SKRIVELSE
2018-05-22

TN 2018-0819

miljöpartiet de gröna

Hanteringen av projektet nytt signalsystem på röda linjen

Bakgrund

Projektet med att byta signalsystem inleddes redan 2007 och skulle enligt en första tidsplan varit klart 2012. Det numera brutna kontraktet med leverantören Ansaldo skrevs 2010. Avtalet skrevs som en så kallad Turn Key leverans dvs att Ansaldo skulle leverera ett helt färdigt signalsystem redo att tas i omedelbar drift. Signalsystemet skulle dessutom implementeras i s.k. Brown Field miljö, dvs att den pågående driften av befintliga röda linjen inte skulle påverkas.

Projektet drabbades redan initialt av förseningar. Och 2014 genomfördes en totalrevision genomförd av PWC (TN 2014-0238) som fick till uppdrag att granska upphandlingen av signalsystem på dels röda linjen men även upphandlingarna av signalsystemen på Lidingöbanan och Tvärbanan Solnagren. Vid denna granskning konstaterades stora brister hos både leverantör och beställare.

Hos leverantören Ansaldo verkar det oklart om de egentligen ens skulle vunnit upphandlingen då de deras system ej var beprövat och testkört samt implementerat i Brown Field miljö i andra länder. Ansaldo verkar också underskattat komplexiteten av projektet samt åldern på det befintliga signalsystemet på röda linjen.

Styrning av projektet

Beställaren, dvs Trafikförvaltningen (TF), verkar å andra sidan oförmögen att ställa relevanta krav i upphandlingen, oförmögen att fatta beslut vilka varit kritiska för Ansaldos leverans (bl.a. signaleringsprinciperna) samt kommit med ständiga nya tilläggskrav i upphandlingen. Det konstaterades även att TF inte kunde överlämna tillfredsställande dokumentation kring anläggningens status och att Bombardier tillverkare av C20 tåg allt för sent levererade tillfredsställande dokumentation kring de då nya C20 tågen.

PWC konstaterar i sin rapport ”att båda parter bär sin beskärda del av ansvaret för den försening som uppstått i projektet”.

Tre år senare genomfördes en ny granskning av hela projektet röda linjen där signalsystemsuppgraderingen ingår tillsammans med ett antal nya projekt. Denna rapport (TN 2016-1321) beställdes 2016 och överlämnades i juni 2017 och då kunde samma granskare, PWC, konstatera följande rörande genomförandet av upphandlingen och installationen av nytt signalsystem på röda linjen:

1. Att rekommendationer och åtgärdsförslag som lämnades av PWC i Juni 2014 inte åtgärdats.
2. Att samtliga 6 delar som granskats hade fortfarande hade stora eller förvärvade brister gentemot 2014.
3. Att budgeten för nytt signalsystem riskerade att stiga med ca 2 miljarder kr.

PWC konstatera fortfarande stora brister hos både beställare och leverantör. PWC skriver även i sin rapport att:

”Projektspecifikationerna för MER (nya signalsystemet) och C30 är skrivna utifrån leverantörskontrakt med Ansaldo respektive Bombardier vilket undergräver programmets möjligheter att styra projektet”

“Tilläggsavtal med leverantör har inte varit uppe för diskussion på styrgruppsmöte, vilket bedöms vara en konsekvens av brist på insyn och transparens.”

“Det finns ingen helhetsbild i programmet ingen helhetsbild över vilka ändringsbegäran som är beslutade och av vem, om de är levererade, avtalade, betalade etc. I avtalet med Ansaldo saknas skrivelser om hur ändringar och tilläggsbeställning ska hanteras och betalas, vilket lett till att alla ändringsbegäran har gett leverantören möjligheter att omförhandla. Rutinerna är inte tydliga.”

“Då RLU i allmänhet och MER i synnerhet måste betraktas som ett utvecklingsprogram är vår bedömning att det inte har styrts som ett sådant. Programmet har inte brutit ner etapper till hanterbara entiteter och därför är det inte möjligt att bevaka framdrift eller få ledningens insyn om leveranser i förhållande till upparbetad budget.”

“Kritiska roller i projektet är vakanta, såsom testansvarig och kvalitetsansvarig.”

“MER-projektets budgetprognos är inte beslutad i Trafiknämnden. Projektet har sedan början av 2016 rapporterat en riskjusterad prognos som sammantaget skulle kunna innebära en kostnadsökning från beslutade 1,1 till 3,4 miljarder kr.”

Sammantaget förstärker rapporten från 2017 bilden av att vi har att göra med en leverantör som inte kan leverera men även en beställare som saknar förmåga att styra, leda och driva projekt mot uppsatta mål och budget.

Utöver detta framkommer i granskningen från 2017 ett antal uppgifter som, om de är korrekta, i sig själv är häpnadsväckande och borde vara föremål för en egen granskning till och med polisutredning mot i det fall tidigare VD eller annan ansvarig.

“Två fall av ändringsbegäran har noterats som förefaller vara uppdelade i flera delar i syfte att understiga delegationsnivån i TF:s beslutsordning.”

“Ett beslut om flytt av budgetmedel motsvarande 87 mkr, mellan två projekt är gjort utan stöd i delegationsordningen.”

“Till exempel har tre förskottsbetalningar till Ansaldo under 2016 inte bokförts som förskott samt saknar bankgarantier. TF saknar i tillägg säkerhet genom att bankgarantin som gäller för originalavtalet med Ansaldo löpt ut 2014. Enligt ekonomihandboken och SLL:s finanspolicy ska TF erhålla bankgaranti eller motsvarande garanti från leverantören innan betalning av förskott erläggs.”

Politisk transparens

Efter levererad granskning i 2017 anser Miljöpartiet att riktiga och adekvata åtgärder vidtagits av förvaltning när det gäller att stärka hela styrningen av programmet kring röda linjens uppgradering. Dock kvarstår frågor kring hur information gavs till Trafiknämnden vid tiden för beslut om upphävandet av Ansaldos kontrakt samt bristen på åtgärder från både politik och på förvaltningsnivå fram till beställningen av den senare granskningen 2016. Ytterst ligger ansvaret hos Alliansparterna som har styrt i landstinget under hela RLU projektets tid.

Vid tidpunkten för beslut om upphävande av kontraktet med Ansaldo informerades Trafiknämndens gruppledare kring vilka bedömningar som låg till grund för hävandet av avtalet. Bla redovisades de brev och korrespondens som förvaltningschef skickat till Ansaldo där SL lägger hela skulden för hävandet på Ansaldo. Ovanstående granskade rapporter redovisades inte för nämnden. Miljöpartiet förväntar sig full transparens gentemot oppositionen och allmänheten kring hanteringen av projektet nytt signalsystem på röda linjen.

Därmed är våra frågor:

1. Anser ni att ni gav nämnden en heltäckande bild över bakgrunden till beslutet att häva kontraktet med Ansaldo? Om ja, av vilken anledning ansåg ni inte att ovanstående rapporter var relevanta?

2. Delar ni den bild som PWC ger i sin granskning kring TFs och Ansaldos brister i drivandet av projektet?

3. Till vilken del delar ni bedömningen från PWC att inga åtgärder genomförts för att förbättra styrningen och ledningen av projektet mellan 2014 och 2017? Om ja, varför har i så fall inga åtgärder vidtagits?

4. Vilka åtgärder har vidtagits för att säkerställa att fullmäktige och i förlängningen medborgarna har möjlighet att granska verksamheten utifrån de uppgifter som rapporten ger vid handla om förskottsutbetalningar i strid mot regelverk och där summor delats upp för att understiga gränsen för politiska beslut?