendationer vara åtgärdade, två inte åtgärdade och resterande fyra ska åtgärdas i samband med nytt underhållsavtal med leverantören.

Förvaltningen har under flera år genomfört arbete i syfte att ingå ett uppdaterat underhållsavtal. Under hösten 2016 valde förvaltningen att avbryta detta arbete, bland annat med anledning av de kapacitetsproblem som då uppstod och en förändrad driftstrategi inom förvaltningen. Förvaltningen har efter detta inte arbetat aktivt med de återstående rekommendationerna eller säkerställande av leverantörens interna kontroll i övrigt.

Under våren 2017 lät trafikförvaltningen en extern konsult genomföra en ny genomlysning av biljettsystemleverantören[111]. Som redovisats i revisionens delrapport 2017[112] belyser rapporten en rad förhållanden som sammantaget indikerar väsentliga brister i leverantörens interna ansvarsfördelning för IT-kontroller i drift och förvaltning av SL Access. Även leverantörens hantering av SL Access ur ett livscykelperspektiv anses bristfällig. Rapporten innehåller 34 rekommendationer vilka samtliga finns med i en åtgärdsplan som förvaltningen upprättade i september 2017. Vissa av rekommendationerna, t.ex. behov av IT-strategi och strategi för leverantörsstyrning, har dock inte ansetts vara direkt kopplade till biljettsystemet varför de inte bedömts omfattas av det åtgärdsarbete som är knutet just till leverantören. Det har inte angivits i åtgärdsplanen hur dessa rekommendationer ska omhändertas istället. Åtgärdsplanen innehåller inte någon tydlig koppling mellan analys av olika riskers väsentlighet och hur åtgärder har prioriterats. Även den nya leverantörsgenomlysningen och dess åtgärdsplan pekar på behovet av ett omförhandlat/uppdaterat underhållsavtal. Leverantörsgenomlysningarna liksom behovet av åtgärder har inte kommunicerats till nämnden och uppföljning av biljettsystemleverantören ingår inte i den löpande leverantörsuppföljningen till nämnden.

För den nya åtgärdsplanen visar granskningen att vissa åtgärder är avslutade medan andra kvarstår. Arbete med åtgärdsplanen hanteras parallellt med underhållsåtgärder i biljettsystemet.

---

[109] SL 2017-0198
[110] EY – Utvärdering av VIX internkontroll kopplat till SL Access, juni 2015
[111] PwC – Genomgång av drift och förvaltning av SL Access, juni 2017
[112] Landstingsrevisorerna, delrapport trafiknämnden 2017

4.8.3 Bedömning

Det är positivt att förvaltningen har genomfört externa genomlysningar av internkontrollen hos biljettsystemets leverantör. Revisionens bedömning är dock att dessa genomlysningar inte är en del av en övergripande och fastställd strategi för leverantörsstyrning och plan för hur förvaltningen löpande ska säkerställa att leverantören av biljettsystemet har en tillräcklig intern kontroll. Med anledning av att biljettsystemleverantören har stora och väsentliga ansvarsområden inom nämndens intäktsprocess är en sådan strategi och plan en nödvändighet för en god intern kontroll i transaktionsflödet. Det är också revisionens mening att biljettsystemfunktionen är av sådan betydelse för nämndens verksamhet att nämnden, precis som för de större trafikavtalen, bör efterfråga löpande uppföljning av leverantören av systemet.

Revisionen konstaterar att den senare åtgärdsplanen som upprättats för att hantera konsulternas iakttagelser efter genomlysningarna saknar en tydlig prioriteringsordning utifrån en riskbedömning. Vidare konstateras att åtgärdsarbetet avseende den första granskningens iakttagelser till stora delar inte genomförts då andra problem uppstått vilka av förvaltningen bedömts vara av högre prioritet att hantera. Beträffande den andra åtgärdsplanen visar granskningen att vissa åtgärder är avslutade medan andra kvarstår. Revisionen menar att beslut och ställningstaganden om förändrad prioritering tydligt bör dokumenteras, inklusive när åtgärderna planeras att återupptas/genomföras. Avsaknad av en formaliserad process medför risk för att identifierade brister inte blir hanterade.

Det är revisionens bedömning att det på en övergripande nivå inom förvaltningen existerar en samordnad styrning av prioriteringsarbetet för underhållsutveckling av nuvarande biljettsystem. Tidigare lämnad rekommendation om sammanhållen styrning bedöms utifrån detta som åtgärdad. Dokumentationen och därmed spårbarheten av styrningen bör dock utvecklas.

På medellång sikt ser revisionen flera risker kring biljettsystemets kapacitet. Som framkommit av de två leverantörsgenomlysningarna är förhållandena hos leverantören instabila och pågående åtgärdsplanering tvingas löpande prioriteras ner för brådskande underhållsåtgärder. Förvaltningens nuvarande bedömning att leverantören klarar leverans och underhåll skulle enligt revisionen dessutom kunna förändras vid t.ex. nya beslut om nyutveckling inom systemet. En samlad bedömning av såväl finansiella som affärsmässiga risker och vilka förutsättningar som finns för biljettsystemet fram till 2023 bör enligt revisionens bedömning sammanställas till nämnden. Det är också viktigt att säkerställa åtgärdshanteringen. Tidigare lämnad rekommendation om kapaciteten på medellång sikt bedöms därmed ännu inte vara åtgärdad.

Genom framtagandet av rapporten Framtidens biljett- och betalsystem samt initiering av programmet Nästa Biljettsystem finns initiativ för att hantera frågan om att trygga biljettsystemets kapacitet på lång sikt. Rapporten och dess tjänsteutlåtande ger en bakgrund till tidigare arbete inom området och motivering till framtagna/reviderade effektmål. Det är dock revisionens bedömning att effektmålen för denna viktiga aspekt av nämndens verksamhet bör fastställas av nämnd och inte förvaltning. Revisionen har i olika sammanhang pekat på att nämnden bör bryta ner landstingets övergripande mål inom kollektivtrafiken. Detta är ett exempel på ett område där

nämnden bör ta ställning till hur trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål, genom effektmål för kommande utvecklingsarbete inom nämnden, ska förverkligas. Tidigare lämnad rekommendation om kapaciteten på lång sikt kan inte anses vara åtgärdad innan det finns ett tydligt ställningstagande från nämnden om inriktning och prioritet för kommande utvecklingsarbete.

Revisionens granskning av biljettintäkterna i årsbokslutet 2017, inklusive uppföljning av lämnad rekommendation i delrapporten 2017 gällande säkring av intäkterna, redovisas i avsnitt 4.11.2.

Rekommendationer:

- Trafiknämnden bör informera sig om såväl finansiella som affärsmässiga risker samt vilka förutsättningar som finns för biljettsystemet fram till 2023.
- Trafiknämnden bör mot bakgrund av förvaltningens utredning om framtidens biljett- och betalsystem fatta beslut om effektmål för arbetet med det framtida biljettsystemet.

4.9 Färdtjänsten

4.9.1 Färdtjänstens nuvarande avtal

Revisionen noterade i årsrapporten för 2016[113] att trafiknämnden hade tagit fram en aktivitetsplan tillsammans med färdtjänstleverantörerna för att hantera de allt sämre värdena för tidspassning och kundnöjdhet för färdtjänsttaxi. I revisionens delårsrapport för 2017[114] bedömde revisionen att trafikförvaltningen aktivt arbetat med aktivitetsplanen och att återrapportering av de genomförda insatserna skett till färdtjänstberedningen. Under hösten 2017 har värdena för tidspassning och kundnöjdhet sjunkit och närmat sig nivån som uppmättes under hösten 2016. Den ackumulerade tidspassningen (punktlighet) för färdtjänsttaxi under 2017 är 87,8 procent jämfört med uppsatt målvnivå på 94 procent. För kundnöjdheten är 2017 års ackumulerade utfall 84 procent med en målvnivå på 90 procent. Revisionen noterar att samtliga mål- och verksamhetstal[115] inom trafikslaget färdtjänst inte uppnås under 2017.

Förvaltningschefen informerade trafiknämnden[116] i oktober 2017 om utvecklingen i färdtjänsttrafiken och lyfte fram att rådande trafiksituation i staden påverkar tidspassningen och att det råder förarbrist inom taxibranschen. Under 2017 har ingen aktivitetsplan i likhet med 2016 tagits fram, men av intervjuer framgår att taxileverantörerna i möten med förvaltningen har presenterat åtgärder för att förbättra leveransen. Av nämndens årsrapport för 2017 framgår det att trafikförvaltningen har kontinuerliga möten med färdtjänstleverantörerna och att leverantörerna har arbetet med utbildningsinsatser av förare för att förbättra kvaliteten samt arbetat för att rekrytera fler förare.

---

[113] Landstingsrevisorerna, årsrapport Trafiknämnden 2016
[114] Landstingsrevisorerna, delrapport Trafiknämnden 2017
[115] Nöjd kund, punktlighet, antal tillstånd och antal resor.
[116] Förvaltningschefsinformation trafiknämndens sammanträde tisdagen den 24 oktober

Med anledning av att färdtjänsttaxileverantörernas leveranser inte uppnår avtalens målnivåer har sammanlagt viten på drygt 25,7 mnkr utdömts mot leverantörerna under 2017. Av vitena som är kopplade till bristfällig kundnöjdhet noterar revisionen att en av de totalt två färdtjänstleverantörerna tilldelats närmare 65 procent (ca 6,6 mnkr) av vitena. Vid varje färdtjänstberedningsmöte presenterar färdtjänstsektionen en rapport om dagsläget inom färdtjänsten. Vad revisionen erfar har inte förvaltningen i denna rapportering redovisat de uppmätta skillnaderna mellan färdtjänstleverantörerna.

4.9.2 Färdtjänstens kommande avtal

I juni 2017 beslutade trafiknämnden att förlänga färdtjänsttaxiavtalet[117] med ytterligare ett år, till 31 mars 2019. För rullstolstaxi, bårtaxi och anropsstyrd närtrafik beslutades att förlägna avtalet med två år, till den 31 mars 2020.

I november 2017 beslöt trafiknämnden att godkänna planeringsstudien inför upphandling av färdtjänstavtal och att uppdra till förvaltningschefen att i enlighet med förutsättningar som anges i planeringsunderlaget fastställa slutgiltig upphandlingsdokumentation och genomföra upphandlingen av färdtjänsttrafiken. Enligt uppgift från förvaltningen kommer upphandlingsunderlaget för färdtjänsttaxi publiceras i april 2018. För rullstolstaxi ska upphandlingen publiceras i januari 2019 och för bårtaxi i februari 2019.

Av planeringsunderlaget framgår att trafikförvaltningen bedömer att alla avtal förutom färdtjänsttaxiavtalet generellt har fungerat tillfredställande och levererat enligt avtal. Affärsinriktningen som presenteras är, enligt underlaget, i allt väsentligt oförändrad jämfört med dagens avtal. Den största skillnaden som föreslås är att arbetsrättsliga villkor ska ställas när det gäller arbetstid, semester och lön. Av nämndens budget framgår det även att trafiknämnden har fått i uppdrag av fullmäktige att upphandla färdtjänst med sociala krav i nivå med kollektivavtal. I planeringsunderlaget framförs att upphandlingsmyndigheten arbetar med att ta fram rekommendationer för att vägleda offentlig verksamhet i hur dessa villkor kan kravställas vid upphandling.

Målen för den kommande affären har även ändrats för att motsvara målen enligt trafikförsörjningsprogrammet som antogs av fullmäktige under hösten 2017. Detta innebär att målet för andelen nöjda kunder sänks från nuvarande 90 procent till 86 procent. Anledningen till varför målnivån sänks beskrivs varken i planeringsunderlaget eller trafikförsörjningsprogrammet. Däremot står det beskrivet i trafikförsörjningsprogrammet att måltalen för nöjdhet ska bibehållas. I planeringsunderlaget framgår det även att mål för trygghet ska tas fram. Målnivån ska enligt planeringsunderlaget definieras under upphandlingsprojektet. Därutöver föreslås det att en rekommenderad avtalstid bör vara tre år, med en maxförlängning på ett år istället för dagens två plus två år.

[117] Förlängning av avtal inom färdtjänsten, TN 2017-0837

Planeringsunderlaget har bland annat utgått från slutrapporten av *Utredning Framtida inriktning Färdtjänsten*[118] (FIF-utredningen) som godkändes av nämnden i april 2017. Revisionen granskade i delårsrapport 2017 nämndens arbete med utredningen i syfte att granska om utredningen gav ett tillräckligt beredningsunderlag. I granskningen noterade revisionen att fokusområdena Tillgänglighet och Miljöanpassat från trafikförsörjningsprogrammet, som även ska beröra den särskilda kollektivtrafiken, inte fanns med i utredningen. I planeringsunderlaget lyfts indikatorn andel förnybar energi från fokusområdet Miljöanpassat fram. Däremot omnämns inte de två övriga indikatorerna, minskning i utsläpp av partiklar respektive kväveoxider, i underlaget.

I FIF-utredningen presenteras ett antal åtgärdsförslag för färdtjänsten som ska genomföras *under kommande avtalsperiod*. Det i november godkända planeringsunderlaget omfattar dessa åtgärder. Övriga åtgärder som ska antingen hanteras under *nuvarande avtalsperiod* eller under *kommande period* och som, enligt FIF-utredningen, ska hanteras inom ordinarie linjeansvaret har inte beskrivits i planeringsstudien. Revisionen noterar att ingen återrapportering av åtgärderna som skulle genomföras under nuvarande avtalsperiod inom linjeverksamheten har lyfts fram i nämndens årsrapport.

4.9.3 Bedömning

Revisionen konstaterar att kvaliteten inom färdtjänsten återigen förefaller försämras. Ett aktivt arbete för att förbättra situationen pågår inom nämnden i samarbete med färdtjänstleverantörerna. Av granskningen framgår vidare att arbetet med nya upphandlingar är påbörjat och att utpekade åtgärder för denna upphandlingsomgång från Utredningen Framtida inriktning Färdtjänsten ska hanteras inom ramen för arbetet. Det framgår enligt revisionens bedömning av planeringsunderlaget för upphandlingarna, vilket också var revisionens slutsats i delåret, att åtgärderna huvudsakligen ska förbättra funktionalitet och tillämpning av befintlig färdtjänstmodell.

Av granskningen framgår att nämnden inte förefaller ha någon samlad redovisning av arbetet med åtgärderna i FIF-utredningen och att det fortfarande finns oklarheter kring målbilden för färdtjänsten. Revisionen noterade i delrapporten 2017 att FIF-utredningen saknar en plan för hur, och av vem mål ska fastställas samt hur det övergripande ansvaret för koordinering av pågående utvecklingsarbete kring färdtjänsten ser ut.

4.10 Ledningsnära kostnader och representation samt förvaltningens utlandsresor

Revisionen har granskat trafiknämndens interna kontroll och styrning av utlandsresor.

Enligt landstingets riktlinjer för resor och möten i tjänsten ska resor ske med effektivitet, med hänsyn till miljö, färdtid och kostnader. Resor ska genomföras i ekonomiklass eller billigaste möjliga alternativ. Efter avslutad resa ska reseräkning lämnas av den resande vilken ska innehålla samtliga kvitton i original. Vid deltagande i kurser

[118] TN-2014-0463

och konferenser anordnad av extern part ska tydliga konferens/studieprogram bifogas. Aktiviteten ska alltid vara godkänd enligt respektive enhets gällande delegationsordning, och innan aktiviteten påbörjas.

I trafikförvaltningens administrativa riktlinje gällande resor och representation framgår att det färdmedel som är mest effektivt med hänsyn till restid, miljö och total kostnad ska väljas. Vidare framgår att det resebolag som SLL centralt har avtal med ska anlitas för bokning. För godkännande av utlandsresa krävs godkännande och attest av förvaltningschef eller stabschef.

Granskningen visar att det finns en automatisk kontrollindikation i ekonomisystemet där utgifter som kostnadsförs på rese- eller representationskonton ska kontrolleras av ekonomiavdelningen. Kontrollen ska tillse att erforderliga underlag finns bilagda samt att kontering är korrekt. Motsvarande kontroll finns inte för resekostnader som bokförs som pågående investeringsprojekt (utgift). Av de 30 granskade transaktionerna har attest av faktura i två fall gjorts av resenären själv vilket strider mot nämndens attestordning. I två fall har även resa gjorts i ”business class” utan särskild motivering i reseanmälan. För sju fall har flygklass inte kunnat bekräftats. I nämndens riktlinje framgår dock inte att underlag rörande flygklass ska bifogas. Revisionen noterar också att biträdande förvaltningschef i praktiken accepterats som attestant utan att de administrativa riktlinjerna har justerats utifrån detta. Justering är dock genomförd i september 2017.

Stickprovsgranskning har också genomförts avseende ledningsnära kostnader. Granskningen visar att fyra konferenskostnader har utbetalningsattesterats av person som själv deltog vid konferenstillfället. Enligt trafikförvaltningens beslutsordning[119] ska anställd inte attestera utgifter när personen själv har deltagit.

Bedömning

Revisionen bedömer att trafiknämnden har lokala styrdokument för utlandsresor som är i linje med landstingets övergripande policy. För att kunna bedöma om vald flygklass följer landstingets policy bör även ett tydliggörande göras att flygbiljett/resebevis ska bifogas i riktlinjen. Vidare bör de interna kontrollmomenten kopplat till utlandsresor även gälla för pågående projekt och program. Revisionen kan även konstatera att det förekommit att utbetalningsattest av faktura skett av resenären själv vilket är ett avsteg från gällande attestrutiner.

Revisionen bedömer att den interna kontrollen rörande ledningsnära kostnader och representation kan förstärkas ytterligare vad gäller attestering av konferenskostnader.

Rekommendationer:

- Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga rutinerna gällande utlandsresor enligt gällande regelverk.

[119] Beslutsordning för trafikförvaltningen TN-S-993215

- Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att de interna kontrollmoment och krav som finns för utlandsresor även omfattar pågående investeringsprojekt och program.
- Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att attestrutiner vid attest av kostnader för utlandsresor samt ledningsnära kostnader och representation alltid tillämpas.

4.11 Intern kontroll i ekonomiprocesser

4.11.1 Bokslutsavstämningar

Av revisionens delrapport för trafiknämnden framgår att trafikförvaltningen har utvecklat rutinerna för digitala bokslutsavstämningar men att det fortfarande finns behov av att utveckla kvalitetssäkringen av dessa avstämningar. Revisionen har inte följt upp rutinen i årsrapporten utan kommer redovisa en uppföljande granskning i samband med delårsrapporten 2018.

4.11.2 Biljettintäktsprocessen

Intäkterna inom SL Access utgör trafiknämndens beloppsmässigt största intäktsprocess[120]. Processen är därtill mycket transaktionsintensiv och innehåller flera komplexa moment då olika försäljningskanaler och biljettyper hanteras olika i redovisningen. Att upprätthålla en tillfredsställande internkontroll inom processen är därför av stor vikt för att säkerställa en korrekt intäktsredovisning i den finansiella rapporteringen. Revisionen konstaterade i delrapporten 2017 att förvaltningen slutfört det under föregående år påbörjade arbetet med att kartlägga intäktsprocessen, inklusive att identifiera och formalisera nyckelkontroller. En löpande uppföljning av dessa kontroller bedömdes också vara implementerad. Tidigare lämnad rekommendation på området, som primärt avsåg de delar i kontrollmiljön som utförs av förvaltningen själv, bedömdes därför vara åtgärdad.

En väsentlig del av biljettintäktsprocessen såsom frontsystem (biljettautomater, ombudsutrustning m.m.) och sammanställning från de olika frontsystemen handhas av biljettsystemets leverantör. Trafikförvaltningens ansvar för att upprätthålla en god internkontroll avseende intäktsflödet inom SL Access innebär därmed ett ansvar att också säkerställa att leverantören har en tillräcklig intern kontroll. Som framgått av revisionens delrapport 2017 och av avsnitt 4.8 har en extern genomlysning av biljettsystemleverantören 2017, liksom en tidigare genomlysning, påvisat väsentliga brister avseende leverantörens internkontroll. Revisionen lämnade därför i samband med delrapporten en rekommendation till trafiknämnden att skyndsamt genomföra åtgärder för att säkerställa att tillräcklig internkontroll i intäktsflödet från SL Access uppnås. Detta för att kunna presentera korrekt redovisade intäkter i årsbokslutet 2017. En åtgärdsplan kopplad till genomlysningen av leverantören är upprättad av förvaltningen (se vidare avsnitt 4.8).

[120] Exklusive verksamhetsbidraget från SLL

I samband med granskning av årsbokslutet har dock revisionen konstaterat att vissa delar av åtgärdsplanen, som ur ett finansiellt internkontrollperspektiv bedöms som väsentliga, ännu inte har initierats. Det har i samband med granskningen också konstaterats att trafikförvaltningen inte har genomfört tillräckliga kompenserande kontroller och granskning av data till följd av de noterade bristerna i systemleverantörens internkontroll. Även om vissa kontroller införts är de i grunden beroende av data från leverantören och därmed kan de inte utgöra kompensation för leverantörens bristande internkontroll. Mot denna bakgrund har revisionen utökats med extra granskningsåtgärder. De extra granskningsåtgärderna har inte identifierat väsentliga fel i den finansiella rapporteringen.

4.11.3 Investeringar i redovisningen

Revisionen har 2017, liksom de senaste åren, granskat hanteringen av investeringsprojekt i redovisningen. Granskningen har syftat till att utifrån verksamhetens policyer, instruktioner och riktlinjer, genom dataanalys och riktade stickprov, identifiera indikationer på felaktig redovisning eller bristande efterlevnad av interna riktlinjer och rutiner. Tre olika aktiviteter inom investeringsredovisningen har granskats; omföringar (omkonteringar) mellan projekt, omföringar (omkonteringar) från kostnadskonton i resultaträkningen till pågående projekt och omföringar (omkonteringar) från pågående projekt till kostnadskonton i resultaträkningen.

Inom trafikförvaltningen finns en administrativ bestämmelse som klargör vad som får och inte får aktiveras i investeringsprojekt[121]. Vidare finns en rutin som beskriver hur ett investeringsbeslut ska tas fram[122]. Förvaltningen genomför två gånger per år en genomgång av pågående projekt enligt särskild rutin[123]. Rutinens syfte är att säkerställa värdet på tillgångarna. Sedan den senaste uppdateringen av rutinen[124] ingår även att pausade projekt ska nedskrivningsprövas. Rutinbeskrivningen ger vägledning i arbetsgången i termer av vem-gör-vad men däremot ingen vägledning i hur själva nedskrivningsprövningen ska göras.

Revisionens stickprovsgranskning av omföringar mellan projekt visar inte på några avvikelser från gällande regelverk. Rimliga förklaringar till omföringarna har lämnats. Dataanalys av samtliga omföringar under 2015-2017 visar att mängden omföringar har minskat totalt sedan tidigare år. Omföringar i december 2017 ökar och följer samma trend som 2015.

Inte heller vid stickprovsgranskningen av omföringar från kostnadskonton till pågående projekt noteras några väsentliga avvikelser. Dataanalys visar att mängden omföringar har ökat sedan 2015 men beloppsmässigt är omföringarna, fördelat över hela 2017, i nivå med tidigare år.

För omföringar från pågående projekt till kostnadskonton visar stickprovsgranskningen flera exempel där kostnadsföring av balansförda utgifter har gjorts till följd av initial felaktig kontering. Mängden omföringar har minskat något sedan tidigare år

[121] Investering eller drift TN-S-417665
[122] Rutinen Investeringsbeslut TN-S-459368
[123] Inventering av pågående arbete TN-S-444746
[124] Uppdaterad per 2017-01-02

för de första åtta månaderna för året. Dataanalysen visar dock att fler omföringar sedan gjorts under oktober till december trots att revisionen i dataanalysen exkluderat omföringar som är hänförliga till Röda linjens uppgradering.

För samtliga områden noteras att underlag inte alltid är bifogade som bokföringsunderlag utan endast lämnas på förfrågan. Revisionen noterar att trafikförvaltningen har implementerat en mall för kostnadsföring av balansförd utgift men denna har endast använts i fyra av sex fall i aktuellt stickprov. Det har inte gått att bedöma hur frekvent mallen används.

4.11.4 Attestering av omföringar

I samband med genomförd granskning har kontroll av attest av omföringar gjorts. För mer än hälften av stickproven som granskats har omföringen attesterats av controller för projektet. Vid förfrågan om huruvida controller har attesträtt vid omföringar har framkommit att det i samband med att elektronisk bokföringsorder infördes 2015 fattades ett beslut att controller skulle få behörighet att attestera dessa omföringar. Beslutet från 2015 har inte framgått av attestförteckningen. Ett nytt beslut har därför fattats av den 8 januari 2018 med anledning av revisionens förfrågan. I det nya beslutet framgår att attest för omföringar kan ges till controller för sitt respektive affärsområde (kostnadsställe/-n/projekt). Vidare framgår att det för attest av bokföringsorder inte finns några beloppsgränser.

4.11.5 Aktivering av projekt

Under våren har revisionen inventerat de pågående projekt där förvaltningen angivit att de är klara för aktivering. Vid årsbokslutgranskningen har revisionen följt upp inventeringen för att säkerställt att dessa blivit aktiverade. Det kan konstateras att samtliga granskade projekt per bokslutet har blivit aktiverade. I revisionens granskning av årsbokslutet noteras dock retroaktiva avskrivningar på 26 mnkr avseende för sen aktivering av driftsatta projekt.

I samband med granskning av förskottsåterbetalningar gällande Röda linjens uppgradering (se även avsnitt 4.1.6) har revisionen noterat att ett avslutat projekt ”Reinvestering optiska signaler RLU ” har kostnadsförts med 49 mnkr. Projektet var ett ospecificerat projekt som aktiverades under 2016. I samband med en stickprovsgranskning 2016 ställde revisionen fråga om varför projektet inte redovisats inom ramen för programmet Röda linjens uppgradering. Information lämnades då om att projektet var separat, avslutat och redan taget i drift. Vid årets granskning noterar revisionen att projektet har konstaterats vara ett förskott inom Röda linjens uppgradering och inte en aktiverbar tillgång. Beloppet har därmed resultatförts.

Revisionen noterar att årets utrangeringar ligger på en jämförelsevis hög nivå. Belopp gällande utrangering kan av olika naturliga skäl variera mellan åren. Vilken kvalitet det är i denna redovisning är i grunden beroende av hur väl process och kontroller gällande aktivering fungerar. Det framkommer dock i granskningen att det i redovisningen i viss mån också finns felbokningar mellan utrangering och de konton som används för korrigeringar kopplat till investeringsredovisningen under tidigare år.

4.11.6 Bedömning

Revisionen ser positivt på att arbetet med kartläggning och identifiering av nyckelkontroller i intäktsprocessen nu avslutats och att det finns en tydlig löpande hantering av denna process. Revisionen bedömer dock att trafikförvaltningens internkontroll inte är tillräcklig och inte har anpassats till följd av de noterade bristerna hos systemleverantören och att det därmed finns en förhöjd risk för att fel inte upptäcks och åtgärdas. Trafikförvaltningen bör därför utveckla kontroller och granskningsåtgärder så att den sammantagna kontrollen inom processen, inkluderat leverantörens delar, uppnår en tillräcklig nivå. Vid delåret 2017 lämnade revisionen en rekommendation om att skyndsamt genomföra åtgärder för att säkerställa att tillräcklig internkontroll i intäktsflödet från SL Access uppnås. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad vilket revisionen ser allvarligt på.

Revisionen bedömer att tidigare lämnad rekommendation om rutin för aktivering av färdigställda projekt är åtgärdad vad gäller själva rutinens utformning och hantering. Dock konstaterar revisionen att det fortfarande påvisas aktiveringar som borde ha genomförts tidigare år. För att undvika resultatpåverkande omföringar som i grunden hänför sig till tidigare år är det också viktigt att kvalitetssäkra de bedömningar som görs i samband med aktivering. Inte minst visar omföring gällande förskott inom Röda linjens uppgradering att felaktig bedömning i samband med aktivering fått slå igenom trots att hanteringen t.ex. ifrågasatts av revisionen.

Årets granskning visar att olika kontrollmoment när det gäller omföringar fortfarande inte genomförts fullt ut. Vidare visar dataanalysen att det förekommer en i genomsnitt oförändrad mängd omföringstransaktioner samt att beloppsmässigt stora omföringar har gjorts i december kopplat till investeringsredovisningen. Revisionen bedömer att det fortsatt finns brister avseende konteringen. Att genomlysning görs av projektens status som helhet är positivt, men en årlig genomlysning av projekt bör även göras för att identifiera om projekt helt eller till delar bör utgöra en kostnad och inte en utgift och att utgiften kostnadsförs samma år som detta uppmärksammas.

Revisionens bedömning är att omföringar mellan resultat- och balansräkningen bör följa den attestordning som finns för att säkerställa att en utgift inte redovisas på ett projekt för att sedan kostnadsföras i resultaträkningen där projektledaren eventuellt inte har attesträtt. Den person som är ekonomiskt ansvarig för ett område bör attestera transaktioner som berör ansvarsområdet. Styrningen av attesträtten bör också, liksom för andra typer av transaktioner, utgå från beloppets storlek. Om det av praktiska skäl inte är möjligt att för attesteringar av omföringar fullt ut ha samma principer gällande ekonomiskt ansvar och storlek bör det dock finnas någon form av kontrollinstans i attestordningen så att inte endast controller kan godkänna dessa bokningar.

Rekommendationer:

- Trafikförvaltningens ledning bör stärka rutiner avseende genomlysning av upparbetade utgifter för att identifiera utgifter som ska resultatföras.

- 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.

4.12 Avrapporterade granskningar i delrapport och särskilt projekt

Delar av årets granskning har tidigare avrapporterats i delrapport för nämnden. Nedan sammanfattas viktiga iakttagelser som inte framgått av avsnitt ovan.

4.12.1 Granskning av Framtida inriktning färdtjänst

I revisionens delrapport redovisades en granskning av trafiknämndens arbete med att utreda den framtida inriktningen för färdtjänsten. Granskningen har delvis berörts i avsnitt 4.9 vad gäller t.ex. förberedelserna inför nästa upphandlingsomgång för färdtjänsten. Sammanfattningsvis konstaterade revisionen i delrapporten att det fortfarande saknas ett samlat dokument med tydliga mål och strategiska ställningstaganden, inklusive prioriteringar, för den framtida färdtjänstens utformning. Det saknas också en plan för hur, och av vem detta ska fastställas samt hur det övergripande ansvaret för koordinering av allt pågående utvecklingsarbete inom färdtjänsten ser ut. Revisionen noterade behovet av framförhållning och att det finns komplicerade beroenden till bl.a. utveckling av systemstöd. Revisionen bedömde slutligen att fullmäktiges intentioner i 2014 års budgetbeslut inte kommer att hanteras fullt ut förrän en bra bit in på 2020-talet.

4.12.2 Granskning av trafiksäkerhet

I ett särskilt projekt[125] har revisionen granskat om trafiknämnden styr trafiksäkerhetsarbetet inom den vägbundna kollektivtrafiken så att landstingsfullmäktiges mål kan förverkligas.

Revisionens samlade bedömning är att trafiknämndens trafiksäkerhetsarbete inom den vägbundna kollektivtrafiken kan stärkas. Stockholms läns landsting har beslutat att riksdagens mål för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken, den så kallade nollvisionen, ska gälla för all trafikverksamhet som bedrivs i egen regi eller på entreprenad. Granskningen visar att trafiknämnden har utvecklat trafiksäkerheten främst inom den spårbundna kollektivtrafiken.

Av granskningen framgår att trafiknämnden bör säkerställa att den beslutade trafiksäkerhetspolicyn tillämpas av alla upphandlade entreprenörer, oavsett kollektivtrafikslag. Nämnden bör också vara delaktiga i framtagande av trafiksäkerhetsmålen för respektive kollektivtrafikslag och löpande följa upp målen för att kunna säkerställa en tillräcklig intern styrning och kontroll när det gäller trafiksäkerhetsarbetet. Vidare bör trafikförvaltningens ledning säkerställa att trafiksäkerhetshändelser från alla kollektivtrafikslag löpande sammanställs, återrapporteras och analyseras på ett sådant sätt att kunskaperna från händelserna kan användas som underlag i förbättringsarbetet av trafiksäkerhetsarbetet.

---

[125] Landstingsrevisorerna 3/2017, Trafiksäkerhetsarbetet inom den vägbundna kollektivtrafiken. RK 2017-0035

Nämnden har i ett yttrande över rapporten[126] angett att trafiksäkerhetspolicyn kommer ses över och vid behov kompletteras med punkter som rör den särskilda kollektivtrafiken. Vidare föreslås det att nämnden ska ändra namnet på trafiksäkerhetspolicyn till *Trafiksäkerhetspolicyn för landtrafiken* för att tydliggöra att den gäller all trafik till lands som trafikförvaltningen ansvarar för. Av yttrandet framgår att förvaltningen även får i uppdrag av nämnden att ta fram en särskild trafiksäkerhetspolicy för sjötrafiken som ska vara anpassad till sjötrafikens speciella förhållanden. När det gäller revisionens rekommendation om att nämnden bör vara delaktig i att ta fram trafiksäkerhetsmål så avser nämnden enligt yttrandet att vara det framöver.

4.13 Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer

I tidigare revisionsrapporter har framförts ett antal rekommendationer avseende den interna styrningen och kontrollen. Revisionen har i avsnitten ovan redovisat genomförd uppföljning av några av dessa rekommendationer. Övrig rekommendationsuppföljning framgår av bilaga 1.

Inför årsrapporteringen 2017 fanns ca 80 kvarvarande rekommendationer till nämnd respektive förvaltningens ledning. Mot bakgrund av nyligen genomförd omorganisation inom inköp och upphandling har rekommendationer kopplade till detta område inte följt upp 2017 utan här avvaktar revisionen att den nya organisationen etableras. Rekommendationer kring avtalsuppföljning följdes samlat upp 2016. En ny samlad uppföljning kommer ske under 2018. I den rekommendationsuppföljning som genomförts har sammantaget 10 rekommendationer bedömts vara åtgärdade (därutöver bedömdes 7 rekommendationer vara åtgärdade i samband med delrapporten 2017). För ca 30 rekommendationer bedömer revisionen att det pågår ett förbättringsarbete i linje med rekommendationen men att dessa ännu inte är helt åtgärdade. Ca 20 rekommendationer bedöms inte alls vara åtgärdade. Revisionen har tidigare i årsrapporten särskilt kommenterat rekommendationerna kopplat till tillträdes- och skalskydd vilka ännu inte är åtgärdade.

4.14 Samlad bedömning av intern styrning och kontroll

I revisionens årsrapport 2016 för trafiknämnden inklusive SL och WÅAB konstaterades sammanfattningsvis att den interna styrningen och kontrollen inte var helt tillräcklig, men att förbättringsarbeten pågick. Revisionen konstaterar att det inom nämndens ansvarsområde under 2017 bedrivits ett fortsatt utvecklingsarbete för att förbättra den interna styrningen och kontrollen men att det fortfarande finns behov av insatser inom viktiga områden och att flera tidigare lämnade rekommendationer fortfarande inte är helt åtgärdade.

Revisionen bedömer att det fortfarande återstår viktigt arbete främst kopplat till säkerhetsområdet i allmänhet samt närliggande områden som informationssäkerhet respektive fastighets- och byggherreansvar. Revisionen ser särskilt allvarligt på att de

[126] Yttrande över landstingsrevisorernas projektrapport 3/2017 Trafiksäkerhetsarbetet inom den vägbundna kollektivtrafiken, TN 2017-1385

sedan länge lämnade rekommendationerna kring skal- och tillträdesskydd ännu är långt ifrån åtgärdade.

Som revisionen tidigare påtalat bör nämnden fatta beslut om hur fullmäktiges mål ska brytas ner och följas upp via indikatorer. Vidare bedömer revisionen att formerna för nämndens långsiktiga styrning av verksamheten fortfarande är oklar. Nämnden bör fastställa de övergripande utgångspunkterna för utveckling av olika delar inom nämndens ansvarsområde. Detta gäller t.ex. utvecklingen av färdtjänsten, det framtida biljettsystemet och styrningen inom säkerhetsområdet.

Användningen av konsultmäklare och pågående konsultväxling har samlat och tydliggjort nämndens användning av konsulter även om det fortfarande finns behov av att säkerställa rutinerna vid konsultavrop. Revisionen bedömer att nämndens kompetensförsörjning är en betydande utmaning även om utveckling är påbörjad för att bl.a. samla behovsanalyser och insatser kring verksamhetens nuvarande och framtida kompetensförsörjning i ett gemensamt strategiarbete.

Den interna kontrollen inom redovisning och bokslutsprocess har förbättrats. Revisionen bedömer dock att trafiknämndens internkontroll i biljettsystemet inte är tillräcklig och ser allvarligt på att åtgärder inte vidtagits med anledning av tidigare rekommendation om att anpassa den interna kontrollen till följd av de noterade bristerna hos systemleverantören. Det finns därmed en förhöjd risk för att fel inte upptäcks och åtgärdas. Revisionen ser också en fortsatt viktig förbättringspotential i de ekonomiska processerna kopplat till investeringar. Rutiner är visserligen införda men den löpande tillämpningen och kvalitetskontrollen behöver stärkas för att driftrespektive investeringsredovisning ska visa en korrekt bild och att t.ex. resultatpåverkan hänförlig till tidigare verksamhetsår undviks.

Den interna styrningen och kontrollen bedöms utifrån den granskning som genomförts av revisionskontoret och den auktoriserade revisorn därför sammantaget inte vara helt tillräcklig. Bedömningen är oförändrad jämfört med 2016.

5 Räkenskaper

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

5.1 Årsbokslutet inklusive årsrapport (förvaltningsberättelse)

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

Enligt den auktoriserade revisorn redovisar WÅAB per 2017-12-31 en avsättning avseende kostnader knutna till tidigare upphandlingar inom skärgårdstrafiken. Risk föreligger för upphandlingsskadeavgift samt kostnader kopplat till stämningar från entreprenörer i upphandlingen. Bolaget har avsatt medel baserat på ledningens bedömning av utfallet.

SL har mot bakgrund av identifierade sprickbildningar på C20-fordon krävt att fordonsleverantören ska åtgärda de uppkomna sprickorna medan leverantören har bestridit kravet. SL har påkallat skiljeförfarande och krävt att leverantören ska avhjälpa skadorna alternativt ersätta bolaget för de uppkomna skadorna. Kostnaden för att åtgärda sprickbildningen är omfattande och uppskattas uppgå till väsentliga belopp.

Den auktoriserade revisorn noterar att resultatet påverkas av retroaktiva avskrivningar på 26 mnkr hänförliga till tidigare år avseende för sen aktivering av driftsatta projekt. Revisionen bedömer att rutinerna för hantering av investeringsprojekt i redovisningen successivt visserligen har förbättrats men att det finns fortsatt behov av att stärka rutinerna för prövning av nedskrivningsbehov respektive aktivering av färdigställda projekt. Dokumentationen bör också fortsatt förbättras (se avsnitt 4.11.3).

Revisionen menar att nämnden i sin rapportering framöver bör precisera olika avvikelser, både mot budget och föregående år, även beloppsmässigt. Revisionen noterar också att nämnden, i strid med gällande anvisning och god revisionssed, inte tydligt redovisar vilka poster som kan anses jämförelsestörande (se avsnitt 2.1).

5.2 Särskilda granskningar

Revisionen har under året genomfört särskilda granskningar på följande områden i räkenskaperna:

- Citybanan har uppförts i ett investeringsprojekt som samfinansierats av staten (Trafikverket), Stockholms stad och Stockholms läns landsting. Trafikverket är efter driftstarten ägare till tunnlar och själva banan. Trafiknämnden övertog, via landstingets koncernfinansieringsfunktion, strax innan trafikstarten i juli de två nya stationerna Stockholms City och Stockholm Odenplan. Koncernfinansieringsfunktionen har för anläggningarna erlagt 3 703 mnkr, en utgift som i samband med övertagandet överförts till trafiknämnden. Baserat på i efterhand erhållna specifikationer från Trafikverket har komponenterna i övertagna anläggningar identifierats och anskaffningsvärdet har beräknats. Granskning av komponentindelning har genomförts och inga väsentliga avvikelser har noterats.

- Som framgått av avsnitt 4.1.6 har SL har under hösten hävt leveransavtalet med leverantören av nytt signalsystem inom ramen för investeringsprogrammet Röda linjens uppgradering. Utbetalda förskott har återkrävts och även betalats tillbaka av leverantören. Projektet och andra investeringar har i samband med hävningen bedömts sakna bestående värde och har kostnadsförts med en resultateffekt på -472 mnkr. Den auktoriserade revisorn har inom ramen för årsbokslutsrevisionen granskat bolagets bedömning avseende kostnadsförda utgifter utan att väsentliga avvikelser noterats.

Då avtalet hävdes ensidigt är det inte osannolikt att hävningen resulterar i en tvist mellan SL och leverantören. SL har meddelat att man söker hävnings- respektive förseningsvite från leverantören. Per granskningsdatum har inga krav framförts från leverantören.

- Med anledning av konstaterade brister i den interna kontrollen kopplat till intäktsflödet inom SL Access (se vidare avsnitt 4.11.2) har revisionen genomfört en fördjupad granskning av intäktsflödet. Några väsentliga avvikelser i den finansiella rapporteringen har inte identifierats.

5.3 Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer

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

5.4 Samlad bedömning av räkenskaper

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

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

6 Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT)

I detta avsnitt görs en bedömning av ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat, intern styrning och kontroll samt räkenskaperna i trafiknämndens förvaltning för utbyggd tunnelbana. Förvaltningen låg tidigare under landstingsstyrelsen, men efter beslut i fullmäktige den 14 juni 2017 har ansvaret för förvaltningen övergått till trafiknämnden från och med den 1 juli 2017. Bedömningsmålen och bedömningskriterierna framgår av bilaga 2.

6.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Trafiknämnden redovisar ett nollresultat för FUT i enlighet med fullmäktiges resultatkrav. Förvaltningens kostnader matchas mot motsvarande intäkter för perioden. Detta sker genom en justering av de bidrag som förvaltningen enligt avtal om medfinansiering erhåller från parterna i Stockholmsförhandlingen.

De totala investeringsutgifterna för 2017 uppgick till 685 mnkr, vilket är 606 mnkr, eller ca 47 procent lägre än budgeterat. Avvikelsen gentemot budget för 2017 beror främst på att det åtgärds- och optimeringsarbete som genomförts inneburit att projekteringsarbetet med bygghandlingarna skjutits fram.

Fullmäktiges mål för trafiknämnden när det gäller FUT är att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt huvud-, del- och tilläggsavtal från Stockholmsförhandlingen fastställda av fullmäktige och övriga parter. Arbetet med utbyggnaden sker i nära samarbete, och med en hög grad av samverkan, med avtalsparterna. Landstingsstyrelsen har dels i budget, dels i en målkarta beslutat[127] om egna verksamhetsnära mål, mätetal/indikatorer och aktiviteter som styr arbetet. Dessa mål och mätetal är framtagna från såväl gällande avtal som från fullmäktiges övergripande mål i budget 2017. Trafiknämnden bedömer att fyra av sex mål är uppfyllda och att två är delvis uppfyllda. Vidare bedömer nämnden att tio av de 17 mätetal som satts upp för året är uppfyllda och att sex är delvis uppfyllda, medan ett mätetal inte uppfylls alls. Det sistnämnda gäller antalet inkomna anbud på genomförda upphandlingarna under året. Enligt mätetalet är intentionen att det ska inkomma minst tre anbud per upphandling, vilket inte har skett.

6.1.1 Förändrade förutsättningar under 2017

Under året har det tagits ett antal beslut, dels i den partssammansatta styrelsen, dels i fullmäktige som påverkar verksamheten under 2017, likväl som framtida förutsättningar för att slutföra projektet inom de ursprungliga tids och budgetramarna.

Kring årsskiftet 2015/2016 visade förvaltningens produktionskalkyler för de planerade sträckorna och stationerna på en bedömning som innebar högre investeringsutgifter jämfört med vad som avtalats i Stockholmsöverenskommelsen. Under försommaren 2016 redovisade förvaltningen ett förslag på åtgärder för att hålla nere de samlade investeringsutgifterna till den partssammansatta styrelsen. I juni 2016 beslutade styrelsen att anta förvaltningens föreslagna optimerings- och åtgärdsprogram. De beslutade åtgärderna påverkar utförande och tidplanen för genomförandet av de tre tunnelbaneprojekten. Styrelsen beslutade även att ianspråkta 1 160 mnkr av det ursprungligt beslutade kostnadstaket på maximalt 2 925 mnkr för de tre linjerna. I mars 2017 beslutade fullmäktige[128] att godkänna den partssammansatta styrelsens förslag till tilläggsavtal i enlighet med den partsammansatta styrelsens beslut från juni 2016.

Under våren 2017 beslutade fullmäktige om att ingå ett avtal mellan landstinget och Solna stad om att uppdra till FUT att bygga en tillkommande station i Hagalund på den nya tunnelbanelinjen till Arenastaden[129] till en investeringsutgift om 1 200 mnkr. Enligt avtalet ska landstinget stå för 350 mnkr och Solna för resterande 850 mnkr av investeringsutgifterna. I juni 2017 beslutade fullmäktige[130] om att godkänna den del av Sverigeförhandlingen som rör regionen. Ett av de fyra avtalen i Sverigeförhandlingen gäller stationen i Hagalund. Den beslutade totalutgiften enligt Sverigeförhandlingen är den samma som i avtalet mellan landstinget och Solna, men finansierings-

[127] Budget och målkarta för 2017 beslutades av landstingsstyrelsen innan förvaltningen flyttades över till trafiknämnden vid halvårsskiftet.
[128] Godkännande av tilläggsavtal och genomförandeavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse, LS 2016 – 0145 m.fl.
[129] LS 2017 - 0389
[130] LS 2017 - 0621

fördelningen ser annorlunda ut. Av Solnas ursprungliga del på 850 mnkr går nu staten in och betalar 200 mnkr. Landstingets del på 350 mnkr kvarstår dock. Den tidigare överenskommelsen mellan Solna stad och landstinget om finansiering och byggande av en station vid Hagalund ersätts därmed av det nya delavtalet inom ramen för Sverigeförhandlingen.

När det kommer till delprojekt fordon så har fullmäktige i december 2017 beslutat att överföra 500 mnkr i prisnivå 2013 från den ursprungliga investeringsbudgeten för fordon på 2 800 mnkr till trafiknämndens investeringsbudget i syfte att trafikförvaltningen ska genomföra en teknisk anpassning av befintliga C30-fordon.[131]

6.1.2 Bedömning

Revisionen bedömer att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans för trafiknämnden gällande förvaltning för utbyggd tunnelbana har uppnåtts. Måluppfyllelse och avvikelser mot budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett i huvudsak tillfredsställande sätt i årsbokslutet.

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

6.2 Intern styrning och kontroll

6.2.1 Ekonomi- och verksamhetsstyrning

Eftersom utbyggnaden av den nya tunnelbanan finansieras av flera olika parter utanför landstinget är det viktigt att den ekonomiska rapporteringen i allmänhet, och investerings- och projektredovisningen i synnerhet, är transparent och tillförlitlig. Revisionen har sedan 2015 granskat hur redovisningen och rapporteringen av projektet strukturerats. Av granskningarna har framkommit att förvaltningen återrapporterar projektets faktiska framåtskridande och ekonomiska konsekvenser till parterna i enlighet med deras överenskommelser om återapportering. Vidare framkommer att det finns aktuella riktlinjer för den löpande redovisningen i förvaltningens ekonomihandbok. Av handboken framgår tydligt hur redovisningen ska organiseras för att särskilja de olika projekten och delprojekten inom respektive projekt. I bland annat delårs- och årsrapport sker redovisning av finansiering och per investeringsobjekt. Verifiering av nedlagda utgifter har inte visat på några avvikelser.

Även om fullmäktige i mars 2017 beslutade om förvaltningens och den partssammansatta styrelsens tilläggsavtal så har förvaltningen fortsatt med sitt optimeringsarbete, speciellt gällande systemhandlingar för tunnelbanan till Nacka och söderort, detta i syfte att hålla projektets utökade kostnads- och utgiftsramar.

Av landstingsstyrelsens anvisningar till förvaltningar och bolag för framtagande av årsrapport 2017 framgår att alla verksamheter som har haft konsultutgifter under året som överstiger 100 mnkr ska precisera vilka konsultkostnader som ingår i årets investeringar i särskild bilaga. Trots att FUT har haft investeringsutgifter på 685

[131] LS 2017 - 1258

mnkr under året, varav cirka 80 procent avser kostnader från konsultföretag för framförallt projekteringsuppdrag som ingår i dessa investeringar så har det inte preciserats av trafiknämnden i enlighet med gällande instruktioner.

6.2.2 Följsamheten till landstingets finanspolicy

Under 2016 genomförde revisionen en granskning i syfte att bedöma den interna kontrollen kopplat till styrelsers och nämnders följsamhet till fullmäktiges finanspolicy[132]. Revisionen kunde konstatera att de finansiella åtaganden och transaktioner som då hanterades av förvaltningen i mycket liten omfattning regleras av det regelverk som finanspolicyn omfattar. Mot den bakgrunden menade revisionen att det inte fanns ett behov av särskilda rutiner vid FUT för att säkerställa att finanspolicyn följs då risken för väsentliga avsteg från finanspolicyn var låg.

I samband med 2017 års granskning kan dock konstateras att förvaltningen, efter samråd och godkännande från internfinans, både har genomfört förskottsbetalningar och har haft viss valutaexponering under året. Av granskningen framkommer vidare att förvaltningen räknar med att förskottsbetalningar kommer att behöva hanteras framöver. Däremot räknar man inte med några större valutaexponeringar då de framtida entreprenadupphandlingarna kommer att regleras i svenska kronor. Av finanspolicyn framgår att varje nämnd och bolagsstyrelse ansvarar för att vid behov upprätta lokala riktlinjer för att säkra att finanspolicyn följs. Utifrån genomförd granskning kan revisionen konstatera att förvaltningen under 2017 har tagit fram rutiner för hantering, uppföljning och kontroll av förskottsbetalningar som en del av följsamheten till finanspolicyn.

6.2.3 Intern kontroll

Landstingsstyrelsens beslut om 2017 års interna kontrollplan för FUT togs i april 2017 i samband med styrelsens beslut om förvaltningens årsredovisning för 2016. Den interna kontrollplanen är framtagen utifrån en genomförd riskanalys. Förvaltningen har även beslutat om riktlinjer för intern styrning och kontroll samt en rutin och en processbeskrivning för riskhanteringsarbetet.

Den interna kontrollplanen är direkt kopplad till de risker som försvårar eller hindrar landstinget att uppfylla målen med tunnelbaneutbyggnaden, som risk för bristande kostnadsstyrning, bristande tidsplanering och risker för överklaganden samt överprövningar i kommande upphandlingar. Granskningen visar att åtgärderna som anges i internkontrollplanen i stort är väl anpassade till organisationen och uppdraget.

I samband med nämndens årsrapport för FUT har kontrollplanen följts upp. Av planens 18 upptagna riskmoment bedömer nämnden att två tredjedelar (12 stycken) är åtgärdade, en knapp tredjedel delvis åtgärdade (5 stycken), medan en risk inte är åtgärdad alls. Den icke åtgärdade risken gäller risk för förseningar i projektet till följd av försenad eller bristfällig planering mellan berörda parter eller övriga intressenter.

---

[132] Finanspolicy, Landstingsfullmäktige, 2016-01-01, LS 2015 - 0946

I det aktuella fallet så bedömer nämnden att den ännu inte slutit avtal i tillräcklig omfattning med Trafikverket gällande intrång i verkets berörda anläggningar.

6.2.4 Konsultförsörjningsprocessen

Revisionen har, som redovisats i avsnitt 4.3, granskat trafiknämndens styrning av konsulter både inom trafikförvaltningen och inom FUT. Granskningen visar för FUT:s del ett behov av att tydliggöra hur behovsanalys för enskilda konsultavrop ska dokumenteras. Revisionen konstaterar att det finns övergripande bemanningsplaner som inkluderar konsultbehovet. Stickproven visar ingen tydlig behovsanalys för det enskilda konsultavropet och inte en tydlig koppling till den övergripande bemanningsplanen. Vidare är det revisionens bedömning utifrån genomförda stickprov att efterlevnaden av förvaltningens rutin för anbudsutvärdering och dess dokumentation behöver förbättras. Detta i syfte att minska risken för jäv samt säkerställa att utvärdering och avropsbeslut, ur upphandlingslagstiftningens perspektiv, sker enligt förutsättningarna för upplägget med konsultmäklare såsom det har tolkats av trafikförvaltningen i samband med utformningen av upplägget.

Rekommendation:

- FUT:s ledning bör vidareutveckla styrdokumenten för konsulthantering, inklusive dokumentationskrav, i syfte att underlätta efterlevnad och uppföljning av framförallt behovsanalys och anbudsutvärdering.

6.2.5 Övrig granskning av intern kontroll

Revisionen har granskat ansvar och befogenhet vid förvaltningen. Granskningen har inriktats mot att bedöma om det finns aktuell och tydlig delegationsordning samt attestförteckning. Vidare har granskningen inriktats mot en stickprovskontroll avseende efterlevnad till dessa styrande dokument. Förvaltningens senaste beslutsordning (delegationsordning) är fastställd 2017-09-25. Av beslutsordningen framgår bl.a. regler för attest, förteckning över och fördelning av delegations- och verkställighetsbeslut och regler och hantering av beslut. Förvaltningen har en aktuell attestförteckning som gäller från och 1 september 2017 och som är beslutad av förvaltningschefen. Av den verifierande stickprovskontrollen av 12 stycken leverantörsfakturor/redovisningstransaktioner framkommer att alla dessa är korrekt hanterade avseende attest.

I samband med delårsbokslutet granskade revisionen ledningsnära kostnader och representation utan några väsentliga iakttagelser.

6.2.6 Revisionens bedömning

Utifrån genomförd granskning är revisionens bedömning att upprättade riktlinjer för hur den finansiella redovisningen ska struktureras per tunnelbanelinje och finansiär är tillräcklig. Revisionen bedömer vidare att det finns en tydlig struktur för hur redovisningen ska organiseras. Rapportering sker tydligt avseende bidrag från olika medfinansiärer och utgifter per investeringsobjekt. Riktlinjerna bedöms i allt väsentligt tillämpas avseende redovisning och rapportering. Vidare finns det en aktuell och tydlig delegationsordning som följs.

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

6.3 Räkenskaper

6.3.1 Årsbokslutet inklusive årsrapport (förvaltningsberättelse)

Årsbokslutet för förvaltningen för utbyggd tunnelbana bedöms i allt väsentligt vara upprättad enligt lagen om kommunal redovisning, god redovisningssed, enligt landstingets anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning.

6.3.2 Anläggningstillgångar

För att säkerställa en rättvisande redovisning av tunnelbaneprojektet är det av vikt att klassificeringen av vad som utgör investeringsutgifter respektive driftkostnader sker korrekt. Revisionen har därför genomfört en granskning utifrån nämndens regelverk samt principer för uppdelning av komponenter. FUT har inga aktiverade anläggningstillgångar och genomför därmed inga avskrivningar. Det finns inget upprättat anläggningsregister utan projekten redovisas som pågående arbeten. Merparten av utgifter hänförliga till projekten kategoriseras som en investering och hanteras som pågående arbete. Detta gäller även löner för personal som direkt är hänförlig till projekten.

FUT använder sig av samma kontoplan (komponentlista) som trafikförvaltningen då anläggningarna succesivt kommer lämnas över till trafikförvaltningen allt eftersom färdigställande sker. Aktivering beräknas ske då respektive tunnelbanelinje tas i bruk. FUT har etablerat en arbetsgrupp tillsammans med trafikförvaltningen där aktuella ställningstaganden och redovisningsprinciper stäms av löpande. Vid behov sker även avstämning med externa redovisningsexperter.

Av granskningen framkommer att fördelning av komponenter sker löpande under pågående arbeten. Detta för att underlätta vid överlämning till trafikförvaltningen. Vid upphandling av entreprenörer är det ett krav att entreprenören ska kunna redovisa komponentfördelning och typ av anläggning enligt K3. Entreprenören ska specificera fakturan på komponenter, om detta inte sker görs en rimlig, dokumenterad bedömd uppdelning av projektledare inom FUT.

Arbetet med metoder för komponentfördelning pågår fortfarande inom FUT och en särskild åtgärdsplan har tagits fram. Det pågår även ett arbete med att ta fram rutiner och kvalitetssäkringsprocess för detta inom förvaltningen. Tidplanen för denna åtgärdsplan är att arbetet huvudsakligen ska vara genomfört under våren 2018.

Som ett led i granskning har en verifiering gjorts av verifikationer på sammantaget cirka 100 mnkr för att säkerställa om dessa är hänförliga till pågående projekt och är aktiverbara. Av granskningen framkommer inga väsentliga avvikelser.

Bedömning

Revisionen bedömer att det pågår ett arbete med att ta fram principer och riktlinjer för uppdelningen av tillgångar i komponenter, men att det i dagsläget inte finns en

helt färdig rutin för att fördela de redovisade projekten. Utifrån revisionens verifiering av bokförda transaktioner bedöms samtliga granskade poster som redovisas inom pågående projekt vara aktiverbara kostnader.

6.4 Samlad bedömning av räkenskaper

Trafiknämndens årsbokslut i de delar som avser FUT är i allt väsentligt upprättad enligt lagen om kommunal redovisning, god redovisningssed, enligt landstingets anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning.

Räkenskaperna bedöms vara rättvisande.

7 Nämndens/styrelsernas yttrande över delrapport 2017

Nämnden har 2018-01-30 beslutat att för egen del samt inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende SL och WÅAB för bolagens räkning yttra sig över delrapporten för 2017.

Nämnden har i yttrandet kommenterat revisionens synpunkter utan avvikande mening. Nämnden har också i sitt yttrande i stora delar utförligt beskrivit vilket arbete som pågår för att komma till rätta med de problem som revisionen pekat på.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
AVTALSUPPFÖLJNING					
2014 Årsrapp ID: 525	Trafiknämnden bör säkerställa att en riskanalys genomförs i samband med planeringen av uppföljning av trafikavtalen.		X		ÅR 2016: Enligt rutinen för uppföljningsplaner har förvaltningen i linje med rekommendationen kompletterat mallen med ett avsnitt för utvärdering och riskanalys samt prioritering av uppföljningsinsatser. Tillägget är dock inte implementerat fullt ut och hänvisningar till dokumenterad riskanalys, utvärdering och prioritering av uppföljningsinsatser saknas i samtliga granskade uppföljningsplaner. Riskanalys har enligt uppgift genomförts inför uppstart av nya färdtjänstavtal. Riskanalysen finns dock inte dokumenterad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
2014 Årsrapp ID: 526	Trafiknämnden bör se till att arbetet med uppföljning av trafikavtal, i sin helhet och per avtal, vad gäller exempelvis organisation, planering och metod utvärderas, i syfte att utveckla uppföljningsarbetet i befintliga avtal och förbättra uppföljningsmöjligheterna i kommande avtal.		X		ÅR 2016: Enligt rutinen för uppföljningsplaner har förvaltningen kompletterat mallen med ett avsnitt för utvärdering och riskanalys samt prioritering av uppföljningsinsatser. Tillägget är dock inte implementerat fullt ut och hänvisningar till dokumenterad riskanalys, utvärdering och prioritering av uppföljningsinsatser saknas i samtliga granskade uppföljningsplaner. Sista meningen i rekommendationen har justerats något från tidigare skrivningen "…i syfte att utveckla uppföljingsarbetet såväl som arbetet med kommande avtal." Detta bl.a. för att rekommendationen har vissa likehter med rekommendation 670. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
2014 Årsrapp ID: 527	Trafiknämnden bör försäkra sig om att nämndens egna åtaganden i enlighet med ingångna trafikavtal identifieras och att det säkerställs att dessa uppfylls.		X		ÅR 2016: Förvaltningen har genomfört en omorganisation (sektion BES) för att bland annat tydliggöra ansvaret för de egna åtagandena i avtal. Omorganisationen är ännu inte utvärderad, men revisionens intryck i granskningen är att det nu finns en större tydlighet i roller och ansvar gällande egna åtaganden. Det behöver dock även tydliggöras, exempelvis i uppföljningsplanerna, hur nämndens egna åtaganden ska följas upp. Enligt intervjuer pågår ett arbete med att fastställa nivåer och säkerställande av nämndens leverans. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
AVTALSUPPFÖLJNING					
2016 Årsrapp ID: 970	Trafiknämnden bör, i enlighet med fullmäktiges program för privata utförare och nämndens reglemente, säkerställa uppföljningen av privata utförare och fastställa hur nämnden samt dess utskott och beredningar ska få information om avtalsuppföljningen.			X	ÅR 2017: Vissa utförare rapporteras löpande (trafikavtal köpt landtrafik) men för färdtjänst sker rapportering på annan nivå och för andra viktiga utförare (underhåll, biljettsystem …) förefaller det inte ske någon löpande rapportering. För att åtgärda rekommendationen och ytterst fullmäktiges program och nämndens reglemente bör det finnas en struktur för hur nämndens uppföljning av de privata utförarna säkerställs på lämpligt sätt. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
BILJETTSYSTEM					
2014 (Projekt 10/2014) ID: 510	Trafiknämnden bör stärka den sammanhållande styrningen kring utveckling av biljettsystem utifrån ett helhetsperspektiv.	X			ÅR 2017: Beslut har fattats om att nyutveckling inte ska ske samtidigt som ett prioriteringsarbete för underhållsutveckling finns på plats. (Löpande prioritering mellan nyutvecklingsinitiativ och underhållsutveckling har inte kunnat granskas då det inte sker någon nyutveckling.) Detta i kombination med att styrningen av intäktsprocessen ur ett finansiellt hänseende har stärkts medför att rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
2016 Delår ID: 870	Trafiknämnden bör säkerställa analys och planering för hur kapaciteten inom biljettsystemet ska tryggas på medellång och lång sikt.		X		ÅR 2017: Trafikförvaltningen har tillsatt ett program kring framtidens biljettsystem. Programmet och dess inriktning har dock enbart beslutats på förvaltningsnivå. På kortare sikt har kapacitetsåtgärder vidtagits samtidigt som beslut fattats om att inte genomföra någon nyutveckling av systemet. Det saknas dock en dokumenterad bedömning av nuvarande leverantörs leveransförmåga på medellång sikt, och förutsättningarna för denna leveransförmåga. Mot bakgrund av att rekommendation om sammanhållande styrning kring utvecklingen av biljettsystem (nr 510) nu anses åtgärdad och därmed utgår är det viktigt att planeringen för kapaciteten på medellång sikt även inkluderar former för hur t.ex. krav på nyutveckling i befintligt system ska hanteras. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
BILJETTSYSTEM					
2017 Delår ID: 1066	Trafiknämnden bör skyndsamt genomföra nödvändiga åtgärder för att säkerställa att tillräcklig internkontroll uppnås för att säkerställa korrekt redovisade biljettintäkter.			X	ÅR 2017: Observera att denna rekommendation har omformulerats (tidigare formulering var: Trafiknämnden bör skyndsamt genomföra åtgärder för att säkerställa att tillräcklig internkontroll i intäktsflödet från SL Access uppnås för att kunna presentera korrekt redovisade intäkter i årsbokslutet 2017.) En åtgärdsplan har tagits fram och åtgärder har vidtagits. Revisionen bedömer dock inte att tillräckliga kompenserande kontroller och granskningsåtgärder har vidtagits kopplat till information från biljettsystemleverantören. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1203	Trafiknämnden bör informera sig om såväl finansiella som affärsmässiga risker samt vilka förutsättningar som finns för biljettsystemet fram till 2023.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1204	Trafiknämnden bör mot bakgrund av förvaltningens utredning om framtidens biljett- och betalsystem fatta beslut om effektmål för arbetet med det framtida biljettsystemet.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
FASTIGHETER					
2012 Årsrapp ID: 28	Trafiknämnden bör tillse att redovisningsmässiga aspekter i ett tidigt stadium beaktas i samband med genomförande av fastighetsaffärer.		X		DÅR 2017: En kontroll bör implementeras för att säkerställa att 'Redovisning fastighet' erhåller information om samtliga fastighetstransaktioner. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1194	Trafiknämnden bör i samverkan med landstingsstyrelsen inventera vilka krav som följer av ansvaret som fastighetsägare samt säkerställa att dessa kan hanteras i sin helhet.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
HYRESINTÄKTER					
2012 Årsrapp ID: 25	Trafiknämnden bör fullfölja och slutföra det pågående arbetet med genomgång av fastighetsbeståndet i Fastnet mot befintliga avtal och säkerställa att avtalen finns tillgängliga i avtalsdatabasen. Vidare rekommenderar vi att en fullständig inventering och uppmätning av lokalbeståndet genomförs. Dessa åtgärder är avgörande för att säkerställa den information som ligger till grund för hyresfaktureringen.		X		DÅR 2017: Åtgärder har vidtagits avseende kommersiella avtal rörande bemanning och organisation vilket ska minimera fel och brister i processen, dock pågår fortfarande en genomgång av fastighetsbeståndet samt avtalsdatabasen varför rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
INFORMATIONSSÄKERHET					
2015 (Projekt 11/2015) ID: 738	Trafiknämnden bör fastställa en tydlig definition av vad som är en informationstillgång inom nämndens verksamhetsområde.	X			ÅR 2017: Det pågår ett centralt arbete inom SLL för att få en enhetlig informationshantering och syn på informationstillgångar med hierarki och strukturer. Nämnden har uppgett att den kommer följa den definition som anges i landstingets riktlinjer. Rekommendationen anses därmed som åtgärdad.
2015 (Projekt 11/2015) ID: 739	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga informationstillgångar hanteras enligt landstingets riktlinjer när det gäller krav på förteckning, riskanalyser, informationssäkerhetsklassning och avbrottsplaner		X		ÅR 2017: Av granskning framgår att det finns styrdokument för nämndens informationssäkerhetsarbete. Informationsklassning genomförs men arbete pågår för att se över processen för att göra denna mer enhetlig och ändamålsenlig. Nämndens informationsmängd är inte klassade i sin helhet. Det saknas en heltäckande förteckning över viktiga informationstillgångar. Enligt uppgift finns förteckning för informationstyper och IT-system däremot finns ingen matchning mellan informationstyper och vilka IT-system som de förekommer i. Något särskilt beslut att generellt klassa ritningar som K2 som övervägdes i nämndens yttrande TN 2015-1707 har enligt uppgift inte beslutats. Det bedrivs ett arbete med riskanalyser men dessa genomförs inte systematiskt och på alla system. Riskanalyser för äldre befintliga IT-system har delvis gjorts på förekommen anledning vid förändringar eller behöver av resursskäl ske genom prioritering. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1201	Trafiknämnden bör säkerställa att informationssäkerhetskrav i befintliga och nya avtal med externa leverantörer motsvarar den skyddsnivå på information och system som dessa ska ha tillgång till.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1202	Trafiknämnden bör tydliggöra ansvarsfördelning och säkerställa att det finns tillräckligt stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och i uppföljning av befintliga avtal.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
INVESTERINGAR					
2014 Årsrapp ID: 531	Trafiknämnden bör säkerställa kvaliteten i underlag inför investeringsbeslut, framför allt inriktnings- och genomförandebeslut, exempelvis genom att ytterligare tydliggöra vilket underlag som krävs beroende på typ av beslut vad gäller kalkyler, driftkostnadskonsekvenser, risker m.m.		X		ÅR 2017: Trafikförvaltningen har tagit fram en kalkylmall för investeringsbeslut. Enligt revisionens bedömning bör den dock utvecklas ytterligare och bl.a. kopplas tydligare till de antaganden som föreskrivs i landstingets centrala styrdokument. För risker konstateras att det förmodligen behövs tydligare anvisningar då riskhanteringen i granskade underlag är mycket knapphändig och inte följer de övergripande kraven i styrdokumenten. Revisionen konstaterar att förvaltningen har rutin för viss kvalitetssäkring, rutinen förfaller dock i praktiken inte tillämpas fullt ut. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2014 Årsrapp ID: 533	Trafiknämnden bör säkerställa att en investerings totala kostnader framgår på ett tydligt sätt i det formella investeringsbeslutet.		X		ÅR 2017: Kalkylmallen innehåller anvisningar för kalkylen men dessa bör kompletterades med samtliga antaganden som har beaktats. Presentationen av resultatet är enbart i tabellform, en grafisk presentation skulle underlätta förståelsen för mottagaren av informationen. Anvisningarna för vad som ska ingå i beslutsunderlaget är inte tydliga när det gäller att de totala kostnaderna ska lyftas fram. Verifiering av kvalitetskontroller gällande beslutsunderlag har inte varit möjlig i revisionens stickprov då dokumentation inte presenterats. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2014 Årsrapp ID: 534	Trafiknämnden bör prioritera mellan investeringar på ett transparent och systematiskt sätt baserat på ett underlag om projekt och program som inbegriper bland annat nytta, ekonomi och risker.			X	ÅR 2017: Det framgår inte av nämndens yttrande till landstingsdirektörens planeringsunderlag om det gjorts en prioritering och hur den i så fall ser ut samt utifrån vilka kriterier. Någon annan form för prioritering har inte framkommit. Genomförandeplanen, som tidigare lyfts fram som ett styrdokument i detta sammanhang, har inte tagits fram sedan några år tillbaka. Revisionen kommer följa pågående arbete med investeringsprocessen inom landstingsstyrelsens förvaltning och trafikförvaltningen. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
INVESTERINGAR					
2014 Årsrapp ID: 535	Trafiknämnden behöver stärka projektstyrningen av stora investeringar och säkerställa att det finns överensstämmelse mellan nämndens och fullmäktiges beslut för att kunna följa att budget och tidplaner följs.		X		ÅR 2017: Denna rekommendationen har sitt ursprung i en granskning av program Slussen. Årets granskning visar att det fortfarande finns oklarheter kring genomförandebeslut om Slussen men att förvaltningen nu planerar åtgärder för att få ett tydligare genomförandebeslut. Även för program Tvärbana Norr – Solnagrenen visar granskningen på oklarheter som dock är av annan karaktär. För detta finns en ny rekommendation med annat innehåll. Bedömningen i den här rekommendationen begränsas till Slussen. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2016 Årsrapp ID: 981	Trafiknämnden bör löpande efterfråga information om de ospecificerade projekt som nämnden beslutat om.			X	ÅR 2017: Inga förändringar noterade. Revisionen vill framhålla att förvaltningen, utöver den rapportering som krävs för nämndens redovisning till LS och fullmäktige, kan utforma kompletterande redovisning till trafiknämnden utifrån nämndens behov av information som ansvarig för verksamheten. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2016 Årsrapp ID: 982	Trafiknämnden bör tillsammans med landstingsstyrelsen analysera effekterna av den nuvarande styrningen av investeringar med stora variationer i upparbetningsgraden för enskilda projekt.				ÅR 2017: Revisionen uppfattar att det för närvarande inom landstingsstyrelsens förvaltning pågår en översyn av investeringsstyrningen och investeringsprocessen. Arbetet sker i samverkan med bl.a. trafikförvaltningen. Revisionen avvaktar pågående arbete och bedömer för närvarande att rekommendationen inte är åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
KONSULTANVÄNDNING					
2013 (Projekt 6/2013) ID: 80	Trafiknämnden bör införa systematisk uppföljning med analyser och mätningar av kostnadseffektiviteten avseende konsultanvändningen generellt	X			ÅR 2017: Det pågående arbetet med konsultväxling innebär en strukturerad, successiv bedömning av om vissa roller bättre bemannas med anställd personal istället för med konsult. Vidare sätter det löpande arbetet inom ramen för konsultmäklaravtalet fokus på kostnaderna för konsulter, både på en övergripande nivå och för det enskilda avropet. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
2013 (Projekt 6/2013) ID: 81	Trafiknämnden bör återkommande genomföra uppföljning och kontroll av konsultutnyttjandet inom respektive program och projekt	X			ÅR 2017: Trafiknämnden följer i den löpande rapporteringen upp användningen av konsulter, både inom investeringsverksamheten och den löpande driften. Revisionen konstaterar att det finns utvecklingsmöjligheter gällande statistikens utformning och användning, men bedömer att rekommendationen, såsom den är formulerad, är åtgärdad.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
MILJÖ					
2015 Delår ID: 618	Trafiknämnden bör öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet genom att bryta ned det övergripande energieffektiviseringsmålet till de olika trafikslagen, och där så är tillämpligt till enskilda fastigheter respektive avtal, implementera och följa upp dessa. En samlad analys av genomförda åtgärder behöver också genomföras.		X		ÅR 2016: Enligt uppgift genomfördes 2016 en behovsanalys i syfte att åstadkomma en utveckling som leder till att trafikförvaltningen når energimålen. Behovsanalysen rekommenderar att genomföra en djupare energiutredning under år 2017 bl.a. utifrån de rekommendationer som landstingets revisorer lagt fram. Utfall av energiutredningen avvaktas. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
ORGANISATION					
2016 Årsrapp ID: 986	Trafiknämnden och Waxholmsbolaget bör återredovisa fullmäktiges uppdrag att utreda och återkomma med slutligt förslag på överföring av Waxholmsbolaget tillgångar och avtal till trafiknämnden.		X		ÅR 2017: En utredning har genomförts avseende uppdraget från fullmäktige. Revisionen har tagit del av en internt upprättad rapport (utkast) som bygger på ett tjänsteutlåtande i ärendet från 2015. Enligt uppgift i samband med delåret skulle rapporten att tas upp i Trafiknämnden i oktober. Enligt uppgift i nämndens årsrapport är uppdraget slutfört. Enligtr revisionen bör dock slutsatserna återredovisas till fullmäktige varför rekommendationen fortfarande bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
REINVESTERINGAR					
2016 Årsrapp ID: 984	Trafiknämnden bör i budgetarbetet analysera och tydliggöra nämndens reinvesteringsbehov såväl på kort som lång sikt.			X	ÅR 2017: Av revisionens uppföljande granskning framkommer att förvaltningen fortfarande arbetar med förutsättningarna för att kunna tydliggöra reinvesteringsbehovet på kort och lång sikt, speciellt inom fastighetsområdet. Revisionen har vid granskning av nämndens budgetdokument inte kunnat identifiera någon heltäckande redogörelse för reinvesteringsbehovet även om behovet berörs. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
RISK FÖR OEGENTLIGHETER					
2014 Årsrapp ID: 517	Trafiknämnden bör säkerställa att bisysslor som konsulter på nyckelfunktioner har anmäls, bedöms och dokumenteras.			X	ÅR 2017: Rekommendationen är inte uppfylld, men revisionen bedömer att trafiknämnden, bl.a. genom obligatoriska moment för nya konsulter, sätter fokus på jävsproblematik både internt inom förvaltningarna och mot konsulter. Revisionen kommer att följa den fortsatta utvecklingen av bl.a. ”onboarding”-processen. Eftersom nämnden på olika sätt har angripit frågan skrivs rekommendationen såsom den nu är formulerad av.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
RISK FÖR OEGENTLIGHETER					
2014 Årsrapp ID: 522	Trafiknämnden bör analysera risker för oegentligheter inom färdtjänsttrafiken och vidta åtgärder för att motverka riskerna.	X			ÅR 2017: För rullstolstaxi har resenären rätt till fria resor. För att undvika missbruk av systemen genomför färdtjänstsektionen löpande kontroller och följer upp inkomna synpunkter från resenärer eller förare om något felaktigt förekommer när det gäller förare-kund resor. Automatiska kontroller sker för att säkerställa att kundkort dras på ett korrekt sätt. Om felaktig hantering uppmärksammas kan det leda till avstägning av förare. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
RISKBEDÖMNING OCH INTERN KONTROLLPLAN					
2016 Årsrapp ID: 976	Trafiknämnden bör utveckla och dokumentera riskanalyser på finansområdet som underlag för internkontrollplanen.		X		DÅR 2017: TF har utarbetat en generell riskanalys inom finansområdet och som har upprättats efter att internkontrollplanen för 2017 antogs. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
SVINN					
2015 Årsrapp ID: 776	Trafiknämnden bör analysera och uppskatta var svinnet är som störst för att kunna vidta åtgärder för att minska intäktsbortfall.		X		ÅR 2017: Det framgår att någon fullständig genomlysning av svinn inte finns framtagen. Däremot ska det enligt uppgift göras mätningar för specifika områden, till exempel antal fungerande utrustningar i trafiken. Revisionen planerar att följa upp arbetet under 2018. Rekommendationen bedöms vara delvis uppfylld. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
SÄKERHET OCH BRANDSKYDD					
2013 (Projekt 9/2013) ID: 83	Trafiknämnden bör utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskyddet inom kollektivtrafiken		X		ÅR 2017: Strategisk utveckling (SU) har rekryterat personal (teknisk systemstrateg depå) under 2017 för att omhänderta rekommendationen. Under 2018 är det planerat att arbetat med att ta fram riktlinjer ska påbörjas. Riktlinjerna är tänkt att förhålla sig till pågående projekt och uppdrag samt nuvarande riktlinjer inom förvaltningen som har beröringspunkter med skal- och tillträdesskyddfrågor. Revisionen ser allvarligt på att arbetet med rekommendationen inte kommit längre. Rekommendationen utgår och ersätts av ny rekommendation nr 1196.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
SÄKERHET OCH BRANDSKYDD					
2013 (Projekt 9/2013) ID: 84	Trafiknämnden bör se över och anpassa ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikutövarna, dels internt inom trafikförvaltningen.		X		ÅR 2017: Rekommendationen är enligt förvaltningen avhängig av revisionsrekommendation 83. Rekryteringen av teknisk systemstrateg för Depå har genomförts under 2017 och arbete för att ta fram riktlinjer är planerat att påbörjas under 2018. I riktlinjerna är det tänkt ansvarsfördelningen ska ses över. Revisionen ser allvarligt på att arbetet med rekommendation inte har påbörjats. Rekommendationen utgår och ersätts av ny rekommendation nr 1196.
2013 (Projekt 9/2013) ID: 85	Trafiknämnden bör koordinera de olika skyddsåtgärderna inom skal- och tillträdesskyddet så att olika delar utgör ett genomtänkt sammanhängande system, där de olika delarna kan samverka för större effekt.		X		År 2017: Rekommendationen är enligt förvaltningen avhängig revisionsrekommendation 83. Inom låsprojektet har förslag till riktlinjer tagits fram och med sikt är det tänkt att dessa ska arbetas ihop med de övergripande riktlinjerna för skal- och tillträdesskydd för att kunna koordinera de olika skyddsåtgärderna inom skal- och tillträdesskydd. Revisionen ser allvarligt på att arbetet med rekommendationen inte har påbörjats. Rekommendationen utgår och ersätts av ny rekommendation nr 1197.
2013 (Projekt 9/2013) ID: 86	Trafiknämnden bör se över den fysiska funktionaliteten i skal- och tillträdesskyddets olika delar och ambitionsnivån för de olika skyddsåtgärderna för de olika bansträckningarna, depåerna, etc. Uppföljningen av den lokala tillämpningen bör utökas		X		ÅR 2017: Rekommendationen är avhängig av revisionsrekommendation 83. Låsprojektet som ser över den fysiska funktionaliteten pågår och beräknas vara genomfört och överlämnat Q1 2020, vilket är förlängning med ett år jämfört med 2016 års uppföljning. Temarevisioner som ska genomföras för att se över tillträdesskyddet har inte genomförts under 2017 med anledningar av förseningar inom låsprojektet och organisatoriska förändringar inom TA där personal på den nyinrättade fastighetssektionen ska överta ansvaret för att genomföra revisioner inom tunnelbanan och de kommersiella fastigheterna. Revisionen ser allvarligt på att arbetet med rekommendationen inte kommit längre. Rekommendationen utgår och ersätts av ny rekommendation nr 1197.
2017 Årsrapp ID: 1196	Trafiknämnden bör skyndsamt utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd för att tydliggöra ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikutövarna, dels internt inom trafikförvaltningen.				ÅR 2017: Rekommendationen ersätter tidigare rekommendationer nr 83 och 84. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
SÄKERHET OCH BRANDSKYDD					
2017 Årsrapp ID: 1197	Trafiknämnden bör utifrån arbetet med att utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd koordinera de olika skyddsåtgärderna inom området så att olika delar utgör ett genomtänkt och sammanhängande system samt se över den fysiska funktionaliteten för de olika skyddsåtgärderna på bansträckningarna, depåerna, etc. Uppföljningen av skyddsåtgärderna och den lokala tillämpningen bör utökas.				ÅR 2017: Rekommendationen ersätter tidigare rekommendationer nr 85 och 86. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1198	Trafiknämnden bör ta ställning till prioriterade åtgärder efter riskkartläggning på säkerhetsområdet.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1199	Trafiknämnden bör säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll på säkerhetsområdet genom att, i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer för säkerhet, årligen planlägga och löpande följa upp samtliga säkerhetsområden.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
TILLGÄNGLIGHET/FÄRDTJÄNST					
2017 Delår ID: 1067	Trafiknämnden bör säkerställa att mål, strategisk inriktning och prioriteringar för den långsiktiga utvecklingen av färdtjänsten och dess förhållande till den allmänna kollektivtrafiken fastställs.				Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
TRAFIK- OCH STÖRNINGSINFORMATION					
2016 Delår ID: 873	Trafiknämnden bör stärka den sammanhållande styrningen av trafik- och störningsinformation över de kollektivtrafikslag nämnden rår över så att utveckling och uppföljning görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv.		X		ÅR 2017: En utredning som syftar till att tydliggöra ansvarsfördelning, styrning och utveckling av trafik- och störningsinformation inom trafikförvaltningen samt med trafikentreprenörer har påbörjats inom förvaltningen. Arbetet beräknas färdigställas under 2018. Revisionen bedömer att ett förbättringsarbete är påbörjat för att stärka den sammanhållande styrningen av trafik- och störningsinformation. Revisionen avser att följa upp rekommendationen när resultatet av pågående arbete kan utläsas. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
TRAFIKPLANERING					
2015 Årsrapp ID: 774	Trafiknämnden bör säkerställa att effektiviseringar ingår som en del i nämndens trafikplanering på kort och lång sikt.			X	ÅR 2017: Arbete med effektiviseringar ingår enligt tidigare uppgifter från förvaltningen i nämndens trafikplanering. Vare sig årsrapporten eller specifika ärenden under året innehåller dock någon analys eller redovisning av genomförd effektivisering och effekter av trafikförändringar. I informationsärende om trafikförändring T18 (SL 2016-0770), TN:s sammanträde 2017-10-24, skrivs inget om effektivisering och det framgår inte vilka ekonomiska effekter som trafikförändringarna beräknas innebära. Någon samlad trafikplanering på medellång sikt, med eventuell planering för effektiviseringar, finns enligt vad revisionen erfar inte. Nämnden har gett förvaltningschefen i uppdrag att ta fram en ny trafikplan. Revisionen kommer att följa arbetet och hur det utifrån ett effektiviseringsperspektiv kopplar till övrig långsiktig planering. Revisionen kommer också följa pågående utredning inom trafikförvaltningen avseende trafikplaneringsfunktionen och hur den kopplar till säkerställande av effektiviseringar. Rekomendationen har tidigare, utifrån skrivningar i årsrapporten 2016 bedömts vara delvis åtgärdad men effektivisering lyfts enligt revisionens bedömning i dagsläget inte fram på ett tydligt sätt. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2015 Årsrapp ID: 775	Trafiknämnden bör analysera de mer långsiktiga effekterna av VBP-avtalen vad gäller trafikplanering och utforma planerings- och samrådsrutiner anpassade till den nya avtalsformen.		X		ÅR 2017: Rutiner för den årliga trafikförändringsprocessen har enligt uppgift omarbetats. Initierad VBP-uppföljning ska rapporteras våren 2018. I övrigt pågår en intern utredning avseende trafikplaneringsfunktionen. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2016 (Projekt 3/2016) ID: 1015	Trafiknämnden bör säkerställa att styrningen av trafikplaneringen som helhet omfattar olika tidsperspektiv, principiella ställningstaganden och prioriteringar vilket även innefattar att ta ställning till hur ekonomiska förutsättningar och eventuella målkonflikter ska hanteras.			X	ÅR 2017: Revisionen noterar att nämnden beslutat att en ny trafikplan ska tas fram. I övrigt bedömer revisionen att det finns oklarheter i hur olika styrdokument förhåller sig till varandra, t ex hur trafikplanen kommer att förhålla sig till den ekonomiska planeringen och hur/var prioriteringar kommer att hanteras. Revisionen noterar att en intern utredning om trafikplaneringsfunktionen pågår för närvarande. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
TRAFIKPLANERING					
2016 (Projekt 3/2016) ID: 1016	Trafiknämnden bör till fullmäktige återkoppla i vilken utsträckning den samlade trafikplaneringen bedöms leda mot fullmäktiges mål för kollektivtrafiken och RUFS:ens genomförande.			X	ÅR 2017: Revisionen noterar att nämnden beslutat om framtagande av ny trafikplan. Vidare har fullmäktige beslutat om nytt trafikförsörjningsprogram och en ny RUFS kommer att fastställas. Revisionen kommer att följa bl.a. detta utveckling. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2019.
TRAFIKSÄKERHET					
2017 (Projekt 3/2017) ID: 1023	Trafiknämnden bör säkerställa att trafiksäkerhetspolicyn tillämpas av alla upphandlade entreprenörer, oavsett kollektivtrafikslag.				Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
2017 (Projekt 3/2017) ID: 1024	Trafiknämnden bör fastställa trafiksäkerhetsmål för den vägbundna kollektivtrafiken med utgångspunkt i fullmäktiges nollvision och löpande följa upp målen för att säkerställa en tillräcklig intern styrning och kontroll.				Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
TRYGGHET					
2012 (Projekt 6/2012) ID: 57	Trafiknämnden bör ta fram tydliga mål och mätbara indikatorer för att i ett mer långsiktigt strategiskt perspektiv kunna styra och följa upp arbetet mot ökad trygghet i enlighet med fullmäktiges uppdrag.		X		ÅR 2017: I enlighet med revisionens rekommendation har nämnden antagit mål för trygghet i trafikförsörjningsprogrammet och i nämndens budget för 2018 samt definierat trygghet. För att bedöma rekommendationen som åtgärdad inväntar revisionen revideringen av trafikförsörjningsprogrammet som ska innefatta trygghetsmål för särskild kollektivtrafik och ett förtydligande för hur måltalen i programmet ska nås. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2012 (Projekt 6/2012) ID: 58	Trafiknämnden bör utvärdera trygghetsarbetet i sin helhet och analysera vad som påverkar tryggheten i kollektivtrafiken och vilka effekter de åtgärder som genomförts har fått för att kunna rikta insatserna där de gör störst effekt.	X			ÅR 2017: Revisionen bedömer att nämnden har stärkt sin analys och utvärdering av vad som påverkar tryggheten i kollektivtrafiken för att kunna rikta insatserna där de gör störst effekt inför framtagandet av det nya trafikförsörjningsprogrammet. Revisonen vill framhålla behovet av att resultatet från utvärderingarna och analyserna konkretiseras i operativa insatser för att möjliggöra att trygghetsmålen i trafikförsörjningsprogrammet uppnås. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
UPPHANDLING					
2013 Delår ID: 31	Trafiknämnden bör införa en rutin med systemstöd, som möjliggör och tydliggör ansvar för kontroll av totala volymer inköp per leverantör och vara/tjänst för att säkerställa efterlevnad av gällande upphandlingsregler			X	DÅR 2017: Inga åtgärder har vidtagits. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
UPPHANDLING					
2015 (Projekt 3/2015) ID: 727	Trafiknämnden bör tydliggöra ansvar för exempelvis överlämningar mellan avdelningar för att säkerställa att det finns ett övergripande helhetsperspektiv i affärsprocessen som inkluderar även det förberedande arbetet inför upphandlingen.			X	ÅR 2017: Revisionen konstaterar att ett utvecklingsarbete pågår inom områdena upphandling och inköp inom nämndens verksamhet bland annat genom inrättande av ny avdelning och införandet av kategoristyrning/kategoristyrt inköp. Revisionen bedömer att rekommendationsuppföljningen behöver avvakta att formerna för den nya avdelningen och dess fortsatta utvecklingsarbete är tydligare. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2015 (Projekt 3/2015) ID: 728	Trafiknämnden bör för att undvika förseningar, exempelvis genom en upphandlingsplan, säkerställa en överblick över vilka upphandlingar som ska genomföras och när förstudier ska påbörjas respektive avslutas.		X		ÅR 2017: Revisionen konstaterar att ett utvecklingsarbete pågår inom områdena upphandling och inköp inom nämndens verksamhet bland annat genom inrättande av ny avdelning och införandet av kategoristyrning/kategoristyrt inköp. Revisionen bedömer att rekommendationsuppföljningen behöver avvakta att formerna för den nya avdelningen och dess fortsatta utvecklingsarbete är tydligare. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2015 (Projekt 3/2015) ID: 729	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns system för att bevaka t.ex. giltighetstider, optioner och prisjusteringar i avtal.			X	ÅR 2017: Revisionen konstaterar att ett utvecklingsarbete pågår inom områdena upphandling och inköp inom nämndens verksamhet bland annat genom inrättande av ny avdelning och införandet av kategoristyrning/kategoristyrt inköp. Revisionen bedömer att rekommendationsuppföljningen behöver avvakta att formerna för den nya avdelningen och dess fortsatta utvecklingsarbete är tydligare. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2016 (Projekt 2/2016) ID: 910	Trafiknämnden bör i ett systematiskt förbättringsarbete utarbeta riktlinjer och verktyg för uppföljning som syftar till att minska risken för överträdelser av upphandlingslagstiftningen.				ÅR 2017: Revisionen konstaterar att ett utvecklingsarbete pågår inom områdena upphandling och inköp inom nämndens verksamhet bland annat genom inrättande av ny avdelning och införandet av kategoristyrning/kategoristyrt inköp. Revisionen bedömer att rekommendationsuppföljningen behöver avvakta att formerna för den nya avdelningen och dess fortsatta utvecklingsarbete är tydligare. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
UPPHANDLING					
2016 (Projekt 2/2016) ID: 912	Trafiknämnden bör stärka systemet för bevakning av när avtal löper ut i syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar.				ÅR 2017: Revisionen konstaterar att ett utvecklingsarbete pågår inom områdena upphandling och inköp inom nämndens verksamhet bland annat genom inrättande av ny avdelning och införandet av kategoristyrning/kategoristyrt inköp. Revisionen bedömer att rekommendationsuppföljningen behöver avvakta att formerna för den nya avdelningen och dess fortsatta utvecklingsarbete är tydligare. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
VERKSAMHETSMÅL					
2015 Delår ID: 619	Trafiknämnden behöver tydliggöra hur mål och indikatorer i de styrande dokumenten förhåller sig till varandra och hur de vid målkonflikter exempelvis i samband med beslut ska prioriteras.			X	ÅR 2017: Förvaltningen anger att trafikförsörjningsprogrammet är avvägt utifrån landstingsomfattande visionen för vad landstinget ska åstadkomma för en hållbar utveckling. Revisionen kommer att följa hur det nya trafikförsörjningsprogrammet omhändertas i nämndens målstyrning och nämndens övriga styrande dokument och följer upp rekommendationen inom ramen för detta. Revisionen följer också i detta sammanhang utvecklingen och tydliggörandet av det strategiska ramverket. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
ÅTERFÖRING AV ERFARENHETER I AVTAL					
2015 Delår ID: 622	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga förutsättningar som påverkar en upphandling i god tid är identifierade och utredda samt beslutade exempelvis genom långsiktig förstudieplanering med tydlig koppling till kommande upphandlingar.		X		ÅR 2016: Revisionen har under året tittat på återkoppling från befintliga avtal i samband med förstudier inför nya upphandlingar. Enligt intervjuer ska utvärdering av avtal ske efter ett år, i mitten av avtalsperioden samt i samband med ställningstagande om eventuell förlängning. Granskningen har dock inte funnit några dokumenterade rutiner för när och hur dessa utvärderingar ska genomföras även om det finns exempel på utvärderingar som har genomförts. Erfarenhetsåterföring från befintliga avtal till processen för framtagande av nytt avtal förefaller i dagsläget i huvudsak ske genom att förvaltare av befintligt avtal deltar i förstudie- och upphandlingsarbetet och framför sina erfarenheter. Det finns ingen gemensam överenskommen struktur mellan avdelningen för strategisk ut-veckling och trafikavdelningen för vilken typ av dokumentation som ska finnas framtagen och tillgänglig. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
ÅTERFÖRING AV ERFARENHETER I AVTAL					
2015 Delår ID: 670	Trafiknämnden bör systematiskt genomföra och dokumentera utvärderingar av ingångna avtal vad gäller bland annat kostnader och kvalitet, i syfte att öka möjligheten till ständigt förbättrade avtalskonstruktioner och villkor.		X		ÅR 2017: Enligt tidigare avstämning med förvaltningen finns tre arbetsmetoder för att utvärdera avtal. Fördjupad utvärdering skulle enligt uppgift ske under 2017 kopplat till anlays av VBP-avtal. Enligt uppgift avslutas utvärderingen av VBP-avtal först under 2018. Revisionen har därför skjutit på uppföjningen av denna rekommendation som kommer att följas upp utifrån de tre arbetsmetoderna och analys VBP-avtal. Rekommendationen bedöms delvis åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
ÖVERGRIPANDE STYRNING					
2016 Delår ID: 868	Trafiknämnden bör stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om utvecklingen.			X	DÅR 2017: Enligt revisionens granskning pågår arbete internt inom förvaltningen men det finns ingen samlad rapportering till nämnden av den långsiktiga kostnadsutvecklingen. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2016 Delår ID: 869	Trafiknämnden bör löpande efterfråga information om investeringsprogrammens utveckling med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet.			X	ÅR 2017: Inga förändringar noterade. Revisionen vill framhålla att förvaltningen, utöver den rapportering som krävs för nämndens redovisning till LS och fullmäktige, kan utforma kompletterande redovisning till trafiknämnden utifrån nämndens behov av information som ansvarig för verksamheten. Se också rekommendation 983. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2016 Delår ID: 872	Trafiknämnden bör säkerställa att investeringsverksamhetens samlade risker identifieras och ta ställning till rapportering av de väsentligaste riskerna.			X	ÅR 2017: Vid delåret 2017 konstaterades att en intern utredning pekar på brister inom området och att det enligt revisionens granskning ännu inte finns tydliga former för denna rapportering. Uppföljande granskning i samband med årsrapport har inte funnit några dokumenterade former för hur investeringsverksamhetens samlade risker rapporteras till nämnden. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
ÖVERGRIPANDE STYRNING					
2016 Årsrapp ID: 974	Trafiknämnden bör fatta beslut om ärenden som påverkar verksamhetens mål, omfattning, inriktning eller kvalitet som enligt kommunallagen inte kan delegeras till förvaltningen.		X		ÅR 2017: Revisionen noterar att trafiknämnden under våren 2017 fattade beslut om yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag vilket tidigare lämnats vidare utan ställningstagande från nämndens sida. Nämnden fastställer dock inte, utifrån fullmäktiges övergripande mål, nedbrutna mål för verksamheten och inte heller indikatorer och målvärden. Nämnden bör vidare fastställa mål för viktiga utvecklingsområden, t.ex. framtida biljettsystem, framtida färdtjänst. Rekommendationen bedöms delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1191	Trafiknämnden bör utifrån fullmäktiges övergripande mål fastställa nedbrutna mål för nämndens verksamhet med tillhörande indikatorer och målnivåer. Målnivåerna behöver även kopplas till långsiktiga ambitioner och de övergripande målen.				Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1192	Trafiknämnden bör utifrån sitt ansvar för verksamhetens inriktning, omfattning och en budget i balans på lång sikt ta aktiv del i det långsiktiga arbetet med prioriteringar.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

BEDÖMNINGSMÅL OCH BEDÖMNINGSKRITERIER FÖR 2017

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

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

Bedömningsmål:

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

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

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

Bedömningskriterier:

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

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

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

Intern styrning och kontroll

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

Bedömningsmål:

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

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

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

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

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

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

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

Bedömningskriterier

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

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

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

Räkenskaper

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

Bedömningsmål:

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

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

Bedömningskriterier:

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

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

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 1/2018

Sammanträdesdatum
2018-01-30

Datum för justering: 2018-01-30

Datum för anslag: 2018-01-31

Kristoffer Tamsons (M)
Susanne Lund (S)

---

§ 13

Yttrande över landstingsrevisorernas delrapport 2017 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB
(TN 2017-1487)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 2 januari 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt för egen del samt inom ramen för förvaltningsuppdragen avseende AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

att som yttrande över landstingsrevisorernas delrapport 2017 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB, överlämna detta tjänsteutlåtande

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

UTTALANDEN

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 10.
MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 11.

Vid protokollet

Daniela Eriksson

Verksamhetsstyrning och ekonomi
Redovisning

Catarina Strömsten
08-686 3551

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2018-01-02

Trafiknämnden
2018-01-30, punkt 13

Ärende
TN 2017-1487

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över landstingsrevisorernas Delrapport 2017 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Ärendebeskrivning

Landstingsrevisorernas delrapport 2017 har lämnats till trafiknämnden, styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartyg AB för yttrande.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 2 januari 2018

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås för egen del samt inom ramen för förvaltningsuppdragen avseende AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB besluta

att som yttrande över landstingsrevisorernas delrapport 2017 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB, överlämna detta tjänsteutlåtande

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Landstingsrevisorerna avger en delrapport baserad på de granskningar som genomförts under året fram till rapportens avlämnande i oktober 2017, inklusive en översiktlig granskning av trafiknämndens, AB Storstockholms Lokaltrafiks och Waxholmsbolaget AB:s delrapporter. Revisorerna prövar om verksamheten bedrivs på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om intern styrning och kontroll är tillräcklig samt om räkenskaperna är rättvisande. Revisionens granskning av FUT redovisas i delrapporten.

Under rubriken ekonomiskt- och verksamhetsmässigt resultat konstaterar Landstingsrevisorerna att trafiknämndens prognosticerade resultat för året uppgår till 550 mnkr, vilket är 300 mnkr högre än fullmäktiges resultatkrav. Revisorerna konstaterar att avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt. Det gäller även måluppfyllelse som bedöms kommer att uppnås. Revisorerna bedömer att nämndens prognos för det ekonomiska resultatet i allt väsentligt är rimlig.

Avseende intern styrning och kontroll anser landstingsrevisorerna att det fortsatt pågår ett systematiskt och långsiktigt arbete med att analysera och utveckla verksamhetens interna styrning och kontroll. Revisionen uppfattar bland annat att ett arbete har genomförts så att tidigare brister i delegations- och beslutsordningarna i allt väsentligt har åtgärdats. Vidare har arbetet med att förbättra den interna kontrollen kopplat till biljettintäkter fortsatt.

Revisorerna bedömer samtidigt att fortsatta åtgärder behöver vidtas inom flera av de områden som revisionen lyfte fram under 2016 och att det är angeläget att nämnden snarast stärker styrningen och den interna kontrollen inom ett antal områden.

Tre nya rekommendationer har lämnats i delrapporten, varav två rekommendationer är riktade till trafiknämnden och en rekommendation är riktad till Trafikförvaltningens ledning.

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

Bakgrund

I detta avsnitt beskrivs ett antal pågående initiativ om hur Trafikförvaltningen arbetar med att stärka intern styrning och kontroll samt utveckla verksamheten.

Intern styrning och kontroll

Den interna styrningen och kontrollen har förstärkts väsentligt med återetableringen av en egen intern revision samt stödfunktion för intern kontroll.

Trafikförvaltningens internkontrollgrupp har under år 2017 bland annat stöttat Trafikavdelningen med implementering av enhetliga arbetssätt avseende avtalsuppföljning inom BEST (bana, el, signal och tele), i samband med nytt avtal för fastighetsförvaltning (UH2014) inom tunnelbana och teknisk fastighetsförvaltning. Transaktionsflödet för de väsentligaste delarna av biljettintäkter har kartlagts, uppföljningsprocessen har förtydligats och månadsvis uppföljning av kontrollmoment inom detta flöde har införts.

Internrevisonen har under året utvecklat revisionsmetodik och tagit fram rutin för uppföljning av åtgärdsplaner från tidigare genomförda revisioner. Granskningar har bland annat genomförts inom områdena outsourcad underhållsverksamhet, bostadshyresrätter samt tillståndsprocessen inom färdtjänsten. Risker för oegentligheter och korruption är ett kontinuerligt prioriteringsområde.

Trafikförvaltningen arbetar strukturerat med att identifiera risker. Dessa redovisas i internkontrollplanen 2017 och följs upp tertialvis, vilket senast skedde per 31 augusti. Internkontrollplanen har under 2017 uppdaterats inför 2018.

Avdelningarnas framdrift i arbetet med att åtgärda revisionsrekommendationer har under året följts upp av trafikförvaltningens ledningsgrupp vid tertialvis ledningsrapportering och vid månadsrapporteringen.

Avdelningen för Verksamhetsstyrning och ekonomi har ett sammanhållande ansvar för alla revisionsrapporter. Med syfte att skapa en bättre struktur och framdrift i arbetet utreds behovet av förstärkning av funktionen. Rutinen för hantering av granskningar och rekommendationer ses över med syfte att skapa ett strukturerat och enhetligt arbetssätt där revisionsrapporter från de olika revisionsorganen analyseras och utmynnar i handlingsplaner.

Verksamhetsutveckling

Arbetet med att utveckla ledning och styrning utifrån landstingets nya vision, värdegrund och målbild för 2018 fortgår. Arbetet ska ge organisationen en tydlig bild av riktningen för verksamheten och lägga en grund för den strategiska inriktningen och kommande verksamhetsplan. Arbetet med att inkorporera förvaltningens och landstingets nya gemensamma värdegrund för 2018 har inletts med en gemensam chefsdag, samt därefter fortsatta workshops på olika organisatoriska nivåer.

Trafikförvaltningens prioriterade utvecklingsområden för 2017 är projektstyrning, kompetensförsörjning och kontroll på anläggningen. Områdena har identifierats som kritiska för verksamhetens framgång. I arbetet med den strategiska inriktningen inför 2018 har utvecklingsområdena prövats och det har resulterat i en utökning till fem områden: Kompetensförsörjning; Investeringsstyrning; Kontroll på anläggningen; Inköp och upphandling samt Marknad och intäkter.

Insatser inom styrning riktas specifikt mot investeringsverksamheten och kommer intensifieras under 2018. Kategoristyrt inköp har under året fastställts som gällande arbetssätt för trafikförvaltningen. Processer och en handbok är framtagna och tillfälliga kategoriledare för ett antal kategorier är verksamma. Under 2018 kommer rekrytering på dess nyligen beslutade tjänster ske.

Det uttalade målet att öka andelen resenärer som väljer kollektivtrafik framför bil, gör det nödvändigt att inleda ett systematiskt arbete med marknadsfrågor. Arbete har inletts med en utvärdering av dagens insatser och arbetssätt, samt formulering av tydliga mål för fortsatta insatser.

Det sedan tidigare påbörjade arbetet med att effektivisera den administrativa verksamheten har under 2017 införlivats i landstingets program Effektivare landsting där

Trafikförvaltningen är aktiv inom områdena konsultväxling, utvecklad projektstyrning, ökad kontroll på anläggning, kategoristyrt inköp och effektiva upphandlingar. Inom ramen har ett besparingsprogram för perioden 2017 till och med 2020 tagits fram.

Med syfte att förbättra styrningen har ett flertal organisatoriska förändringar genomförts under 2017. Den 1 mars 2017 förstärktes förvaltningens ledning med en biträdande förvaltningschef med särskilt ansvar för förändringsarbete internt inom förvaltningen samt gentemot SLL.

Projekt- och upphandlingsavdelningen (PU) har från och med den 1 oktober delats upp i två nya avdelningar; Investeringsprojekt (IP) och Inköp och upphandling (IU). Syftet med förändringen är att stärka och renodla två prioriterade områden. Avdelningen för investeringsprojekt (IP) ska koncentrera sig på investeringsverksamheten, såväl de stora projekten och programmen som reinvesteringsportföljen, med en ökad samverkan i tidiga skeden. Avdelningen för inköp och upphandling (IU) ska genomföra alla upphandlingar inom Trafikförvaltningen, inklusive rena driftupphandlingar, trafikaffärer och upphandlingar som ingår i investeringsprojekt. Vidare ska avdelningen utveckla och effektivisera förvaltningens arbetssätt inom inköp och upphandling.

Den 1 september etablerades en ny fastighetssektion under trafikavdelningen. Sektionen organiseras i en centraliserad grupp med dedikerade resurser utplacerade i respektive trafikslag. Sektionen ansvarar för uthyrningsavtal, reklamavtal och trafikslagsgemensamma funktioner i egna avtal. Den fastighetsförvaltning som finns i trafikavtalen förvaltas fortfarande från respektive trafikslagssektion. Inom ramen för fastighetsutredningen och översynen av Landstingets fastighetsstrategi fortsätter utredningen för framtagande av en ägande- och rådighetsstrategi för kollektivtrafiken som innefattar försäljningsplaner och utveckling av fastighetsbeståndet. Det görs för att säkra och utveckla kollektivtrafikens behov i en allt tätare stadsbild.

En ny IT-avdelning har från den första april 2017 inrättats direkt under förvaltningschefen och en ny avdelningschef tillträdde under september. I syfte att stärka styrningen av IT och förbättra samarbetet mellan IT och verksamheten pågår införandet av en ny IT-förvaltningsmodell.

Förvaltningens utvecklingsplaner för trafikslagen tunnelbana, pendeltåg och buss har uppdaterats. Utvecklingsplanerna har som ambition att undanröja målkonflikter och ge underlag för prioriteringar, samt bidra till att identifiera uppdrag till verksamhetsplaner. Utvecklingsplanerna beskriver det samlade åtgärdsbehovet huvudsakligen per kollektivt trafikslag, inklusive färdtjänst.

Utifrån genomlysningen av säkerhetsarbetet som genomfördes under 2016 utformas och genomförs under 2017 prioriterade åtgärder gällande säkerhetsarbete och säkerhetsorganisation med syfte att utveckla säkerhetskulturen på trafikförvaltningen. Ansvarsfördelning, roller, strukturer för samverkan och uppföljning samt implementering och utbildning ses över.

Förberedelserna för införandet av GDPR som träder i kraft i maj 2018 pågår. Arbetssätt och befintliga avtal anpassas till de nya kraven och nya systemkrav tas fram för implementation.

Trafiknämndens delegationsordning har uppdaterats med anledning av att förvaltning för utbyggd tunnelbana från 1 juli rapporterar till trafiknämnden istället för till landstingsstyrelsen. Delegations- och beslutsordning har också justerats för att tydliggöra rätten att underteckna handlingar för nämndens och delegaternas räkning, samt för att förtydliga vad som ska ses som beslut i kommunallagens mening, exempelvis vad gäller beslutsrätten för anskaffning och tilldelning för specificerade projekt.

På uppdrag av trafiknämnden görs en förnyad systemanalys över kollektivtrafiksystemet, Trafikplan 2050. Planen ska ge svar på frågan om hur kollektivtrafiken ska se ut i en region som lever upp till målen i RUFS och TFP, och ta sin utgångspunkt i nyligen beslutade infrastruktursatsningar. Syftet med planen är att underlätta dialog och prioritering, samt ligga till grund för framtagande av utvecklingsplaner.

Arbetet med att växla konsulter till anställd personal har fortsatt under året och kommer att fortgå under kommande år. Målsättningen att växla 100 nyckelbefattningar under perioden 2015 – 2017 har inneburit drygt 100 beslutade konsultväxlingar, varav 79 är tillsatta. Konsultväxlingen är en del av det pågående arbetet med att säkra förvaltningens kompetensförsörjning. Parallellt är en modell för kompetensplanering och individuella mål och utvecklingsplaner, KOLL, under införande i samarbete med SLL. Syftet med modellen är att underlätta skattning gentemot befintliga roller, underlätta dialog kring medarbetares utveckling och därigenom stärka kompetensförsörjningen inom trafikförvaltningen.

Överväganden och motivering avseende intern styrning och kontroll

SL Access

Trafikförvaltningen har 2017 låtit en extern konsult genomföra en leverantörsgranskning, som landstingsrevisorerna har tagit del av. Granskningen indikerar brister i leverantörens interna ansvarsfördelning för IT-kontroller i drift och förvaltning av SL Access samt hanteringen av SL Access ur ett livscykelperspektiv. Den externa konsulten pekar också på behov av att slutföra påbörjad omförhandling av vissa delar i avtalet mellan Trafikförvaltningen och leverantören. Landstingsrevisorernas bedömning är att de brister som identifierats kan ha väsentlig påverkan på möjligheten att säkerställa intäktsflödet och presentera korrekt redovisade intäkter för verksamheten. Även möjligheten att säkerställa korrekta kostnader kopplade till VBP-avtal bedöms kunna påverkas.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör skyndsamt genomföra åtgärder för att säkerställa att tillräcklig interkontroll i intäktsflödet från SL Access uppnås för att kunna presentera korrekt redovisade intäkter i årsbokslutet 2017.

Trafikförvaltningen är medveten om de brister i den interna kontrollen avseende att säkerställa intäktsflödet från SL Access, vilka härleds till systemleverantören. Ett åtgärdsarbete pågår, både vad gäller utveckling av kontrollmoment för att säkra intäktsflödet, men även processförbättringar vad gäller IT-kontroller. Det finns planerat både kort- och

långsiktiga åtgärder för att säkra intäkterna. Inför årsbokslutet 2017 har kontrollmoment formaliserats och sett till utfall i nyckelkontroller finns det inte anledning att förvänta sig väsentliga felaktigheter i redovisade intäkter vid årsbokslutet. Utöver detta har Trafikförvaltningen valt att endast införa förändringar i form av problemrättningar och underhåll.

Efter genomförd flytt till ny datahall och utökat driftåtagande hos driftleverantören Evry har systemet visat tecken på högre stabilitet än tidigare. Därmed förväntar sig trafiknämnden att fel som väsentligt skulle påverka redovisade intäkter i årsbokslutet inte ska uppstå.

Framtida inriktning för färdtjänsten

Landstingsrevisorerna anser att det är positivt att trafiknämnden har tagit fram ett ingående och omfattande utredningsmaterial om den framtida färdtjänstverksamheten. De åtgärder som utredningen föreslår uppfattar revisionen som åtgärder som huvudsakligen ska förbättra funktionalitet och tillämpning av befintlig färdtjänstmodell. Revisionen bedömer att åtgärdsförslagen omfattar innevarande avtalsperiod, men för kommande avtalsperioder är inte förslagen utredda och avstämda mot mål på samma sätt.

Revisionen konstaterar sammantaget att det fortfarande saknas ett samlat dokument med tydliga mål och strategiska ställningstaganden, inklusive prioriteringar, för den framtida färdtjänstens omfattning.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör säkerställa att mål, strategisk inriktning och prioriteringar för den långsiktiga utvecklingen av färdtjänsten och dess förhållande till den allmänna kollektivtrafiken fastställs.

Trafiknämnden har i år fastställt tydliga mål och prioriteringar för den framtida inriktningen av färdtjänsten. Inför nästkommande avtal ska det ske kompletterande utredningar om förhållandet till kollektivtrafiken.

Räkenskaper och bokslutsprocessen

Trafikförvaltningen implementerade under föregående år digitala bokslutsavstämningar och under 2017 har alla organisatoriska enheter anslutits. Landstingsrevisorerna skriver att granskningen av bokslutsprocessen visar på ett positivt utvecklingsarbete med ett nytt system för avstämningar. Trots det konstateras att det saknas tydliga rutiner för när och hur kvalitetssäkring av kontoavstämningar ska genomföras.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa formaliserade rutiner för hur och när kvalitetssäkring av kontoavstämningar ska ske för månads- och tertialbokslut.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-01-30

TN 2017-1487

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 13

Yttrande över landstingsrevisorernas delrapport 2017 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

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

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

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

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

När det nya trafikförsörjningsprogrammet togs fram påpekade vi gång efter gång att färdtjänsten behövde tydligare mål. Vi ser nu att revisionen delar vår bedömning. Inte minst när det gäller trygghet bör resenärer inom den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken behandlas lika.

Skärgårdstrafiken är viktig för att hela skärgården ska leva och för att både boende och besökare ska kunna ta sig runt med kollektiva färdmedel. Det är därför ytterst allvarligt att delårsrapporten inte bedöms ge en rättvisande bild av bolagets finansiella ställning och resultat. Vi utgår från att nämndens majoritet säkerställer att denna brist avhjälps till årsbokslutet.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-01-30

TN 2017-1487

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 13

Yttrande över landstingsrevisorernas delrapport 2017 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Det är glädjande att viss framgång har skett avseende intern styrning och kontroll. Vi förväntar oss att det fortsatta arbetet sker skyndsamt i enlighet med revisionens rekommendationer. Miljöpartiet efterfrågar en samlad ekonomisk konsekvensbeskrivning ur ett längre tidsperspektiv i syfte att ha ett fullgott underlag för beslut om bl.a. investeringar.

Vi delar landstingsrevisorernas bild angående avsaknaden av långsiktiga åtgärder, mål och ställningstaganden kring färdtjänsten. Vår bedömning av yttrandet är att landstingsrevisorernas rekommendation inte tas fullt ut på allvar. Vi anser att det inte varken finns ett omfattande utredningsmaterial eller tydliga mål och prioriteringar för färdtjänstens framtida inriktning. Miljöpartiet efterfrågar en långsiktig och hållbar plan.

Vad gör Landstingsrevisorerna?

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

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

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

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

Landstingsrevisorerna
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

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

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
BILJETTSYSTEM					
2016 Delår ID: 871	Trafikförvaltningens ledning bör se till att nödvändiga kontroller genomförs och dokumenteras avseende intäktsredovisningen samt säkerställer att kontrollrapporternas underlag är fullständig.		X		ÅR 2017: Som även har konstaterats i tidigare rekommendation nr 512 har en kartläggning av processen med tillhörande nyckelkontroller färdigställts. En person inom internkontrollgruppen övervakar numera att väsentliga kontroller genomförs. Gällande kvarvarande delar av kontrollarbetet ersätts denna rekommendation av rek nr 1066 och rekommendationen skrivs därför av.
BOKSLUTSPROCESSEN					
2016 Delår ID: 875	Trafikförvaltningens ledning bör se till att nödvändiga underlag finns bifogade till bokslutsdokumentationen samt att utfallsanalyser upprättas för att identifiera avvikelser.		X		DÅR 2017: Revisionen anser att förbättringspotential fortsatt föreligger varför rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
2016 Delår ID: 876	Trafikförvaltningens ledning bör fastställa gränsvärden som reglerar när en justering av ersättning för personalkostnader mellan trafikförvaltningen och SL respektive Waxholmsbolaget ska ske.			X	DÅR 2017: Inga åtgärder har vidtagits. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. (ÅR 2017: Observera att rekommendationen har fått en mindre omformulering så att det numera står ..."trafikfövaltningen och SL respektive Waxholmsbolaget"...) Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
2017 Delår ID: 1065	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa formaliserade rutiner för hur och när kvalitetssäkring av kontoavstämningar ska ske för månads- och tertialbokslut.				Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
FAKTURAHANTERING					
2015 Årsrapp ID: 786	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att överenskomna betalplaner signeras samt att tilläggsbeställningar sker skriftligt i syfte att säkerställa kontroll och uppföljning av genomförda arbeten.	X			ÅR 2017: Trafikförvaltningen har vidtagit åtgärder avseende beställningsprocessen och enligt uppgift förstärkt processen med att tillse att överenskomna betalningsplaner signeras samt att skriftliga tilläggsbeställningar upprättas och finns arkiverade i Edit. TF har även tagit fram beställningsmallar med betalplaner för att säkerställa en konsekvent hantering i den mån det är möjligt. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
FASTIGHETER					
2017 Årsrapp ID: 1195	Trafikförvaltningens ledning bör inventera och definiera vilka krav som följer av ansvaret som byggherre samt förtydliga och säkerställa styrning och kontroll för detta ansvarsområde.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
FUT					
2017 Årsrapp ID: 1119	FUT:s ledning bör vidareutveckla styrdokumenten för konsulthantering, inklusive dokumentationskrav, i syfte att underlätta efterlevnad och uppföljning av framförallt behovsanalys och anbudsutvärdering.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
FÄRDTJÄNST					
2016 Årsrapp ID: 975	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att kontrollmoment för färdtjänstverksamhetens finansiella flöden genomförs och dokumenteras på ett spårbart sätt.			X	DÅR 2017: Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
HYRESINTÄKTER					
2013 Delår ID: 95	Trafikförvaltningens ledning bör dokumentera de genomförda analyserna för jämförelse av hyresfakturering mellan kvartalen för att identifiera eventuella avvikelser och för att för att öka spårbarheten.	X			ÅR 2017: Rekommendationen har felaktigt blivit kvar efter en tidigare uppföljning i samband med annan rekommendation. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
INTERN KONTROLL REDOVISNINGSRUTINER					
2017 Årsrapp ID: 1205	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga rutinerna gällande utlandsresor enligt gällande regelverk.				Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1206	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att de interna kontrollmoment och krav som finns för utlandsresor även omfattar pågående investeringsprojekt och program.				Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1207	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att attestrutiner vid attest av kostnader för utlandsresor samt ledningsnära kostnader och representation alltid tillämpas.				Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
INVESTERINGAR					
2015 Årsrapp ID: 777	Trafikförvaltningens ledning bör ta fram en rutin för hur budgetavvikelser inom projekt och program ska hanteras och när ett nytt genomförandebeslut bör tas.		X		ÅR 2016: Revisionens uppföljning visar att förvaltningen har tagit fram en rutin för kontroll av utfall mot genomförandebeslut. Årets granskning av investeringar visar dock på några avvikelser och det förefaller också oklart hur den nya rutinen samverkar med den månatliga uppföljningen av invesgteringsprojekt inom avdelningen för investeringsprojekt respektive TA-avdelningen. Revisionen kommer därför följa upp rekommendationen även under 2018. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2016 Årsrapp ID: 978	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra ansvarsfördelningen inom programverksamheten samt fortsätta utveckla formerna för hur den interna styrningen och kontrollen inom program ska hanteras.		X		DÅR 2017: Trafikförvaltningen har antagit en ny beslutsordning under 2017. Vidare pågår en översyn från SLL avseende förtydligande av ansvarsfördelning. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
2016 Årsrapp ID: 979	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur beslut, dokumentation och kontroll av tilläggs- ändrings- och avgående arbeten ska ske.			X	DÅR 2017: Inga särskilda åtgärder har vidtagits och det framgår inte särskilt i den nya beslutsordningen hur kontroll av tilläggs- ändrings- och avgående arbeten ska ske. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
2016 Årsrapp ID: 980	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att interna underlag till tilläggs- ändrings- och avgående arbeten visar analys av påverkan på framtida driftskostnader samt att detta har stämts av mot genomförandebeslut och förankrats internt.			X	DÅR 2017: Inga särskilda åtgärder har vidtagits. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
2016 Årsrapp ID: 983	Trafikförvaltningens ledning bör i samarbete med landstingsstyrelsens förvaltning utarbeta former för rapportering av väsentliga avvikelser mot de i program ingående projektens totala budget liksom fastställda tids- och kvalitetsramar.			X	ÅR 2017: Ett utvecklingsarbete kring investeringsprocessen pågår och förvaltningen deltar i arbetet. Än så länge har dock inga förändringar genomförts. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2017 Årsrapp ID: 1190	Trafikförvaltningens ledning bör i samverkan med landstingsstyrelsens förvaltning tydliggöra innebörden av budget- respektive genomförandebeslut både i övergripande styrdokument och anvisningar samt löpande i budget- och uppföljningsdokument.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
INVESTERINGSPROJEKT I REDOVISNINGEN					
2015 Årsrapp ID: 781	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att beslutsdokumentation finns för dels omföringar mellan pågående investeringsprojekt, dels omföringar mellan resultat- och balansräkningen för att möjliggöra spårbarhet och säkerställa rättvisande räkenskaper.		X		ÅR 2017: Av granskning framgår att det förekommer verifikationer där det saknas underlag till varför beslut har fattats om att föra om mellan resultat- och balansräkningen. I vissa fall har underlag varit bifogade till verifikationen och i vissa fall har revisionen erhållit material på förfrågan. Sammantaget bedöms inte rutinen ha förstärkts tillräckligt för att möjliggöra dokumenterad spårbarhet. Revisionen noterar att TF har implementerat en mall när en balansförd utgift ska kostnadsföras men denna mall har endast använts i fyra av sex fall i vårt stickprov. Det har inte gått att bedöma hur frekvent mallen används. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2015 Årsrapp ID: 782	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att riktlinjer för aktivering av färdigställda projekt följs.	X			ÅR 2017: Under våren har inventering gjorts av pågående projekt där projekt angivits att de är klara för aktivering. Vid årsbokslutgranskningen har revisionen gjort uppföljning för att säkerställt att dessa blivit aktiverade. Samtliga granskade projekt har per bokslut blivit aktiverade. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
2015 Årsrapp ID: 783	Trafikförvaltningens ledning bör i enlighet med god redovisningssed pröva och dokumentera behov av nedskrivning av projekt inför att projekt pausas.		X		ÅR 2017: Nedskrivningsprövning av pausade projekt görs genom att bekräfta ett saldo på en lista i samband med inventering av pågående projekt. Det är dock revisionens bedömning, att vid pausade projekt, bör en mer formaliserad dokumentation användas för att bedöma huruvida upparbetade utgifter är aktiverbara i framtiden eller ej. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1208	Trafikförvaltningens ledning bör stärka rutiner avseende genomlysning av upparbetade utgifter för att identifiera utgifter som ska resultatföras.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2017 Årsrapp ID: 1209	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa lämpliga kontroller för omföringar av större belopp mellan investerings/anläggningsredovisning och driftredovisning samt se till att regelverk för omföringar är inarbetade i attestordningen.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
IS/IT					
2012 Årsrapp ID: 90	Trafikförvaltningens ledning bör fastställa och införa rutiner och riktlinjer för genomgång av befintliga användare i Agresso (klienten).			X	DÅR 2017: Inga åtgärder har vidtagits. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
KOMPETENSFÖRSÖRJNING					
2014 Delår ID: 466	Trafikförvaltningens ledning bör på ett systematiskt sätt kartlägga förvaltningens behov av kompetens samt identifiera och beskriva bristen på vissa yrkeskategorier som underlag för åtgärder på såväl lång som kort sikt.		X		ÅR 2017: Ett systematiskt arbete med kartläggning pågår, inom ramen för uppdrag om konsultväxling, inom investeringsverksamheten. Kartläggningen har då inriktning i huvudsak på att åstadkomma konusltväxling. Parallellt pågår införandet av KOLL (införandete pågår fram till 2020) vilket enligt förvaltningen kommer möjliggöra en förvaltningsövergripande kompetensplanering. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2014 Delår ID: 467	Trafikförvaltningens ledning bör koppla kompetensförsörjningsbehovet till regler och riktlinjer för konsultanvändning i projekt respektive i linjen.		X		ÅR 2017: Det pågående arbete med konsultväxling innebär en strukturerad, successiv bedömning av om vissa roller bättre bemannas med anställd personal istället för med konsult. Det finns ännu inte några regler och riktlinjer som mer allmänt kopplar ihop kompetensförsörjningsbehovet till konsultanvändning i projekt respektive i linjen. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
KONSULTANVÄNDNING					
2017 Årsrapp ID: 1193	Trafikförvaltningens ledning bör vidareutveckla styrdokumenten för konsulthantering, inklusive dokumentationskrav, framförallt för behovsanalys och utvärderingar av anbud, i syfte att underlätta följsamheten till och uppföljning av avropsprocessen för konsulter.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
KUNDSERVICE					
2015 Årsrapp ID: 779	Trafikförvaltningens ledning bör systematisera och analysera kundsynpunkter som underlag för åtgärder inom bland annat trafikavtal och kundservice.		X		År 2017: Förvaltningens arbete med att förbättra systematisering och analys av kundsynpunkter och att implementera IT-stöd som kan bidra till att förbättra processen kommer att fortgå under 2018. Revisionen ser det som nödvändigt att förvaltningen förtydligar hur kundsynpunkterna ska hanteras internt inom förvaltningen så att synpunkterna kan bidra som underlag till bland annat framtida trafikavtal. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
2015 Årsrapp ID: 780	Trafikförvaltningens ledning bör införa regelbundna systematiska kontroller i hanteringen av resegarantiärenden för att minska risken för missbruk av systemet.	X			År 2017: Kundtjänstleverantören genomför kontinuerliga kontroller för att minska risken för missbruk av förseningsersättningsärenden. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
REINVESTERINGAR					
2016 Årsrapp ID: 985	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en likartad bedömning och prioritering av nämndens reinvesteringsbehov.				ÅR 2017: Revisionen kommer följa upp rekommendationen i samband med nämndens planeringsprocess inför budget 2019. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
RISK FÖR OEGENTLIGHETER					
2014 Årsrapp ID: 516	Trafikförvaltningens ledning bör regelbundet genomföra kontroller av anmälda bisysslor, exempelvis genom stickprov, för att kontrollera att uppgifterna som angetts är riktiga och fullständiga.		X		ÅR 2017: Det framgår av intervju att bisysslor följs upp löpande i samband med medarbetarsamtalet men att det inte sker några kontroller av att lämnade uppgifter är riktiga och fullständiga. Rekommendationen skrivs, såsom den nu är formulerad, av. Revisionen kommer att fortsätta följa området.
RISKBEDÖMNING OCH INTERN KONTROLLPLAN					
2014 Delår ID: 471	Trafikförvaltningens ledning bör definiera verksamhetens väsentliga processer för att möjliggöra riskidentifiering och hantering samt utforma nyckelkontroller för respektive process.			X	ÅR 2017: Rekommendationens bedöms fortfarande inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Årsrapport 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
SÄKERHET OCH BRANDSKYDD					
2017 Årsrapp ID: 1200	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att ansvarsfördelningen inom samtliga säkerhetsområden tydliggörs i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer och fullmäktiges policy.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
TILLGÄNGLIGHET I SJÖTRAFIKEN					
2014 Årsrapp ID: 520	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur målen för tillgänglighet i sjötrafiken i trafikförsörjningsprogrammet ska nås, exempelvis vad avser ”full tillgänglighet”. Indikatorer för mätning och uppföljning bör tas fram.		X		ÅR 2017: Ett nytt trafikförsörjningsprogram är antaget och enligt tidigare uppgift ska definition av ”full tillgänglighet” och nya mål samt indikatorer för mätning och uppföljning ingå. Revisionen kommer att följa upp rekommendationen i samband med granskning av hur det nya trafikförsörjningsprogrammet omhändertas i nämndens mål och styrande dokument. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2019.
TRAFIK- OCH STÖRNINGSINFORMATION					
2016 Delår ID: 874	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga och dokumentera ansvar och roller i syfte att säkerställa såväl den löpande utvecklingen som en samordnad kontroll och uppföljning av trafik- och störningsinformation.			X	ÅR 2017: Arbete med denna rekommendation har inte påbörjats. Rekommendation bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
TRAFIKPLANERING					
2016 (Projekt 3/2016) ID: 1017	Trafikförvaltningens ledning bör utveckla och tydliggöra trafikplaneringens processer för att säkerställa dels en tydlig samverkan mellan trafikslagen, dels en tydlig koppling mellan det långsiktiga strategiarbetet och det kortsiktiga trafikförändringsarbetet.		X		ÅR 2017: Ansvaret för trafikplanering och behov av samverkan berörs mycket kortfattat i förvaltningens arbetsordning. En utredning avseende trafikplaneringsfunktionen pågår internt inom trafikförvaltningen. I övrigt har revisionen tidigare konstaterat att arbetet med de övergripande processerna varit nerprioriterat inför 2017 till förmån för andra utvecklingsinsatser. Det har nu framkommit att ett arbete med processer på en övergripande nivå kommer att initieras. Rekommendationen bedöms delvis vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.
TRAFIKSÄKERHET					
2017 (Projekt 3/2017) ID: 1025	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att trafiksäkerhetshändelser från alla kollektivtrafikslag löpande sammanställs, återrapporteras och analyseras på ett sådant sätt så att kunskaperna från händelserna kan användas som underlag i förbättringsarbetet.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING
2018 -04- 26
Dnr:
Ink: ☐ Utg: ☐

Till Stockholms läns landsting
Trafiknämnden
Box 22550
104 22 Stockholm

Vi skriver detta brev med anledning av att vi önskar och hoppas att Pendelbåten Linje 89 Ekerö – Stockholm ska börja lägga till vid vår nyrenoverade brygga Nya Kungshatt på ön Kungshatt.

Vi är ca. 50 personer på sydvästra delen av ön och om vi räknar in Kungsborg är vi ca 70 personer som skulle kunna åka med Pendelbåten.

Ett växande antal i vår by är äldre och kan endast ta sig ut till ön med sommartrafiken som sköts av Strömma Kanalbolagets båtar Victoria och Carl Philip. På hösten och våren är det endast Pendelbåten som går ut till ön, men de äldre med begränsad rörelseförmåga kan omöjligt ta sig över ön till fots från Kungshättan. Så de får vänta till sommaren med vara på ön. Om båten skulle lägga till vid Nya Kungshatt skulle säsongen kunna bli fyra månader längre.

En annan del av gruppen vill gärna arbetspendla från Nya Kungshatt till Stockholm. Det tar ca. 40 minuter att ta sig över ön till fots och tyvärr blir det nog ofta så att man tar sin egen båt över till fastlandet och sen tar bilen in till stan, istället för att ta den miljövänligare och snabbare Pendelbåten. Enligt vår uppfattning skulle många strunta i bilen och välja att ta Pendelbåten om den lade till vid Nya Kungshatt.

När isen har lagt sig och båten går från Jungfrusund ligger Nya Kungshatts brygga på vägen in mot stan. Det blir i stort sett ingen omväg för båten att stanna här.

Vi är många som skulle bli väldigt glada och tacksamma om kommunen stöder vårt förslag. Till en början skulle Pendelbåten kunna lägga till vid Nya Kungshatt åtminstone en av dagens tre turer i vardera riktningen, på samma villkor som vid Kungshättan, dvs om den resande varskor per sms eller telefon en timme i förväg.

Detta brev skickas också till SL och till kommunstyrelsen i Ekerö kommun.

Med vänliga hälsningar, Kungshatt den 12 april 2018
För Nya Kungshatts Samfällighetsförening

Stefan Hultstrand, Ordförande, Tina Trollmo, Sekreterare, Elena Bräne, Kassör,
Lina Myrberg, Suppleant

Nya Kungshatts Samfällighetsförening
c/o Hultstrand, Nybodaringen 68, 11762 Stockholm
stefan.hultstrand@gmail.com

Trafik
Sjötrafik

Handläggare
Richard Borgström
+46 8 6863211
richard.borgstrom@sll.se

BREV
2018-05-02

Ärende/Dok. id.
TN 2018-0705

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Nya Kungshatts
Samfällighetsförening
c/o Hultstrand, Nybodaringen
68, 11762 Stockholm

Synpunkter avseende Pendelbåten Linje 89 Ekerö – Stockholm

Tack för er skrivelse.

Ett av de övergripande målen med pendelbåtslinje 89 är att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna, detta görs genom att erbjuda effektiva resor med tidsbesparing för resenärer.

Då ön Kungshatt redan angörs vid den brygga där den högsta koncentrationen av bostäder finns kommer inte en ytterligare brygga att angöras på ön Kungshatt, detta då detta skulle bidra till förlängd restid mellan Tappström och Klara Mälarstrand.

Av antalet påstigande passagerare på linje 89 så står Kungshatt för ca 3%, medan Tappström och Jungfrusund tillsammans står för ca 30% av antalet påstigande.

Avseende att angöra bryggan Nya Kungshatt under perioden med is så finns det ingen plan för detta i nuläget.

Förutsättningen för att trafikförvaltningen ska byta brygga på Kungshatt sker i samråd med Ekerö Kommun om de kommer in till oss med en förfrågan.

Med vänliga hälsningar

Richard Borgström

Sektionschef
Sjötrafik

Stf justitieombudsmannen
Lilian Wiklund

Kritik mot Trafiknämnden i Stockholms läns landsting för brister i handläggningen av en begäran om att få ta del av allmänna handlingar

Anmälan

Alexander Kuznetsov anmälde den 3 november 2017 Trafiknämnden i Stockholms läns landsting för brister i handläggningen av en begäran om att få ta del av allmänna handlingar i form av tidtabeller för tunnelbanelinje 17 för åren 2008–2017. Han bifogade e-postkorrespondens med befattningshavare vid trafikförvaltningen, AB Storstockholms Lokaltrafiks (SL:s) kundtjänst och Stockholms Spårvägsmuseum (spårvägsmuseet), samt uppgav bl.a. följande:

> Jag vände mig först till Spårvägsmuseet och blev hänvisad till Trafikförvaltning. Trafikförvaltningen hänvisade mig till SL kundtjänst, som i sin tur hänvisade mig tillbaka till Spårvägsmuseet och Trafikförvaltning.
>
> Som det framgår av den bifogade brevväxeln med SLL Trafikförvaltning efter att jag blev skickad runt, frågar jag dem om det är dem som är arkiverande myndighet för dessa handlingar, vilket de svarar ja till. Därefter begär jag ut dessa från dem. Jag har inte fått något svar sedan dess. Min ursprungliga förfrågan var den 20 September 2017.

Utredning

Från trafiknämnden hämtade JO in handlingar rörande Alexander Kuznetsovs begäran. Av handlingarna framgick bl.a. att trafiknämnden genom ett e-postmeddelande den 14 november 2017 hade lämnat ut de begärda tidtabellerna för åren 2010–2017 till honom samt uppgett att ”Vi jobbar vidare med frågan för resterande år”.

JO uppmanade trafiknämnden att lämna upplysningar om och yttra sig över handläggningen av Alexander Kuznetsovs begäran utifrån ovanstående klagomål. Remissvaret skulle särskilt belysa hur handläggningen hade förhållit sig till skyndsamhetskravet enligt 2 kap. 12–13 §§ tryckfrihetsförordningen, TF, samt till serviceskyldigheten enligt 4 § förvaltningslagen (1986:223), FL.

Trafiknämnden lämnade följande remissvar:

Utredning

De befattningshavare som berörs av handläggningen av Alexander Kuznetsovs ärende har beretts tillfälle att lämna synpunkter på ärendet. Därvid har följande framkommit.

Handläggaren **Camilla Palmgren Rödin** [*antikvarie vid spårvägsmuseet; JO:s anmärkning*] har uppgett följande.

Camilla fick ett mail den 20 september 2017 från Alexander Kuznetsov med förfrågningar avseende tidtabeller. Camilla var av uppfattningen att arkivet på trafikförvaltningen hade de efterfrågade handlingarna digitalt. Hon hade också fått information om att Spårvägsmuseet inte ansvarar för att arkivera tidtabeller för allmänheten eftersom inhämtningen då hade skett på ett mer ansvarsfullt sätt. Hon uppger att Spårvägsmuseet på eget bevåg har samlat in tidtabeller för att det är av intresse för dem att ha i samlingen för att kunna berätta om kollektivtrafikens historia. Hon uppger även att Spårvägsmuseet generellt brukar hjälpa besökare och intresserade med kopior ur de tidtabeller de har. Nu är dock allt material nedpackat och magasinerat p.g.a. flytt av Spårvägsmuseet samt tyvärr inte finns tillgängligt. Hon uppger att hon därför hänvisat Alexander Kuznetsov till handläggare Sofie Andersson på arkivet på trafikförvaltningen.

Handläggaren **Sofie Andersson** [*arkivarie vid trafikförvaltningen; JO:s anmärkning*] har uppgett följande.

Hon har fått ett mail från Alexander Kuznetsov den 20 september med förfrågningar på tidtabeller för tunnelbanelinje 17 för åren mellan 2008–2017 . Sofie uppger att hon vidarebefordrat mailet till registraturen på trafikförvaltningen och bett registraturen utse en handläggare för att hantera förfrågningen. Därefter har Sofie den 14 november i ett e-postmeddelande lämnat ut begärda tidtabeller för åren 2010–2017 och uppgett till Alexander Kuznetsov att trafikförvaltningen arbetar vidare med frågan för åren 2008–2009.

Handläggaren **Alexandra Ekeroth Johansson** [*registrator vid trafikförvaltningen; JO:s anmärkning*] har uppgett följande.

Alexandra har fått ett mail från Sofie Andersson den 20 september där hon ombeds finna en handläggare som kan hjälpa Alexander Kuznetsov. Alexandra har därefter skickat ärendet till kundtjänst och frågat om de har åtkomst till tidtabellerna för de begärda årtalen samt om SL Kundtjänst i annat fall kan hänvisa henne rätt. SL Kundtjänst har svarat Alexandra att de kan skicka henne tidtabellerna och lämnat ett antal länkar i vilka Alexandra även kan söka fram föregående års tabeller. Alexandra svarar att det är tidtabeller från 2008–2017 som efterfrågats och frågar om SL Kundtjänst har dessa att skicka. SL Kundtjänst svarar att de öppnat ett ärende, lämnar ärendenumret och att de skickat över ärendet till en annan avdelning för att se om de gamla tidtabellerna går att få samt att de kommer att återkoppla så fort de sett över ärendet. Samtlig ovanstående mailkorrespondens har skett den 20 och 21 september 2017. Alexandra uppger att hon avvaktar svar från SL Kundtjänst men att hon självmant hör av sig till Kundtjänst den 29 september 2017 och frågar hur det går med handläggningen och vilken avdelning som hanterar frågan. SL Kundtjänst svarar att de återkommer så fort de fått ett svar på Alexandras fråga, att de inväntar svar från den andra avdelningen samt att de kommer att återkoppla till frågeställaren så fort de fått svar på ärendet.

Alexandra uppger att hon får emotta ett nytt mail av den 5 oktober 2017 från Alexander Kuznetsov, som undrar hur det gått med handläggningen av hans ärende. Hon svarar Alexander Kuznetsov att hon skickat över förfrågningen till SL Kundtjänst och att de skulle återkoppla till Alexander Kuznetsov samt lämnar ärendenumret hos SL Kundtjänst om Alexander Kuznetsov vill höra av sig personligen. Alexander Kuznetsov replikerar med en fråga om trafikförvaltningen är en arkiverande myndighet för SL tidtabeller, vilket Alexandra svarar att trafikförvaltningen är samt att tidtabellerna förvaras analogt hos spårvägsmuseet som tillhör trafikförvaltningen.

Den 13 november 2017 får Alexandra återigen ett mail av Alexander Kuznetsov i vilket han förklarar att han inte fått någon återkoppling av SL Kundtjänst, mer än i det första svaret av den 20 september 2017, och att han fortfarande önskar ta del av handlingarna. Alexandra skickar därefter förfrågan omgående till handläggare Sofie Andersson för utlämnande av de tidtabeller som finns digitalt.

Nämndens bedömning

Frågan om Alexander Kuznetsovs rätt att ta del av handlingar

Alexander Kuznetsov har begärt att få ta del av tidtabeller för tunnelbanelinje 17 under åren 2008–2017. Sådan rätt föreligger inom ramen för tryckfrihetsförordningens bestämmelser om rätten att ta del av allmänna handlingar – med de begränsningar som följer av offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). I förevarande fall föreligger ingen sekretessgrund, varför Alexander Kuznetsov har haft rätt att ta del av handlingarna.

Frågan om handläggningen varit förenlig med skyndsamhetskravet enligt 2 kap. 12–13 §§ tryckfrihetsförordningen och förvaltningen uppfyllt serviceskyldigheten enligt 4 § förvaltningslagen (1986:223)

En begäran om att ta del av allmänna handlingar ska behandlas skyndsamt. Skyndsamhetskravet innebär att besked med anledning av sådan begäran i regel bör lämnas samma dag som begäran inkommit till myndigheten.

Vid handläggningen av en begäran om att ta del av allmänna handlingar ska därutöver förvaltningslagens krav på serviceskyldighet beaktas. Serviceskyldigheten innebär att myndigheten ska lämna upplysningar, vägledning, råd och annan sådan hjälp till enskilda i frågor som rör myndighetens verksamhetsområde. Hjälpen ska lämnas i den utsträckning som är lämplig med hänsyn till frågans art, den enskildes behov av hjälp och myndighetens verksamhet. Om någon enskild av misstag vänder sig till fel myndighet, bör myndigheten hjälpa honom till rätta.

Det kan konstateras att Alexander Kuznetsov i sin begäran av den 20 september 2017 önskat ta del av tidtabeller för tunnelbanelinje 17 för åren 2008–2017. Som framkommit ovan har Alexander Kuznetsovs fråga skickats mellan olika avdelningar på trafikförvaltningen. Korrekt hade varit att undersöka och därefter meddela om handlingarna fanns samt pröva huruvida handlingarna i sådant fall skulle lämnas ut. Av utredningen framgår att Alexander Kuznetsov den 14 november 2017 erhållit efterfrågade handlingar för åren 2010–2017. Handläggare på Spårvägsmuseet eftersökte därefter de magasinerade flyttkartongerna och så snart resterande efterfrågade handlingar för åren 2008–2009 påträffades, den 28 januari 2018, skickades de till Alexander Kuznetsov. Även med hänsyn tagen till att det initialt rådde en viss oklarhet över huruvida handlingarna fanns, analogt eller digitalt, samt att de delvis fanns nedpackade i flyttkartonger på grund av flytt av Spårvägsmuseet, överstiger en sådan lång handläggningstid vida vad som är förenligt med tryckfrihetsförordningens krav på skyndsam handläggning.

Handläggningen av Alexander Kuznetsovs begäran att ta del av tidtabeller för tunnelbanelinje 17 för åren 2008–2017 hos trafikförvaltningen har brustit i denna del. Inom nämndens verksamhetsområde finns en tydlig rutin för hur framställningar om att ta del av allmänna handlingar ska hanteras på korrekt sätt. Nämndens rutin tillsammans med registrator på trafikförvaltningens instruktion har efterföljts i detta enskilda ärende men handläggningstiden är inte förenlig med den nämnda lagstiftningen på området.

Nämnden önskar framhålla följande.

Trafikförvaltningen är sedan 2013 arkiverande myndighet för AB SL och ska förvara material och handlingar i enlighet med arkivlagens (1990:782) bestämmelser. Alexander Kuznetsov hade rätt att begära ut de efterfrågade handlingarna. Alexander Kuznetsov informerades om att de efterfrågade handlingarna kan ha överlämnats till landstingsarkivet och att de eventuellt kan finnas där. Såvitt trafikförvaltningen känner till har inte Alexander Kuznetsov ställt frågan till landstingsarkivet.

> Vad gäller handläggningen inom nämndens verksamhetsområde konstateras att rutinen och instruktionen innebär att SL Kundtjänst i normalfallet hanterar dessa typer av frågeställningar och att ärenden som inkommer till trafikförvaltningen ska vidarebefordras direkt till SL Kundtjänst. De berörda handläggarna har således följt instruktion. Nämnden konstaterar dock att det på ett tydligare sätt borde klargjorts vilka handlingar som förvaras digitalt hos trafikförvaltningen respektive förvaras analogt på Spårvägsmuseet.
>
> Det framskymtar emellertid också på åtskilliga ställen i anmälan och den mail- och skriftväxling som förevarit i ärendet att de inblandade handläggarna kan ha missförstått varandra avseende var och på vilket sätt handlingarna arkiverats samt vems ansvar det ligger i att handlägga ärendet eller för all del vilken avdelning som är ansvarig för att hantera frågeställningen.
>
> Nämnden noterar också att registrators instruktion i efterhand konstaterats innehålla otydligheter kring vilka tidtabeller, för närvarande gällande eller äldre tidtabeller, som SL Kundtjänst har att lämna ut samt att instruktionen av den anledningen nu ändrats för att handläggningen ska ske förenligt med tryckfrihetsförordningens krav på skyndsam handläggning.
>
> Vid den genomgång som för närvarande görs av den dokumentation som finns nedpackad analyseras även hur ytterligare förfrågningar avseende nedpackat material ska hanteras framöver.
>
> Mot denna bakgrund anser nämnden att handläggningen får anses ha brustit.
>
> Med anledning av det inträffade har trafikförvaltningen beslutat att återigen se över rutinerna och följa upp hur detta följs.

Alexander Kuznetsov gavs möjlighet att kommentera remissvaret.

Rättslig reglering

Trafiknämnden har i sitt remissvar redogjort för skyndsamhetskravet enligt 2 kap. 12–13 §§ TF och för serviceskyldigheten enligt 4 § FL.

Det kan därutöver nämnas att JO i ett beslut den 18 april 2012 (JO 2012/13 s. 475, dnr 2859-2011) kritiserade en tingsrätt som under en ombyggnation förvarade arkivhandlingar nerpackade i flyttkartonger och under denna tid hade som rutin att försöka få personer som begärde ut allmänna handlingar att återta begäran och återkomma vid ett senare tillfälle. JO ansåg att rutinen stred mot den grundlagsfästa rätten att skyndsamt få ta del av allmänna handlingar. JO uttalade att det inte kan godtas att en domstol bygger om sitt arkiv så att allmänna handlingar under en tid i princip blir oåtkomliga.

Bedömning

Alexander Kuznetsov begärde den 20 september 2017 att få ta del av allmänna handlingar i form av tidtabeller för tunnelbanelinje 17 för åren 2008–2017. På det sätt som Alexander Kuznetsov har beskrivit och som framgår av trafiknämndens remissvar hänvisades han därefter runt mellan trafikförvaltningen, SL och spårvägsmuseet. Först den 14 november 2017 respektive den 28 januari 2018, dvs. efter drygt sju veckor (tidtabellerna för åren 2010–2017) respektive drygt fyra månader (tidtabellerna för åren 2008–2009) lämnades de begärda handlingarna ut. Handläggningen har alltså inte varit förenlig med det skyndsamhetskrav och den serviceskyldighet som lagen anger. Dessa åligganden måste givetvis tillgodoses även i samband med t.ex. en verksamhetsflytt. Som ansvarig för trafikförvaltningen, SL och spårvägsmuseet ska nämnden kritiseras för bristerna i handläggningen.

Jag utgår från att trafiknämndens översyn av rutinerna leder till att liknande dröjsmål inte uppstår igen.

Det som i övrigt har förekommit i ärendet ger inte anledning till några ytterligare åtgärder eller uttalanden från min sida.

Ärendet avslutas.

Lilian Wiklund

Elin Ruthström

Byråchefen Carina Sjögren har deltagit i beredningen av ärendet.

Sändlista:

Alexander Kuznetsov

Trafiknämnden i Stockholms läns landsting (dnr TN 2017-1631)