Moderaterna
Kristdemokraterna
Liberalerna

SÄRSKILT UTTALANDE
2025-10-21

TN 2024-1083
FUT 2025–0331

Trafiknämnden
Ärende 11

Yttrande över Regionrevisorernas årsrapport 2024 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms lokaltrafik

Regionrevisorernas årsrapport för 2024 ger en oroande men tyvärr inte oväntad bild av en verksamhet där styrning, ansvar och långsiktighet har försvagats under nuvarande politiska ledning.

Revisorerna konstaterar att nämndens verksamhetsmässiga resultat inte är tillfredsställande, att styrningen och kontrollen inte är helt tillräcklig, och att endast tre av sju mål uppnås. Den ekonomiska obalansen kvarstår trots återkommande åtgärdsplaner, och de strukturella problemen inom både ekonomi och verksamhetsstyrning riskerar att permanentas om inte kraftfulla åtgärder vidtas.

Hanteringen av betalningsgarantierna inom Tvärbanan Norr Kistagrenen är en tydlig illustration av de styrningsproblem som regionrevisorerna valt att framhålla. Revisorerna konstaterar att nämnden agerade utanför sina befogenheter enligt kommunallagen, ett grundläggande fel som nu bekräftats i domstol. Regionrevisorerna nämner det tilläggsavtal som tecknades i januari 2023 men de nämner inte den upphandlingsskadeavgift som Region Stockholm ålagts av Konkurrensverket med anledning av avtalet.

Detta är ett ärende där oppositionen både i AB SL:s styrelse, nämnden och regionstyrelsen under lång tid påtalat att hanteringen var felaktig. Att nämnden ”arbetat proaktivt och informerat fullmäktige, regionstyrelsen och revisorer om händelsen” är något vi vill dementera.

Vad gäller Bussterminal Slussen så var oppositionen förutseende även avseende detta investeringsprojekt. I maj 2023 fattade fullmäktige beslut om att fortsätta genomförandet av Bussterminal Slussen och trafiknämnden fick i uppdrag att senast september 2023 inkomma med ett slutligt förslag till förnyat genomförandebeslut efter förhandling med Stockholms stad om tilläggsavtal. Tilläggsavtalet skulle tydliggöra projektets styrning och ledning, roller och ansvar samt kostnadsansvar för fördyringarna.

I november 2023 fattade regionstyrelsen beslut om att fortsätta genomförandet av Bussterminal Slussen men inget tilläggsavtal fanns på plats. Inte heller i februari 2024 fanns något tilläggsavtal och vi påtalade att det saknades ekonomisk riskreserv. Inte heller i mars 2025 fanns något tilläggsavtal. Nu har projektet blivit ytterligare försenat. Det är uppenbart

att ett tilläggsavtal med tydliggöranden av projektets styrning och ledning, roller och ansvar samt kostnadsansvar hade behövts.

Revisorernas kritik mot trygghetsarbetet är också allvarlig. De pekar på otydlig ansvarsfördelning, personberoende och avsaknad av långsiktig planering. Trots det bemöter förvaltningen kritiken med att man “inte känner igen bilden” och menar att arbetet redan fungerar väl. Förvaltningens förhållningssätt riskerar att cementera bristerna snarare än att åtgärda dem.

Det är även anmärkningsvärt att punktligheten anges inte ha mätts under året. Trafikutövarna rapporterar in denna månadsvis och informationen finns tillgänglig. Bland annat visar den att pendeltågens punktlighet under 2024 låg på 85,7%. Punktligheten har inte varit så låg sedan, åtminstone, 2008.

Även målet ”Andel länsinvånare som upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör” bör skärskådas. Förvaltningen konstaterar exempelvis i sitt budgetunderlag för 2026 att nedskärningarna som genomfördes i augusti 2024 har ”påverkat resandet negativt”. Detta är troligtvis också en av anledningarna till att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna inte ser bättre ut. Detta särskilt som tullpassagerna i länet inte ökat i någon större utsträckning.

De ”ökade nettokostnader för SL” som man skriver om har påverkat målet ”Kostnad per personkilometer, SL-trafiken” handlar om att styret ingick ett nödavtal med SJ med löpande räkning och cost plus, vilket gjorde att kostnaderna för pendeltågstrafiken blev en miljard kronor dyrare under 2024 än budgeterat.

Sammantaget framträder en bild av en organisation där den politiska ledningen tappat greppet om helheten. Styrningen präglas av kortsiktiga beslut, otydliga ansvarsförhållanden och svag uppföljning. De återkommande bristerna i intern kontroll, trygghetsarbete och ekonomisk balans vittnar om att problemen inte är isolerade, utan systemiska.
Det är också olyckligt att förvaltningen i vissa fall avvisar revisorernas iakttagelser.

Vi delar revisionens bedömning att styrningen och kontrollen i trafiknämndens verksamhet inte är tillräcklig och att den ekonomiska styrningen måste stärkas. För att återställa förtroendet för SL och kollektivtrafiken i länet krävs en tydlig politisk ledning med fokus på långsiktighet, effektivitet och trygghet för resenärerna.