Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-12-18

Ärende
TN 2019-1197
FUT 2019-0994

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafiknämnden
2020-01-28, punkt 8

Yttrande över regionrevisorernas Delrapport 2019 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Ärendebeskrivning

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

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

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

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande daterat 2019-12-18 samt nedanstående underlag

- Förslag till trafiknämndens yttrande
- Delrapport 2019 trafiknämnden

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår för egen del samt inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik att trafiknämnden beslutar följande.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-12-18

Ärende
FUT 2019-0994
TN 2019-1197

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

1. Nämnden avger för egen del och på AB Storstockholms Lokaltrafiks vägnar yttrande i enlighet med bilagt förslag.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Sammanfattning

I revisionens delrapport ges en lägesrapport utifrån de granskningar som genomförts hittills under året inklusive en översiktlig granskning av delårsrapporten för trafiknämnden och AB Storstockholms lokaltrafik (SL). Revisionens rapport är en delrapportering inför den slutliga avrapporteringen och bedömning utifrån årets granskning i mars/april 2020. Trafiknämnden har två förvaltningar, trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar och styrelsen för SL.

Nämndens synpunkter önskas särskilt vad gäller trafiknämndens arbete att stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov, till exempel inom tunnelbanan.

Revisionen bedömer nämndens prognos, för det ekonomiska och det verksamhetsmässiga resultatet som ska prognostiseras i nämndens delårsrapport, i allt väsentligt som rimlig.

Intern styrning och kontroll

Revisionen bedömer att pågående utvecklingsarbete ligger i linje med revisionens tidigare synpunkter och lämnade rekommendationer. Revisionen konstaterar samtidigt att arbetet är långsiktigt. Av de granskningar som hittills genomförts 2019 framkommer att förändringsarbetet för att säkerställa tillräckliga förutsättningar för intern styrning och kontroll behöver fortsätta. Revisionen noterar behov av att förtydliga beslutsordningens instruktioner och säkerställa en systematisk uppföljning av den praktiska tillämpningen.

Revisionen har tidigare rekommenderat nämnden att stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov. Revisionen noterar att sedan tidigare kända investeringsbehov inom brandskyddsområdet inte har lyfts fram av nämnden i underlaget för budget 2020. Revisionen anser vidare att det är angeläget att trafiknämnden preciserar och tidsätter det fortsatta arbetet vad gäller systemanalys och utvecklingsplan tunnelbana men också andra nära kopplade utredningar, i syfte att skapa kontroll över de kommande investeringsvolymerna i tunnelbanan, såväl ersättnings- som strategiska investeringar.

Räkenskaper

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

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

Bakgrund

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

Granskning av förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas i sin helhet i avsnitt 5. Avsnitt 2 – 4 avser granskning av den verksamhet som utövas av trafikförvaltningen.

Revisionen har rapporterat uppföljning på sex utestående rekommendationer ställda till trafiknämnden, samtliga avseende trafikförvaltningens verksamhet. En rekommendation har bedömts som åtgärdad. En rekommendation bedöms

som delvis åtgärdad. En rekommendation utgår. För tre rekommendationer kvarstår bedömningen delvis åtgärdad.

Överväganden

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

Trafikförvaltningen

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

I revisorernas sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare och innevarande år listas 49 rekommendationer ställda till trafiknämnden avseende trafikförvaltningens verksamhet. Av dessa har revisorerna bedömt att en utgår och en som åtgärdad. Förvaltningen har meddelat revisorerna att 20 av de återstående 47 rekommendationerna är åtgärdade och klara för revisorernas uppföljning.

I revisorernas sammanställning och uppföljning av rekommendationer ställda till förvaltningarna (B-lista) är 32 ställda till trafikförvaltningen. Av dessa har revisorerna bedömt att en utgår och 2 som åtgärdade. Förvaltningen har meddelat revisorerna att 13 av de återstående 29 rekommendationerna är åtgärdade och klara för revisorernas uppföljning.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

Revisorerna har ställt en rekommendation till trafiknämnden avseende förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet där revision anser att förvaltningens ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen. Revisionen bedömer att det inte görs några systematiska kontroller av den praktiska tillämpningen av beslutsordningen inom förvaltning för utbyggd tunnelbana. Detta innebär att det kan finnas risk

för att beslut som skulle ha hanterats som delegationsbeslut inte dokumenteras och rapporteras på ett korrekt sätt.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana kommer att genomföra informationsinsatser för att förbättra kunskapen inom förvaltningen kring delegationsbeslut. Förvaltningen kommer att kontrollera att hanteringen av delegationsbeslut sker i enlighet med beslutsordningen genom att slumpvis granska fattade delegations- och verkställighetsbeslut. Granskningen syftar till att stämma av att beslut är fattat av rätt beslutsfattare och att beslut är anmält till trafiknämnden om det är ett beslut fattat på delegation. Kontrollen planeras vara en del av uppföljningen i förvaltningens internkontrollplan.

Revision önskar särskilt synpunkter vad gäller trafiknämndens arbete med att stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov, till exempel inom tunnelbanan.

Arbetet med tunnelbaneutbyggnaden kan innebära tillkommande investeringar i angränsande anläggningar. Inom Region Stockholm har trafikförvaltningen uppdraget att driva frågan om tillkommande investeringar kopplade till nya tunnelbanan. Förvaltningen för utbyggd tunnelbana lägger stor vikt vid att vid behov stötta samt samråda med trafikförvaltningen i deras utredningsarbete avseende tillkommande investeringar. Utredningsarbetet kring tillkommande investeringar är av stor vikt eftersom det kommer att påverka regionens långsiktiga investeringsplan.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana har påbörjat en större genomlysning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen samt tidplanen. Denna kommer att utgöra grunden för en stärkt och kontinuerlig uppföljning samt rapportering av ekonomi och tidplan till Trafiknämnden.

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

Ekonomiska konsekvenser
Beslutsärendet har inga ekonomiska konsekvenser

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-12-18

Ärende
FUT 2019-0994
TN 2019-1197

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sara Catoni
tf Förvaltningschef
Trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Trafiknämnden

YTTRANDE
2019-12-18

Ärende
TN 2019-1197
FUT 2019-0994

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Regionledningskontoret
Registraturen
Box 22550
104 22 Stockholm

Yttrande över regionrevisorernas Delrapport 2019 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

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

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

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

Trafikförvaltningen

Trafiknämndens arbete med att stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov

I samband med att delrapport 2019 överlämnades till trafiknämnden och styrelsen för AB SL för yttrande framställde revisionen en särskild önskan om att få nämndens synpunkter vad gäller trafiknämndens arbete med att stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov, till exempel inom tunnelbanan.

Nämnden hänvisar i huvudsak till 2020 års budget och verksamhetsplan som beskriver vad som görs för att på bästa sätt hantera styrningen av de historiskt stora investeringar i kollektivtrafik som Stockholmsregionen står inför samt

även de tillkommande följdinvesteringarna i bytespunkter, nya bussterminaler och anpassning av trafikstyrningssystem, samt tidigareläggning av investeringarna i 2017 års Sverigeförhandling.

Styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen har sin början i tidiga behovsanalyser med utgångspunkt i trafikförvaltningens strategiska ramverk. Det pågående arbetet med systemanalyser, samt analys av regionens behov av kollektivtrafik lägger grunden för de vägval som bäst stödjer framtidens leverans av kollektivtrafik. Det pågående arbetet med systemanalys tunnelbana kommer att medföra en utvecklad verksamhetsförmåga att analysera och hantera behoven av allt mer komplexa och integrerade trafiksystem.

En översiktlig systemanalys med avseende på tunnelbanans utmaningar och behov fram till år 2050 har sammanställts, TN 2018-1214. Här konstateras att kommande investeringar måste göras utifrån ett systemperspektiv och sett till hela kollektivtrafiksystemet. I sammanställningen beskrivs såväl utmaningarna framåt vad gäller depå- respektive trafikstyrningssystemet, som möjligheterna att identifiera rätt åtgärder för att hantera dessa utmaningar. En överblicksbild av beroenden mellan tekniska delsystem som omfattar spår, energi, trafikstyrning, arbetsfordon, station, fordon och depå ingår i rapporten. Rapporten är en av ett antal rapporter som tas fram inom ramen för systemanalysuppdraget.

Den mer omfattande systemanalysen med avseende på trafikstyrning, TN 2018-1214, föreslår strategiska åtgärder för trafikstyrningssystemet som bidrar till och gynnar den långsiktiga utformningen av tunnelbanesystemet. Rapporten ger ett underlag för att kunna fatta adekvata beslut för tunnelbanan som är i linje med införande av en långsiktig systemlösning för trafikstyrning. Resultatet har omhändertagits inom ramen för pågående utredning om tunnelbanans framtida trafikstyrningssystem.

Systemanalys tunnelbana omfattar utveckling av metodstödet för att etablera ett arbetssätt på trafikförvaltningen i syfte att löpande kunna analysera tunnelbanesystemet och förstå utvecklingsbehov utifrån en helhet på ett bättre sätt än tidigare. Analysmetoden har under 2019 bidragit med underlag till kommande beslut om fordon för tunnelbanan, inför kommande trafikaffärer, till pågående utredningsstudie för framtida trafikstyrningssystem och vad gäller pågående utredningsstudie om tillkommande investeringar med anledning av

utbyggd tunnelbana. En pilotstudie om ledning och styrning av tunnelbanesystemet har också genomförts.

Tjänsteutlåtandet i ärendet Fortsatt arbete med tunnelbanans mål och syfte, som trafiknämnden behandlade vid sitt sammanträde 2019-05-14, var en rapportering till nämnden av hur uppdraget Systemanalys tunnelbana omhändertagits där nämnden även uppdrar åt förvaltningschefen att fördjupa arbetet med tunnelbanans mål och syfte/roll i kollektivtrafiksystemet inom ramen för arbetet med att ta fram trafikplan 2050.

Systemanalysen av tunnelbanesystemet fortgår och ger underlag till vilka studier, utöver de som redan pågår, som behöver göras för att kunna prioritera och genomföra identifierade åtgärder från systemanalyserna. Dessa studier kommer att rapporteras till nämnden i vanlig ordning.

Klarläggandet av den strategiska inriktningen är en grundförutsättning som utmynnar i att nödvändiga och preciserade åtgärder kan inkluderas i kommande verksamhetsplaner och ge underlag till arbetet med att definiera de ekonomiska ramarna för verksamheten. Ramar som presenteras i den årliga budgeten.

Utöver systemanalyser pågår ett flertal aktiviteter som syftar till att stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov.

Arbetet med att kartlägga förvaltningens kärnprocesser fortsätter. Arbetet kommer att bidra till ökad tydlighet kring ansvar, styrning och gemensamma arbetssätt. Det fortsatta arbetet med förvaltningens leda- och styraprocess kommer att tydliggöra och förbättra hur trafikförvaltningen leds och styrs.

En ny riktlinje för investeringar har beslutats av regionfullmäktige där bland annat krav finns på att en totalkostnadskalkyl ska ingå redan vid beslut om att inleda inriktningsfasen. Kalkylen gör det möjligt att tidigare få en välgrundad bedömning av både kostnader och investeringsutgifter, samt även de ekonomiska följdeffekterna efter driftsättning. Beslutsunderlaget till att inleda inriktningsfasen ska även innehålla en riskanalys och riskbedömning. Syftet med riktlinjen är att Region Stockholms investeringar ska styras, prioriteras och genomföras på effektivast möjliga sätt, med beaktande av att investeringsutgiften leder till mångåriga drifts- och kapitalkostnader som

Region Stockholms nämnder och bolag ska bära. Trafikförvaltningen deltar i regionledningskontorets implementeringsarbete.

För att säkerställa en god samverkan med förvaltning för utbyggd tunnelbana har program Utbyggnad TUB inrättats. Programmets uppdrag är att leda trafikförvaltningens arbete och gentemot förvaltning för utbyggd tunnelbana säkerställa att den anläggning som byggs blir driftsatt, har en låg driftkostnad, är optimerad ur resenärs- och arbetstagarsynpunkt samt att säkerställa en effekthemtagning ur ett trafikalt perspektiv. Programmet ska dessutom planera och genomföra tillkommande investeringar för befintlig tunnelbana, bytespunkter samt angränsande anläggningar med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana i enlighet med Stockholmsförhandlingen.

För att stärka kostnadsmedvetenhet och förbättra beslutsprocessen för investeringar fortsätter förvaltningens arbete med att utveckla investeringsstyrningen under 2020 där förvaltningens processer harmoniseras med regionens styrande principer för investeringar och riktlinje för investeringar. Under 2020 påbörjas arbetet med en TKI-modell (tid, kostnad, innehåll), en modell och styrmetod för effekthemtagning av program och projekt, en utvecklad ekonomi- och statusrapportering, samt en modell för successiva kalkyler.

För att få en övergripande förståelse för den ekonomiska utvecklingen på lång sikt testar förvaltningen årligen olika ekonomiska scenarios i en tioårskalkyl. Resultatet från modellen visar vilket ekonomiskt utrymme som kommer att krävas långsiktigt och som ska täckas av anslagsutveckling, prisjusteringar och löpande effektiviseringar. Modellen innehåller antaganden om investeringar, trafik- och resandeutveckling och bygger på ca 40 olika parametrar. Under 2020 ska ett systemstöd som kan ta över dagens funktionalitet i Excel utvecklas. Systemstödet ska ge större flexibilitet, högre noggrannhet, möjlighet till mer avancerade beräkningar, samt en bättre scenariohantering. Kalkylmodellen är ett arbetsdokument och delges inte nämnden och regionledningskontoret annat än i dialog.

Ett kontinuerligt arbete med att skapa långsiktigt mer effektiva trafikavtal fortsätter, bland annat genom utvecklad samverkan mellan parterna, nedbrutna handlingsplaner i avtalen samt konsekvent uppföljning av avtalen med efterkalkyler och strategisk måluppföljning.

Systemverktyg för bättre och snabbare analys av effektiviteten i trafiksystemet är under utveckling, som sammantaget med den pågående utökningen av passagerar- och fordonsmätningar, samt en ny teknisk plattform för att säkerställa datakvaliteten kommer att stärka analyskapacitet och förbättra möjligheterna till uppföljning och styrning.

Under 2020 tas en effektiviseringsplan fram som kommer att implementeras under planperioden. Planen omfattar en effektivisering av beställarorganisationen med 2 procent fördelad på personalkostnader, specialistkonsulter och övriga administrativa omkostnader.

Verksamhetsstyrning

Revisionen ser positivt på det omfattande utvecklingsarbete för stärkt verksamhetsstyrning som pågår inom trafikförvaltningen. Revisionen bedömer att arbetet fortskrider i linje med konstaterade behov, men noterar samtidigt att det handlar om ett långsiktigt utvecklingsarbete där mycket av grundläggande strukturer och arbetsformer behöver förändras.

Revisionen bedömer att förutsättningarna för den interna kontrollen avseende avtal behöver stärkas. Avtal som sluts med extern part behöver finnas tillgängliga på ett samlat sätt för att underlätta den interna kontrollen och uppföljningen av kostnader och för att få en samlad bild av nämndens åtaganden.

Rekommendation:

- Trafikförvaltningens ledning bör stärka förutsättningarna för den interna kontrollen av avtal som tecknas genom att säkerställa att avtal finns tillgängliga på ett samlat sätt.

Trafikförvaltningen är överens med revisionen om att avtal som sluts med extern part behöver finnas tillgängliga på ett samlat sätt. Förvaltningens avtal förvaras för närvarande i upphandlings-verktyget TendSign och/eller i ärendehanteringssystemet EDIT. Förvaltningen är medveten om att inget av alternativen innebär en fullständig täckning av vårt avtalsbestånd. Frågan är fortsatt prioriterad genom att vi arbetar aktivt med att öka graden av dokumenterade avtal i de befintliga systemen. Om detta inte skulle ge önskad effekt blir nästa steg att överväga att införa ett nytt separat system. Ett sådant införande innebär dock ett omfattande arbete och är avhängigt av att

organisationen kan avsätta tillräckligt med tid för att fullt ut implementera system och arbetssätt.

Beslutshantering

Revisionen bedömer att det finns risk för att trafiknämnden inte fullt ut säkerställer att delegation och verkställigheten hanteras på ett korrekt sätt. Detta eftersom revisionen anser att det finns risk för att ärenden som förvaltningen hanterar som verkställighetsbeslut kan vara delegationsbeslut enligt kommunallagen, i de fall som det föreligger alternativa lösningar och beslutsfattaren måste göra vissa överväganden. Vidare bedömer revisionen att förvaltningen bör tydliggöra den reglering av verkställighet som finns i beslutsordningen, framförallt gällande avrop inom ramavtal/avtal samt utveckla anvisningarna för tillämpning av denna. Revisionen bedömer också att dokumentationen av verkställighetsbeslut behöver stärkas i enlighet med lagstiftningen. Det är revisionens mening att förvaltningen bör peka ut ett tydligt ansvar för en systematisk uppföljning av den praktiska tillämpningen av beslutsordningen för att stärka den interna kontrollen.

Rekommendationer:

- Trafikförvaltningens ledning bör utveckla beslutsordningen för att säkerställa att det är tydligt
    - hur regleringen av avrop inom ramavtal/avtal ska tillämpas.
    - hur verkställighetsbeslut ska dokumenteras.
- Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.

Trafikförvaltningen har sedan tidigare infört ett antal ändringar i nämndens delegations- och beslutsordning som syftat till att tydliggöra skillnaderna mellan beslut i kommunallagens mening och beslut som fattas inom ramen för verkställighet. Beslut om avrop från ramavtal och beställningar inom ramen för befintliga avtal hänför sig i all regel till verkställighet.
Förvaltningen avser att ytterligare förtydliga vissa åtgärder inom ramen för befintliga avtal, t.ex. beställningar av ersättningstrafik, samt hur beslut inom ramen för verkställighet kan dokumenteras ytterligare. Förvaltningen avser även att vidta åtgärder för att säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

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

Rekommendation:

- FUT:s ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.

Revisionen bedömer att det inte görs några systematiska kontroller av den praktiska tillämpningen av beslutsordningen inom förvaltningen. Detta innebär att det kan finnas risk för att beslut som skulle ha hanterats som delegationsbeslut inte dokumenteras och rapporteras på ett korrekt sätt.

Förvaltningen kommer att genomföra informationsinsatser för att förbättra kunskapen inom förvaltningen kring delegationsbeslut. Förvaltningen kommer att kontrollera att hanteringen av delegationsbeslut sker i enlighet med beslutsordningen genom att slumpvis granska fattade delegations- och verkställighetsbeslut. Granskningen syftar till att stämma av att beslut är fattat av rätt beslutsfattare och att beslut är anmält till trafiknämnden om det är ett beslut fattat på delegation. Kontrollen planeras vara en del av uppföljningen i förvaltningens internkontrollplan.

Revision önskar särskilt synpunkter vad gäller trafiknämndens arbete med att stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov, till exempel inom tunnelbanan.

Arbetet med tunnelbaneutbyggnaden kan innebära tillkommande investeringar i angränsande anläggningar. Inom Region Stockholm har trafikförvaltningen uppdraget att driva frågan om tillkommande investeringar kopplade till nya tunnelbanan. Förvaltningen lägger stor vikt vid att vid behov stötta samt samråda med trafikförvaltningen i deras utredningsarbete avseende

tillkommande investeringar. Utredningsarbetet kring tillkommande investeringar är av stor vikt eftersom det kommer att påverka regionens långsiktiga investeringsplan.

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

Förvaltningen arbetar kontinuerligt för att hantera revisionens rekommendationer med mål att utveckla och förbättra verksamheten.

REGIONREVISORERNA

Delrapport 2019

Trafiknämnden

Region Stockholm

Regionrevisorerna

2019-10-22

Diarienummer
RK 2019-0054

Trafiknämnden
Styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik

Delrapport 2019
Trafiknämnden och AB Storstockholms Lokaltrafik

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade vid sitt möte 2019-10-22 att överlämna rapporten till trafiknämnden och styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik för yttrande senast 2020-01-31.

Nämndens synpunkter önskas särskilt vad gäller trafiknämndens arbete att stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov, till exempel inom tunnelbanan.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Anders Lönn
Ordförande

Christina Holmqvist
Sekreterare

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

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

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

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

Sammanfattning

I denna rapport ges en lägesrapport utifrån de granskningar som genomförts hittills under året inkl. en översiktlig granskning av delårsrapporten för trafiknämnden och AB Storstockholms lokaltrafik (SL). Revisionens rapport är en delrapportering inför den slutliga avrapporteringen och bedömning utifrån årets granskning i mars/april 2020. Trafiknämnden har två förvaltningar, trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar och styrelsen för SL.

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Nämnden prognostiserar årets resultat till 400 mnkr (trafikförvaltningens verksamhet 400 mnkr, FUT:s 0 mnkr), vilket är i överensstämmelse med fullmäktiges resultatkrav. För investeringarna prognosticeras en upparbetningsgrad på 86 procent. Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport.

Nämnden bedömer att målnivåerna för de redovisade indikatorerna delvis kommer att uppnås. Den indikator som prognostiseras att inte nå målnivåerna är andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik. Nämnden rapporterar att åtta uppdrag är slutförda, 18 pågår enligt plan, fyra pågår med avvikelse och ett är ännu inte påbörjat.

Revisionen bedömer nämndens prognos, för det ekonomiska och det verksamhetsmässiga resultatet som ska prognostiseras i nämndens delårsrapport, i allt väsentligt som rimlig.

Intern styrning och kontroll

Revisionen bedömer att pågående utvecklingsarbete ligger i linje med revisionens tidigare synpunkter och lämnade rekommendationer. Revisionen konstaterar samtidigt att arbetet är långsiktigt. Av de granskningar som hittills genomförts 2019 framkommer att förändringsarbetet för att säkerställa tillräckliga förutsättningar för intern styrning och kontroll behöver fortsätta. Revisionen noterar behov av att förtydliga beslutsordningens instruktioner och säkerställa en systematisk uppföljning av den praktiska tillämpningen.

Revisionen har tidigare rekommenderat nämnden att stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov. Revisionen noterar att sedan tidigare kända investeringsbehov inom brandskyddsområdet inte har lyfts fram av nämnden i underlaget för budget 2020. Revisionen anser vidare att det är angeläget att trafiknämnden preciserar och tidsätter det fortsatta arbetet vad gäller systemanalys och utvecklingsplan tunnelbana men också andra nära kopplade utredningar, i syfte att skapa kontroll över de kommande investeringsvolymerna i tunnelbanan, såväl ersättnings- som strategiska investeringar.

Räkenskaper

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

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

Innehåll

1 Nämndens och styrelsens ansvar 1

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2019-08-31 1
2.1 Ekonomi 1
2.2 Verksamhet 3

3 Intern styrning och kontroll 4
3.1 Ekonomi- och investeringsstyrning 4
3.2 Verksamhetsstyrning 11
3.3 Brandskydd 14
3.4 Intern kontroll i intäktsprocessen 15
3.5 Beslutshantering 16
3.6 Granskningar utan väsentliga iakttagelser 18
3.7 Uppföljning av tidigare rekommendationer 18

4 Räkenskaper 18
4.1 Delårsrapport 2019-08-31 18

5 Förvaltning för utbyggd tunnelbana 19
5.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat prognos per 2019-08-31 19
5.2 Intern styrning och kontroll 19
5.3 Räkenskaper 21

6 Yttrande över Årsrapport 2018 22

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

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

Bilaga 3 Yttrande över årsrapport 2018

Förteckning över PM

Följande PM har från revisionskontoret lämnats till ledningen för trafikförvaltningen:

- Beslutshanteringen inom trafikförvaltningen

1 Nämndens och styrelsens ansvar

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

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) är formellt ansvariga för avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på land som överlåtits till bolaget. SL har även ansvar för förvaltning av avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på land. Sedan 2019-07-01 är Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ett av SL:s dotterbolag[1]. WÅAB ansvarar för avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på vatten.

Trafiknämnden har enligt sitt reglemente i uppgift att sköta förvaltningen av SL:s och WÅAB:s avtal och tillgångar vilket reglerats i samarbetsavtal mellan trafiknämnden och SL respektive WÅAB. [2] Styrelsen för ett bolag ansvarar dock alltid för bolagets angelägenheter och ska fortlöpande kontrollera om lämnad delegation kan upprätthållas (ABL 4 §). Lekmannarevisonen lämnar därför samma omdöme för SL som för trafiknämnden på området intern styrning och kontroll.

Avsnitt 2 - 4 i denna rapport omfattar granskning av den verksamhet som utövas inom trafikförvaltningen, inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik (SL). Granskning av den verksamhet som utövas inom FUT redovisas i sin helhet i avsnitt 5.

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2019-08-31

2.1 Ekonomi

Nämnden prognostiserar årets resultat till 400 mnkr, vilket är i överensstämmelse med fullmäktiges resultatkrav[3].

Intäkterna prognostiseras till 22 184 mnkr, vilket är 242 mnkr (ca 1,1 procent) högre än budgeterat. Biljett-/resenärsintäkterna beräknas överstiga budgeten med ca 196 mnkr. De ökade intäkterna anges vara en följd av en allmänt ökad försäljning av biljetter jämfört med budget. Ökningen anges delvis ha påverkats av att budgeterat statsbidrag för gratis ungdomsbiljetter togs bort (se nedan). Reklamintäkterna beräknas bli 109 mnkr högre än budgeterat, vilket förklaras med slutreglering av leverantörs reklamförsäljning varav 57 mnkr är hänförligt till 2018.

---

[1] WÅAB har tidigare varit ett självständigt bolag (ingående i LISAB-koncernen) inom trafiknämndens verksamhet. Från 2019-07-01 är WÅAB ett dotterbolag till SL. (Detta innebär att en av punkterna i nämndens reglemente behöver ändras. Se vidare revisionens delrapport för regionstyrelsen 2019 där samtliga reglementen granskas.)
[2] WÅAB har vid granskningstillfället fortfarande egna, från SL, fristående avtal.
[3] Det framgår av fullmäktiges budget att resultatkravet om 400 mnkr gäller SL.

Övriga intäkter prognosticeras bli 105 mnkr lägre än budget. De största avvikelserna utgörs av uteblivet statsbidrag för gratis ungdomsbiljetter (79 mnkr) samt lägre intäkter för externa projekt (49 mnkr), som är resultatneutralt, dvs. motsvarande lägre belopp finns på kostnadssidan. Utöver detta finns diverse mindre (positiva och negativa) delposter.

Kostnaderna, inkl. avskrivningar och finansiella poster, uppgår enligt prognosen till 21 784 mnkr, vilket är 242 mnkr (ca 1,1 procent) högre än budgeterat. Inom ramen för denna budgetavvikelse på totalnivå finns en rad positiva och negativa avvikelser. Kostnaderna för köpt landtrafik prognosticeras bli 40 mnkr lägre än budget. En förklaringsfaktor är lägre kostnader i busstrafiken (67 mnkr) med dels lägre kostnader för index, dels lägre incitamentkostnader. Avvikelsen motverkas delvis av högre VBP[4] -kostnader (27 mnkr) för tvärbanan kopplat till ökat resande. Köpt sjötrafik får högre kostnader (27 mnkr) framförallt beroende på ett tilläggsavtal med högre pris per trafiktimme. Kostnaderna för drift och underhåll prognostiseras bli 29 mnkr högre än budget. Inom drift och underhåll noteras ökade kostnader för planerat underhåll (65 mnkr) och akut underhåll (36 mnkr) samt driftkostnader (17 mnkr) inom trafikanläggningen. Däremot minskar kostnaderna för driftprojekt inom investeringsverksamheten (62 mnkr) och drift inom IT-verksamheten (40 mnkr). Personalkostnaderna prognostiseras bli 20 mnkr högre än budget. Här bedöms lönekostnaderna bli betydligt lägre än budget (102 mnkr) vilket vägs upp av kostnader för inhyrd personal (122 mnkr).

Övriga kostnader prognosticeras bli 195 mnkr högre än budget. Den största avvikelsen (143 mnkr) utgörs av ökade kostnader för utrangeringar samt av en minskad kostnadsreducering (88 mnkr) kopplat till personalredovisningen (se nedan). Resterande avvikelse inom övriga kostnader består av diverse (positiva och negativa) delposter.

Avskrivningskostnaderna prognostiseras bli 7 mnkr lägre än budget främst på grund av förskjutningar av aktiveringar inom diverse projekt. Finansnettot beräknas påverkas negativt (18 mnkr) jämfört med budget huvudsakligen till följd av högre räntekostnader för dröjsmålsränta (21 mnkr) avseende innehållna fakturabetalningar efter skiljedomsförfarande.

Revisionen konstaterar att trafiknämndens rapportering i allt väsentligt följer regionledningskontorets anvisningar för delårsrapporteringen. Revisionen har dock tidigare i olika sammanhang pekat på att nämnden behöver efterfråga, och i olika sammanhang också vidareredovisa, mer utförlig information än vad som efterfrågas i de allmänna anvisningarna som gäller alla nämnder och bolag. Trafiknämndens verksamhet har enligt revisionens mening särdrag som kräver fördjupade alternativt kompletterande analyser och redovisning. Det är revisionens bedömning att det inte finns några hinder för att trafiknämnden efterfrågar mer utförligt information än vad anvisningarna föreskriver. Revisionen har tidigare framhållit behovet av en fördjupad analys av trafikkostnaderna motsvarande den som redan ges för biljettintäkterna. Även om analysen av avvikelser mot budget i delårsrapporteringen 2019 är

[4] VBP=Verifierad betalande påstigande

mer utvecklad än tidigare finns också ett fortsatt utvecklingsbehov av nämndens rapportering exempelvis när det gäller redovisningen av personal- och konsultkostnaderna med fördelning mellan drift- och investeringsredovisning. Revisionen konstaterar att det i förvaltningens interna ledningsrapportering finns en separat redovisning av både egen och inhyrd personal samt konsulter fördelat på kostnader i resultaträkningen och utgifter i investeringsredovisningen. Det är även viktigt att drift och underhåll är väl analyserad i rapporteringen.

Periodens investeringar uppgår till 2 760 mnkr. För helåret 2019 är prognosen 5 583 mnkr, vilket understiger budget med 508 mnkr. För nyinvesteringar[5] pekar prognosen på en uppfyllandegrad om 89 procent medan den för ersättningsinvesteringarna prognosticeras bli 99 procent. Anledningen till avvikelserna mot årets budget anges inte på övergripande nivå utan kommenteras för ett antal program och projekt över 100 mnkr.

Beskrivningarna av budgetavvikelser för enskilda program och projekt innehåller inga kommentarer gällande vidtagna åtgärder. Däremot finns under ledningens kommentarer omnämnt det övergripande utvecklingsarbetet gällande investeringsstyrningen som pågår inom trafikförvaltningen. Revisionen kan också i sammanhanget konstatera att nämndens underlag till budget 2020 innehåller en bilaga där risker för ett antal program/projekt analyseras och vidtagna åtgärder redovisas. För ytterligare granskning och bedömning av nämndens investeringsredovisning, se avsnitt 3.1.2.

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

2.2 Verksamhet

Måluppfyllelsen har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport. Nämnden redovisar prognos för de indikatorer till fullmäktiges mål för kollektivtrafiken som tagits upp i regionstyrelsens förvaltnings anvisningar. Nämnden bedömer att målnivåerna för de redovisade indikatorerna delvis kommer att uppnås. Den indikator som prognostiseras att inte nå målnivån är andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik. Trygga resor är ett nytt mål för trafiknämnden sedan 2018 och nämnden bedömer det som utmanande att uppnå målnivån för indikatorn med hänvisning till faktorer som ligger utanför nämndens påverkansmöjlighet.

Nämnden redovisar de uppdrag som tilldelats nämnden från regionfullmäktige för 2019 och kvarstående uppdrag från tidigare år. Nämnden rapporterar att åtta uppdrag är slutförda, 18 pågår enligt plan, fyra pågår med avvikelse och ett är ännu inte påbörjat.

[5] Nyinvesteringar är det begrepp som enligt fullmäktiges nya Styrande principer för Region Stockholms investeringar ska användas, se Budget 2019 för Region Stockholm, LS 2017-1455. Begreppet strategiska investeringar har utgått. I budgetens tabellbilaga gällande investeringsplan 2019-2028 används dock begreppet strategiska investeringar fortfarande varför detta begrepp i fortsättningen används i den här rapporten.

Revisionen noterar att nämnden rapporterar uppdraget att under 2019 färdigställa den påbörjade systemanalysen av tunnelbanan som klart. Uppdraget har två delar och revisionen konstaterar att åtminstone uppdragets andra del, att utifrån systemanalysen ta fram en uppdaterad utvecklingsplan för tunnelbanan, fortfarande återstår. För ytterligare analys och bedömning gällande systemanalysen, se vidare avsnitt 3.1.3.

Uppdrag gällande utvecklingen av service och intäkter i kollektivtrafiken pågår med avvikelse. Nämnden anger att arbetet med att skapa nya platser för reklam pågår, men att utvecklingen bromsas något av bygglovsprocesser och diskussion kring hur reklam ska hanteras i kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen avser återkomma till trafiknämnden med informationsärende avseende uppdraget i sin helhet i november 2019. Uppdrag att upphandla och på prov installera plattformsbarriärer pågår, men med avvikelse beroende på ändrade marknadsförutsättningar. Enligt nämnden finns det för närvarande inte någon standard eller prövad lösning för plattformsbarriärer som möter de behov som definierats. Övriga uppdrag med avvikelse avser samordning av utvecklingen av smarta mobilitetslösningar i Stockholmsregionen och försök med digitala försäljningsombud som påverkas av fördröjningar i utvecklingen av digitala biljetter. Uppdraget Pendelbåtstrafik samfinansieras har ännu inte påbörjats.

Prognos för sluttidpunkt lämnas för de flesta uppdrag. Enligt regionstyrelsens anvisningar för nämnders och bolags arbete med verksamhetsplan 2019 är utgångspunkten att uppdragen ska vara genomförda under det aktuella budgetåret. Revisionen noterar att regionstyrelsen för ca hälften av uppdragen till trafiknämnden också har satt en formell tidsgräns (år 2019) i uppdragstexten. Även om nämnden rapporterar status för ett antal uppdrag som ”pågående enligt plan” prognostiserar nämnden i kommentaren att uppdragen inte bedöms kunna avslutas under 2019. Det gäller exempelvis uppdraget att påbörja arbetet med att forma framtidens skärgårdstrafik.

Utöver uppdragen har trafiknämnden fått sex anmodanden från regionstyrelsen. Enligt nämndens delårsrapport pågår arbetet med dessa enligt plan.

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

3 Intern styrning och kontroll

3.1 Ekonomi- och investeringsstyrning

3.1.1 Ekonomistyrning

Revisionen bedömde i årsrapporten 2018 att trafiknämndens långsiktiga styrning inte säkerställer en samlad kontroll över den framtida kostnadsutvecklingen. Revisionens granskning hittills under 2019 visar att det pågår ett utvecklingsarbete inom förvaltningen som till stor del ligger i linje med de synpunkter som redovisats av revisionen. Revisionen kommer att granska detta utvecklingsarbete och följa upp lämnade rekommendationer till revisionens årsrapport för trafiknämnden 2019.

I årsrapporten 2018 konstaterade revisionen att nämnden behöver följa upp arbetet med effektivisering i trafikverksamheten och stärka analyserna för övriga kostnadsposter. Revisionen konstaterade behovet av att nämnden tydliggör vilken effektiviseringspotential som finns i verksamheten. Det framgår av nämndens delårsrapport att nämnden, liksom hälso- och sjukvårdsnämnden samt kulturnämnden, har fått i uppdrag att ta fram en effektiviseringsplan. Nämnden redovisar att arbetet pågår enligt plan och att uppdragets mål om två procents effektivisering kommer att arbetas in i slutlig budget 2020. Arbetet med effektiviseringsplanen kommer att följas upp i årsgranskningen.

3.1.2 Styrning och uppföljning av investeringsverksamheten

Av nämndens underlag till budget 2020 framgår nämndens förslag till investeringsplan för åren 2020-2029. Av underlaget framgår dels namngivna investeringsprograms/projekts[6] årsbudget för respektive budget-/planår, dels prognostiserad totalbudget för varje namngivet program/projekt. Som revisionen även tidigare pekat på finns det för program/projekt som ännu inte har genomförandebeslut ingen möjlighet att utläsa om de enskilda programmens/projektens angivna totalbudget handlar om uppskattad budget för hela investeringen eller om det rör sig om en deluppskattning respektive endast utredningsmedel.

Enligt nämndens budgetunderlag till budget 2020 uppgår investeringsvolymen till 50 854 mnkr åren 2020-2029[7], en ökning med 1 706 mnkr jämfört med perioden 2019-2028 enligt fullmäktiges investeringsplan. Ett annat sätt att analysera investeringsutvecklingen mellan 2019 års investeringsplan och 2020 års förslag till plan är att titta på hur stor ytterligare investeringsvolym i form av nya/utökade objekt som tillförts. Detta kommenteras dock inte i nämndens underlag. Skillnaden i total budget för ingående objekt över 100 mnkr mellan 2019 och 2020 innebär en ökning på ca 4 miljarder kronor. För 2019 anges totalsumman vara 73 miljarder och för 2020 anges 77 miljarder.

Vid jämförelse mellan summan för ingående projekt 2020 jämfört med 2019 kan konstateras att totalbudget 2020 är ca 200 mnkr högre för strategiska investeringar och ca 3,8 mdkr högre för ersättningsinvesteringar än 2019. Skillnaderna i investeringsvolym på totalnivå kommenteras inte tydligt i underlaget och inte heller för flera av de program/projekt som tillkommer eller fördyras.

Revisionen noterar också att det för program/projekt där budgeten är lägre 2020 än 2019 saknas kommentarer. Det gäller framförallt följande:

- Total prognos för program Röda linjens uppgradering har minskat med ca 2 550 mnkr i budget 2020. Detta kommenteras inte. Däremot framgår av ett senare nytt genomförandeavtal och nämndens delrapport 2019 att programmet har en minskad ambitionsnivå till följd av hävningen av avtalet med Ansaldo[8]. Om de funktioner som tidigare ingick i programmet Röda linjen nu är

[6] Över 100 mnkr. Enligt fullmäktiges nya styrande principer för investeringar finns gränsen 300 mnkr för investeringsärenden som är av principiell beskaffenhet. Tillsvidare förefaller gränsen 100 mnkr användas för vilka program/projekt som namnges.
[7] FUT:s investeringar ej inräknade.
[8] Avtal gällande signalsystem inom program Röda linjens uppgradering.

helt bortplockade eller om de ingår i något annat program framgår inte av nämndens delrapport.

- Inom ersättningsinvesteringarna finns två program/projekt där utfallet beräknas bli lägre än budgeterat. För det program som avser lågfrekvent underhåll X60, X60A, C60, finns en större skillnad där utfallet 2020 beräknas bli lägre än prognosen 2019, men det framgår ingen förklaring. För det andra programmet är det en mindre avvikelse som handlar om lägre priser från entreprenören.
- Några poster som fanns med 2019 finns inte med i underlaget för 2020 utan att det kommenteras vad som istället kommer att ske på dessa områden. Det rör Övergång till eldriven busstrafik (utredningsmedel 57 mnkr) och Plattformsbarriärer (utredningsmedel 20 mnkr).

Om hänsyn tas till att vissa program/projekt har lägre budget 2020 än 2019 motsvarande ca 2,9 miljarder kan revisionen konstatera att investeringsplanen 2020 för objekt över 100 mnkr innehåller nya respektive fördyrade program/projekt motsvarande ca 6,9 miljarder kronor.

Budgetunderlaget för 2020 innehåller två bilagor gällande investeringsbudgeten. Enligt bilagan *Riskanalys* ska en riskbedömning redovisas för alla program. Det innebär att en riskanalys ska göras av vilka faktorer som skapar osäkerhet i investeringsplanen samt ekonomiska och verksamhetsmässiga konsekvenser av dessa. I bilagan finns riskanalys medtagen för tre ”objekt” som till namnet inte är definierade som program; Bussterminal Slussen, Nya spårvägsmuseet och C-20 – uppgradering. Samtidigt finns ett antal program/projekt med genomförandebeslut som kan innebära risker som inte kommenteras alls i bilagan t.ex. SL Lås, Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning samt Utbyte av hissar och rulltrappor medan program/projekt som inte innehåller några större risker, som Nya spårvägsmuseet, kommenterats.

I den andra bilagan, *Objektsbeskrivningar för objekt beslut kommande budgetperioder,* beskrivs tre objekt; Spårväg Syd, Roslagsbanan till City och Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60. Det är oklart varför just dessa tre objekt kommenteras.

Det framgår av revisionens granskning att regionledningskontorets anvisningar för budgetunderlag 2020 innehöll många nyheter och utökade krav vad gäller underlaget till investeringsplan. Valet av vilka program/projekt som har kommenterats i bilagorna anges i mycket ha styrts av vilka program/projekt regionledningskontoret tidigare har efterfrågat information om och i viss mån avstämningar med regionledningskontoret kring vad som varit viktigt att kommentera.

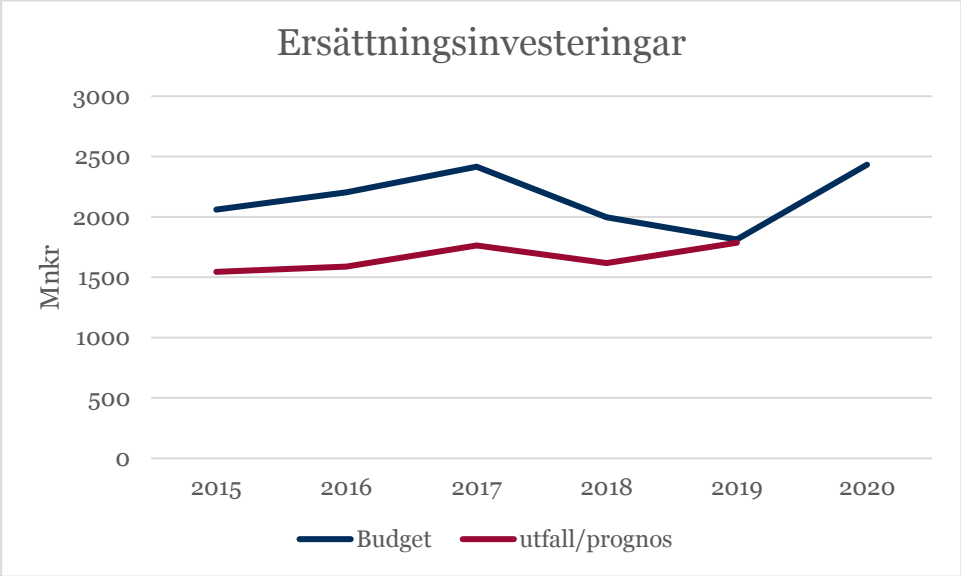
Liksom tidigare år redovisas i nämndens delrapport avvikelser jämfört med årets budget för program och projekt över 100 mnkr. Sammanställningen är avgränsad till objekt med genomförandebeslut. Revisionen konstaterar att nämndens delårsrapport har utvecklats då det för en del program/projekt nu också finns tydligt kommenterat när totalprognosen för program/projekt avviker från tidigare bedömningar av totalutgiften för programmet/projektet. Avvikelser i tid kommenteras inte lika tydligt. Samtidigt är det inte helt tydligt vilka avvikelser som kommenteras.

Det framgår också av revisionens jämförelse mellan budgetunderlaget inför 2020 (under våren 2019) och delårsrapporten 2019 (i september 2019) att nämnden för

vissa objekt redovisat en utökad totalprognos för objektet i budgetunderlaget medan den tidigare lägre prognosen anges i delårsrapporten utan förklaring. Detta gäller exempelvis program bussdepåer och program saltsjöbanan. För Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning har däremot ökade utgifter signalerats både i underlaget till budget 2020 och i delårsrapporten 2019 (54 mnkr i båda fallen).

Nämndens delårsrapport innehåller ingen redovisning av pågående arbete med inledande skeden och kommenterar därför inte heller eventuella förändringar i prognosen för dessa program/projekt.

Behovet av ersättningsinvesteringar kommenteras på en övergripande nivå både i underlaget till budget 2020 och i nämndens delårsrapport 2019. Enligt nämndens underlag till budget 2020 är den budgeterade investeringsutgiften år 2020 7 372 mnkr, varav en tredjedel utgörs av ersättningsinvesteringar. Det framgår av nedanstående diagram att detta innebär en återgång till 2017 års budgeterade nivå för ersättningsinvesteringarna och att denna inte uppnåddes.



Av diagrammet framgår också att nämndens prognos för ersättningsinvesteringar 2019 innebär att budgeten kommer att uppnås och att utfallet i så fall blir högre än föregående år. Budgeten för 2019 är lägre än för de senast föregående fyra åren.[9] I nämndens delårsrapport kommenteras inte nivån på budget respektive utfall för ersättningsinvesteringarna.

3.1.3 Systemanalys tunnelbanan

I nämndens yttrande över revisionens projektrapport Kostnaderna i kollektivtrafiken[10] hänvisas till arbetet med systemanalys för tunnelbanan. Yttrandet anger att

[9] 2019 och 2020 innehåller inte budget för färdtjänsten som numera ligger i separat nämnd. Upplysningsvis är budget för färdtjänst 2019 54 mnkr, ett belopp som inte påverkar analysen av utvecklingstrenden.
[10] TN 2019-0303

systemanalysen kommer att leda till en uppdaterad utvecklingsplan som ska identifiera investeringar och andra åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa tunnelbanesystemets befintliga nytta samt de nya satsningarnas potential. Enligt yttrandet redovisar en första delleverans av systemanalysen identifierade större åtgärder och behov på kort, medellång och lång sikt fram till år 2050. Yttrandet anger att det för att ge en samlad bild av det totala investeringsbehovet krävs en fördjupad analys.

Uppdraget att genomföra en systemanalys gällande tunnelbanan lämnades ursprungligen av trafiknämnden i augusti 2017. I fullmäktiges budget 2019 finns ett uppdrag till trafiknämnden att färdigställa den påbörjade systemanalysen av tunnelbanan[11]. Revisionen har följt upp arbetet med systemanalys tunnelbana.

Trafiknämndens ärende Fortsatt arbete med tunnelbanans mål och syfte

Trafiknämnden behandlade vid sitt sammanträde 2019-05-14 ärendet Fortsatt arbete med tunnelbanans mål och syfte[12] som består av ett tjänsteutlåtande. Nämnden beslutade att godkänna ärendet som svar på uppdraget att genomföra en analys av tunnelbanan[13] (FUT 2017-0233). I nämndens delårsrapport 2019 anges att uppdraget från fullmäktige att färdigställa den påbörjade systemanalysen av tunnelbanan är avslutat (se också avsnitt 2.2).

Enligt tjänsteutlåtandet syftar ärendet till att skapa förståelse för tunnelbanans roll och utmaningar. Tjänsteutlåtandet presenterar bland annat en vision för tunnelbanan år 2050 bestående av sex beskrivningar av den framtida tunnelbanan. Beträffande mål redogör tjänsteutlåtandet för en övergripande ”målbild” för tunnelbanan som den har beskrivits i fullmäktiges budget för 2019. Någon målbild för tunnelbanan som har formulerats utifrån arbetet med systemanalysen presenteras inte. Tjänsteutlåtandet konstaterar att det fortsatta arbetet med mål och syfte för tunnelbanesystemet bör sträva mot att uttrycka mer specifika mål för att möjliggöra en mer tydlig uppföljning av tunnelbanesystemets måluppfyllnad.

Tjänsteutlåtandet räknar upp ett antal större åtgärder och behov på kort (fram till 2025), medellång (2025-2035) och lång (2035-2050) sikt. Kopplingen mellan dessa behov och nu gällande investeringsplan eller pågående utredningar tydliggörs inte. Det framgår därmed inte om de behov som identifieras redan omfattas av pågående utredningar och eventuellt redan är pågående investeringar med avsatta investeringsmedel eller om det är behov som ännu inte har förts fram i investeringsplanen. Det framgår inte heller vilka principer som använts för urvalet av de åtgärder som förs fram. Revisionen kan t.ex. konstatera att sedan länge kända behov gällande brandsäkerhet inte har tagits med i listan (se avsnitt 3.3). Det är oklart om alla objekt

[11] Enligt fullmäktiges beskrivning av uppdraget ska nämnden färdigställa systemanalysen och utifrån denna ta fram en uppdaterad utvecklingsplan för tunnelbanan som identifierar nödvändiga investeringar för att säkerställa tunnelbanans befintliga nytta samt de nya utbyggnadssträckornas potential.
[12] TN 2019-0446
[13] Hänvisning görs till det uppdrag som gavs i samband med ärendet FUT 2017-0233 Beslut om delgenomförande av investeringsobjekt Fordon (FUT 2017-0233).

gällande tunnelbanan som finns i nämndens underlag till 2020 års budget finns med i tjänsteutlåtandet.

Av tjänsteutlåtandet framgår att ytterligare investeringar kommer att vara nödvändiga för att få förväntad effekt av pågående utbyggnader. Det framgår också att det krävs en fördjupad analys av effekt och beroende hos olika åtgärdsförslag för att kunna ge en samlad bild av det totala investeringsbehovet. Enligt texten i tjänsteutlåtandet ska uppdrag systemanalys ta fram en uppdaterad strategisk utvecklingsplan för tunnelbanan i enlighet med förvaltningens strategiska ramverk. Detta kommenteras därefter inte ytterligare.

Nya uppdrag

I samband med att trafiknämnden behandlade och godkände avrapporteringen av systemanalysen beslutade nämnden om två uppdrag för det fortsatta arbetet:

- att uppdra åt förvaltningschefen att fördjupa arbetet med tunnelbanans mål och syfte/roll i kollektivtrafiksystemet inom ramen för arbetet med att ta fram en kollektivtrafikplan.
- att återkomma till trafiknämnden med underlag till beslut om utredningar och investeringar för tunnelbanans vidmakthållande och utveckling.

De två nya uppdragen är inte tidsatta och tjänsteutlåtandet anger inte formerna för återredovisning. Utvecklingsplanen för tunnelbanan nämns inte trots att den är omnämnd i fullmäktiges uppdrag[14]. Tjänsteutlåtandet innehåller inte heller någon beskrivning av om, och i så fall hur, det finns några beroenden mellan de två uppdragen och t.ex. hur de tidsmässigt förhåller sig till varandra (som framgår nedan beräknas arbetet med kollektivtrafikplanen pågå till 2021).

3.1.4 Andra uppdrag som kopplar till systemanalys tunnelbana och investeringsplaneringen

Inom förvaltningen pågår arbete med att ta fram en kollektivtrafikplan (se ovan om kopplingen till systemanalysen). Planen, som ursprungligen benämndes trafikplan, bedömdes i ett tjänsteutlåtande till nämndens sammanträde 2017-06-20 kunna fastställas runt 2019[15]. Enligt bl.a. sll.se gäller numer att arbetet ska pågå till 2021.

Det finns ett antal övriga uppdrag och pågående utredningar som mer specifikt är kopplade till enskilda investeringar eller typer av investeringar i tunnelbanan. Från fullmäktige finns följande uppdrag:

- Utreda tillkommande investeringsbehov för utbyggnad av tunnelbana. Uppdraget gavs av fullmäktige i budget 2015 och uppges pågå enligt plan.
- Planera för de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa trafikstyrningssystemet för utbyggd tunnelbana. Uppdraget gavs av fullmäktige i budget 2019 och uppges pågå enligt plan.

För uppdraget från 2015 att utreda tillkommande investeringsbehov för utbyggnad av tunnelbana fattade nämnden 2019-06-18 ett utredningsbeslut avseende

[14] Se not 11
[15] TN 2014-0777

strategiska åtgärder i befintligt tunnelbanesystem[16]. Förvaltningschefen ska efter genomförd utredning återkomma till trafiknämnden med redovisning och underlag för beslut om inriktning för respektive investeringsobjekt. Enligt ärendebeskrivningen i tjänsteutlåtandet avser ärendet inte en övergripande analys av strategiska åtgärder i tunnelbanesystemet utan är begränsat till strategiska investeringar i befintligt system till följd av utbyggnaden av tunnelbanan. Någon tidplan för utredningen framgår inte av nämndens beslut. Av tjänsteutlåtandet framgår att utredningen ska pågå 2019-2020. Av den kalkyl som bifogats ärendet framgår att utredningsmedlen ska användas under 2019-2021.

3.1.5 Bedömning

Revisionen ser positivt på det utvecklingsarbete kring ekonomistyrning som pågår inom förvaltningen och som enligt revisionens bedömning ligger i linje med revisionens tidigare synpunkter och lämnade rekommendationer.

Revisionen bedömer på samma sätt som i avsnitt 2.1 att nämnden följer de anvisningar som lämnas av regionledningskontoret gällande investeringsverksamheten. På motsvarande sätt som i 2.1 är det dock revisionens mening att nämndens omfattande investeringsverksamhet ställer högre krav på underlag och uppföljning än vad som framgår av de generella anvisningarna och att inget hindrar nämnden att utveckla detta. Revisionens bedömer, liksom tidigare, att trafiknämnden behöver ha en större tydlighet i sin redovisning av investeringsplanen både på den övergripande nivån och för enskilda program/projekt. Detta gäller både för nämndens underlag till fullmäktiges budget samt i delårsrapporteringen. Det är viktigt att rapporteringen hjälper olika intressenter att tolka informationen och att rapporteringen tydligt lyfter fram väsentliga nyheter, förändringar, risker och avvikelser. Det bör i redovisningen t.ex. finnas en tydlig och transparent linje i vilka program/projekt som kommenteras. Här finns enligt revisionens bedömning en utvecklingspotential.

Det finns enligt revisionens bedömning ett fortsatt behov av en samlad konsekvensanalys kopplat till den utökade investeringsbudgeten. Granskningen av budgetunderlaget för 2020 jämfört med delårsrapporten 2019 visar också på ett behov av konsekvens och tydlighet kring hur prognosbelopp hanteras och kommenteras.

Det har framgått av revisionens tidigare granskningar att systemanalys tunnelbana är en viktig pusselbit i den långsiktiga investeringsplaneringen för tunnelbanan, både vad gäller ersättnings- och strategiska investeringar. De intentioner med systemanalysen som presenteras i tjänsteutlåtandet bekräftar enligt revisionens bedömning systemanalysens betydelse. Revisionen konstaterar att dessa intentioner ännu inte har fullföljts utan att det, precis som framhålls i tjänsteutlåtandet, återstår viktiga delar i arbetet.

Revisionen konstaterar vidare att eftersom tjänsteutlåtandet saknar koppling till investeringsplanen respektive olika pågående utredningar så går det inte i dagsläget att förstå i vilken mån behoven på kort och medellång sikt redan är identifierade och

[16] TN 2015-0990

omhändertagna. Underlaget ger vidare ingen vägledning till prioritering mellan olika behov.

Revisionen bedömer i motsats till den redovisning som trafiknämnden lämnat i delårsrapporten att fullmäktiges uppdrag om att färdigställa den påbörjade systemanalysen av tunnelbanan inte är slutfört, särskilt mot bakgrund att den andra delen av uppdraget, syftandet till att ta fram en utvecklingsplan för tunnelbanan, inte ens är tidsplanerat. Revisionen har tidigare rekommenderat nämnden att stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen[17] och tillkommande investeringsbehov[18]. Revisionen vill understryka vikten av fortsatt arbete med systemanalys tunnelbana. Det är här också viktigt att tydliggöra formerna för systemanalysen och hur identifierade behov ska hanteras och omhändertas i den långsiktiga investeringsplaneringen. Här finns, som revisionen i flera sammanhang tidigare påpekat, ett behov av att t.ex. klargöra utvecklingsplanernas roll. Revisionen anser därför att det är angeläget att trafiknämnden ytterligare preciserar formerna för och tidsätter det fortsatta arbetet med systemanalysen och andra nära kopplade utredningar, i syfte att skapa kontroll över de kommande investeringsvolymerna i tunnelbanan, såväl ersättnings- som strategiska investeringar.

3.2 Verksamhetsstyrning

Revisionen har under ett antal år pekat på ett övergripande behov av att utveckla den interna styrningen och kontrollen inom trafiknämndens verksamhet. Det gäller t.ex. behovet av att förtydliga det strategiska ramverket för verksamheten, dvs. att definiera och utveckla de styrande dokumenten som fastställs av nämnden respektive förvaltningschefen samt tydliggöra hur dessa dokument förhåller sig till varandra. Vidare har revisionen framfört behovet av att utveckla nämndens lokala mål och dess indikatorer samt att ytterligare utveckla riskhanteringen liksom uppföljning och återrapportering kring internkontrollplanen. Behovet av att utveckla en tydligare processorientering inom hela verksamheten liksom behovet av en kompetensförsörjningsplan har också lyfts fram av revisionen.

Revisionen har tidigare konstaterat att förvaltningen bedriver utvecklingsarbete inom flera viktiga områden för att hantera identifierade problem och utvecklingsbehov. Det framgår av revisionens granskning att arbetet fortsätter under 2019.

Revisionen har rekommenderat trafiknämnden att utifrån fullmäktiges övergripande mål fastställa nedbrutna mål för nämndens verksamhet med tillhörande indikatorer och målnivåer. Av rekommendationen framkommer också vikten av att målnivåer kopplas till långsiktiga ambitioner och de övergripande målen.[19] Inom förvaltningens utvecklingsarbete kring ”Leda- och styra-processen” har det bland annat bedrivits fortsatt utveckling av de nämnd-/förvaltningsspecifika målen med indikatorer. Till detta har kopplats ett arbete med att specificera vilka krav som behöver ställas på indikatorer för att dessa ska kunna användas för uppföljning och utvärdering.

---

[17] Rekommendation nr 868, landstingsrevisorerna delrapport trafiknämnden 2016
[18] Rekommendation nr 1402, landstingsrevisorerna projektrapport 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken
[19] Rekommendation nr 1191, landstingsrevisorerna årsrapport trafiknämnden 2017

Revisionen kan samtidigt konstatera att förvaltningens arbete med den interna målstyrningen i viss mån försvåras av otydlighet från regionstyrelsens sida vad gäller utvecklingen av den övergripande målstyrningen för regionen och processen för framtagande av mål och indikatorer för 2020. Leda- och styra processen är också tänkt att hantera frågan kring det strategiska ramverket, men detta är för närvarande skjutet framåt i tiden.

En annan viktig komponent i den övergripande verksamhetsutvecklingen är förvaltningens arbete med en huvudprocesskarta. Här har arbetet fortsatt under 2019 så att huvudprocesskartan nu har en tydlig form samtidigt som det har pågått ett omfattande förankringsarbete inom förvaltningen. I granskningen har framgått att det handlar om ett långsiktigt utvecklingsarbete för att få de positiva effekterna av arbetet.

Viktiga utvecklingsområden för att stärka den interna kontrollen finns med i nämndens verksamhetsplan. Vidare är arbetet med att ta fram riskanalys och internkontrollplan etablerat liksom uppföljningen av internkontrollplanen. Revisionen noterar här som positivt att uppföljningen av internkontrollplanen görs även vid första tertialrapporteringen och inte bara vid delåret vilket är kravet från regionledningskontoret. Antalet risker i internkontrollplanen 2019 är lägre än 2018 vilket bland annat förefaller bero på att internkontrollplanen för 2019 är mer genomarbetad där t.ex. närliggande och delvis överlappande risker konsoliderats för att skapa en större tydlighet. Samtidigt saknas en tydlig beskrivning av övergången från 2018 till 2019 års internkontrollplan. Revisionen har tidigare rekommenderat att trafiknämndens internkontrollplan bör utformas så att den ger en överblick över betydande risker och att det framgår hur dessa ska hanteras med tillräckliga kontroller[20]. Revisionen kan konstatera att delårsrapporten 2019, liksom årsrapporten 2018, innehåller en kortfattad beskrivande text och analys av de högst värderade riskerna.

Nämnden rapporterar att ett arbete pågår med att ta fram en kompetensförsörjningsplan som ska ge anvisningar till kompetensplanering och -utveckling inom förvaltningen. Framtagandet är enligt nämndens verksamhetsplan prioriterat för 2019. Revisionen konstaterar dock att det än så länge finns oklarheter kring formerna för planen. Dessutom återstår behovet av att klargöra hur planen ska samverka med andra styrande dokument och processer inom förvaltningen som exempelvis verksamhetsplanen och processutvecklingsarbetet, som inte beräknas slutföras under 2019.

Inom området inköp och upphandling rekommenderade revisionen 2013 trafiknämnden att införa en rutin med systemstöd som medför möjlighet att kontrollera att samtliga inköp görs i enlighet med gällande upphandlingsregler[21]. Trafikförvaltningen använder ett analysverktyg där totala volymer inköp kategoriseras och sortering görs per leverantör. Som tidigare konstaterar revisionen dock att det inte går att följa upp inköpsvolymer kopplade till ett specifikt upphandlat avtal vilket försvårar

[20] Rekommendation nr 1304, landstingsrevisorerna delrapport trafiknämnden 2018
[21] Rekommendation nr 31, landstingsrevisorerna delrapport trafiknämnden 2013

kontroller av att den sammantagna inköpsvolymen är inom ramen för upphandlingen/avtalet.

Revisionen har sedan 2017 pekat på avsaknaden av systemstöd för att underlätta kontroll och uppföljning av direktupphandlingar. 2018 angav förvaltningen att tidigare initierat arbete med att ta fram ett beställningssystem för att hantera denna problematik hade prioriterats ner och stannat av. Revisionen har i årets granskning av upphandlingsfunktionen konstaterat att avtal som har upphandlats med stöd av sektion inköp och upphandling inom ledningsstaben sparas i ett avtalsregister som administreras av denna sektion. Revisionen noterar samtidigt att andra avtal och överenskommelser, som inte ingår som en del i ett större avtal och slutits av olika sektioner/avdelningar utan stöd av sektionen inköp och upphandling, förvaras hos respektive ansvarig sektion. Detta medför svårigheter att få en samlad bild av nämndens olika åtaganden.

Trafiknämnden rekommenderades 2012 att fullfölja och avsluta det pågående arbete som initierats avseende genomgång av fastighetsbestånd och kontroll att befintliga avtal återfinns i avtalsdatabas[22]. Revisionen kan konstatera att arbetet inte är avslutat men att trafikförvaltningen har en plan som innebär en successiv genomgång av fastighetsbeståndet kopplat till när avtal blir aktuella att förnya eller omförhandla.

Bedömning

Revisionen ser positivt på det omfattande utvecklingsarbete för stärkt verksamhetsstyrning som pågår inom trafikförvaltningen. Revisionen bedömer att arbetet fortskrider i linje med konstaterade behov, men noterar samtidigt att det handlar om ett långsiktigt utvecklingsarbete där mycket av grundläggande strukturer och arbetsformer behöver förändras. Speciellt när det gäller arbetet med huvudprocesskartan menar revisionen, liksom framförts 2018, att det finns en risk att arbetet drar ut på tiden och därmed fördröjer annat nödvändigt utvecklingsarbete som är beroende av eller har kopplats till utvecklingen av den övergripande huvudprocesskartan.

Revisionens bedömer, liksom tidigare, att internkontrollplanen kan utvecklas för att ge en överblick gällande de högst värderade riskerna. Revisionen menar dock att det är positivt att nämnden kommenterat de viktigaste riskerna i bl.a. delårsrapporten. Mot bakgrund av att det dessutom pågår ett regionövergripande arbete kring hur riskanalys och internkontrollplan ska utformas bedömer revisonen att denna del av tidigare lämnad rekommendation kan utgå. Den återstående delen av rekommendationen som fokuserar på hur de betydande riskerna ska hanteras med tillräckliga kontroller har stark koppling till pågående arbete med huvudprocesskartan. Samtidigt finns det sedan 2014 en rekommendation som i princip fokuserar på samma utvecklingsbehov.[23] Det är revisionens bedömning att det räcker med att rekommendationen från 2014 kvarstår.

[22] Rekommendation nr 25, landstingsrevisorerna årsrapport trafiknämnden 2012
[23] Rekommendation nr 471, landstingsrevisorerna delrapport trafiknämnden 2014

Revisionen har tidigare rekommenderat trafikförvaltningens ledning att på ett systematiskt sätt kartlägga förvaltningens behov av kompetens[24]. Det framgår av revisionens granskning att kartläggningen är påbörjad. Då det samtidigt framkommit att kartläggningen också är beroende av det pågående arbetet med huvudprocesskartan och att detta arbete fortsätter under 2020 bedöms rekommendationen vara delvis åtgärdad. Revisionen bedömer vidare att nämnden fortfarande inte har den kontroll över inköpsvolymerna som upphandlingslagstiftningen kräver.

Revisionen bedömer att förutsättningarna för den interna kontrollen avseende avtal behöver stärkas. Avtal som sluts med extern part behöver finnas tillgängliga på ett samlat sätt för att underlätta den interna kontrollen och uppföljningen av kostnader och för att få en samlad bild av nämndens åtaganden.

Rekommendation:

- Trafikförvaltningens ledning bör stärka förutsättningarna för den interna kontrollen av avtal som tecknas genom att säkerställa att avtal finns tillgängliga på ett samlat sätt.

3.3 Brandskydd

Revisionen rekommenderade nämnden 2018 att säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad prioritering och löpande uppföljning.[25] I trafiknämndens internkontrollplan för 2018 respektive 2019 har brandskyddet i tunnelbanan fått högst riskvärdering. I samband med att revisionen inlett en uppföljande granskning av arbetet med brandskydd har revisionen uppmärksammat och granskat bakgrunden till ett föreläggande om åtgärder inom tunnelbanesystemet kopplat till brandgaser.

2018 påbörjade Storstockholms brandförsvar en tillsyn av stationerna under mark i tunnelbanesystemet. I maj 2019 fick trafiknämnden ett föreläggande[26] där det framgår att åtgärder skyndsamt behöver vidtas för att lagen om skydd mot olyckor ska följas. Åtgärderna som nämnden ålades att genomföra var att på samtliga 51 undermarkstationer installera avskiljande vägg- och dörrpartier, vars syfte är att förhindra och fördröja spridningen av brandgaser vid utrymning. Idag finns det 39 undermarkstationer som helt saknar brandgasavskiljande partier på plattformarna. Samtliga åtgärder ska vara genomföra 2024-12-31.

Trafiknämnden beslutade i juli 2019[27] att en utrednings- och planeringsstudie skyndsamt ska genomföras i syfte att ta fram en handlingsplan för att hantera föreläggandet. Studien ska uppskatta den totala problembilden, genomföra kostnadsuppskattning och prioriteringsordning för stationerna samt identifiera kopplingar till andra pågående projekt inom förvaltningen. I förvaltningens tjänsteutlåtande görs en grov uppskattning om en totalkostnad på cirka 500 mnkr. Tidsplanen för att genomföra studien är ännu inte beslutad, men förhoppningen från förvaltningen är att den ska

[24] Rekommendation nr 466, landstingsrevisorerna delrapport trafiknämnden 2014
[25] Rekommendation nr 1306, landstingsrevisorerna delrapport trafiknämnden 2018
[26] Beslut om föreläggande enligt 5 kap. 2§ Lag om skydd mot olyckor, dnr 2018-002960
[27] SL 2016-0911

vara avslutad under sommaren 2020. Därefter ska förslag till handlingsplan presenteras till nämnden.

Det framgår av tjänsteutlåtandet att Tansportstyrelsen och Storstockholms brandförsvar sedan länge påtalat att åtgärder gällande brandgas behöver vidtas för att inte riskera vitesförelägganden eller förelägganden om att stänga stationer. Av revisionens granskning framkommer också att SL 2008 påbörjade installationer av brandgasavskiljande väggar. Projektet avslutades 2011 eftersom installationerna blev betydligt dyrare än budgeterat. I granskningen har framkommit att projektet avslutades utan ett formellt beslut i nämnden. I januari 2018 presenterades förstudierapporten ”Brandgasavskiljande partier på T-centralen, S:t Eriksplan och Karlaplan” [28] till nämnden. Av den framgår det att om Storstockholms brandförsvar skulle genomföra en tillsyn och ställa krav på brandgasavskiljande partier så skulle ett sådant krav med stor sannolikhet få stöd av förvaltningsdomstol.

Bedömning

Revisionen ser allvarligt på att åtgärder för att stärka brandskyddet inte är medtaget i systemanalysen för tunnelbanan och att åtgärder kopplat till rökgasavskiljande inte har funnits med i de medel som avsatts för brandskyddsåtgärder i budgeten för 2019. Nämnden bör skyndsamt säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten, som revisionen rekommenderat 2018, särskilt som detta förefaller kunna handla om betydande belopp.

3.4 Intern kontroll i intäktsprocessen

Revisionen har följt upp tidigare granskning gällande intern kontroll kopplat till biljettintäkterna via SL Access.

Nämndens möjlighet att upprätthålla en god intern kontroll avseende intäktsflödet inom SL Access är till stora delar beroende av den leverantör som tillhandahåller systemet. Utöver att leverantören ansvarar för driften av systemet används även systemgenererade rapporter för väsentliga kontroller och avstämningar inom trafikförvaltningen. Vidare korrigerar systemleverantören identifierade avvikelser som framkommer i vissa kontrollmoment. Sammantaget innebär detta leverantörsberoende att även systemleverantörens interna kontroll är väsentlig för trafikförvaltningens intäktsflöde och korrekta finansiella rapportering.

Trafikförvaltningen lät 2017 genomföra en förnyad extern leverantörsgranskning av systemleverantören i vilken väsentliga brister i leverantörens interna kontroll konstaterades. Revisionen konstaterar i årets granskning i likhet med tidigare att leverantören till SL Access brister i sin interna kontroll. Revisionen noterar, liksom tidigare, att trafikförvaltningen i syfte att minimera riskerna i systemet beslutat att inte genomföra större förändringar i SL Access utan avvaktar med förändringar till införandet av det nya biljettsystemet som är under utveckling.

[28] SL 2016-0911

I samband med den förnyade leverantörsgranskningen 2017 rekommenderades förvaltningen att själva genomföra kompenserande kontroller av faktiska förhållanden till dess att leverantörens rutiner stärkts. I samband med detta rekommenderade revisionen nämnden att skyndsamt genomföra nödvändiga åtgärder för att säkerställa att tillräcklig internkontroll uppnås för att säkerställa korrekt redovisade biljettintäkter[29]. Trafikförvaltningen upprättade en åtgärdsplan i syfte att hantera de rekommendationer som lyftes fram i granskningen. I augusti 2019 är 29 av 38 rekommendationer klarmarkerade, 7 pågående och 2 ej påbörjade.

Möjligheten att upprätthålla en tillräcklig intern kontroll inom processen är fortsatt beroende av att trafikförvaltningen själva utför kompletterande kontroller av faktiska förhållanden. Revisionen bedömde i årsrapportering 2018 att det fortfarande saknades ett tillräckligt formaliserat och spårbart kompenserande internkontrollarbete från förvaltningen sida. Revisionen noterar i årets granskning att förvaltningen gör ett omtag under hösten 2019 gällande att förbättra spårbarheten för vissa kontrollmoment. Implementeringen av detta kommer att följas upp i samband med revisionens årsrapportering 2019.

Bedömning

Revisionen bedömer att de kompenserande kontroller som förvaltningen utför är tillräckliga för att upptäcka väsentliga felaktigheter i biljettintäkterna. Då spårbarheten i vissa kontrollmoment fortsatt behöver förbättras kvarstår revisionens bedömning att tidigare lämnad rekommendation är delvis åtgärdad.

3.5 Beslutshantering

Revisionens tidigare granskningar[30] visar att det finns risk för att det är otydligt hur beslutsordningen ska tillämpas och vad som ska anses vara beslut, dvs. gränsdragningen mellan delegations- och verkställighetsbeslut, men också hur beslut ska dokumenteras. Att beslut hanteras korrekt i enlighet med lagstiftning och interna styrdokument är av vikt dels för allmänhetens insyn i verksamheten och möjlighet att överklaga beslut, dels för att det riskerar leda till oklara ansvarsförhållanden om det inte är tydligt när beslut fattas. Revisionen har därför granskat om trafiknämndens styrning säkerställer en tillräcklig intern kontroll i hanteringen av delegations- och verkställighetsbeslut.

Frågor om delegation och beslut handlar både om nämndens delegation till förvaltningschefen och hur detta sedan hanteras internt inom förvaltningen. I denna granskning har revisionen tittat på förvaltningens hantering av den förvaltningsinterna beslutsordningen som reglerar hanteringen av delegations- och verkställighetsbeslut inom förvaltningen.

Förvaltningens beslutsordning reglerar bl.a. befattningshavares rätt att göra beställning och avrop inom ramen för upphandlat avtal eller ramavtal. Det framgår av

[29] Rekommendation nr 1066, landstingsrevisorerna delrapport trafiknämnden 2017
[30] Landstingsrevisorerna, 6/2018 Planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik; Landstingsrevisorerna, årsrapport 2016 trafiknämnden.

beslutsordningen att det finns beloppsgränser som gäller både för när beställning/avrop betraktas som delegationsbeslut och när det rör sig om verkställighet. Granskningen visar att det inte alltid är tydligt när en beställning/ett avrop ska betraktas som delegationsbeslut respektive verkställighet. Vidare visade granskningen att dokumentationen av verkställighet hanterades på olika sätt.

Av förvaltningens beslutsordning framgår att delegationsbeslut ska anmälas till förvaltningschefen och att beslut ska dokumenteras enligt reglerna i trafikförvaltningens dokumenthanteringsplan[31]. Granskningen visar att det förekommer en del fel i samband med registreringen av beslut i regionens ärendehanteringssystem (EDIT).

I början på 2019 infördes en ny förvaltningsövergripande rutin för anmälan av delegationsbeslut till förvaltningschef. Rutinen syftar inte till någon övrig kontroll eller uppföljning gällande den praktiska tillämpningen av beslutsordningen. Vid närmare analys av den förvaltningsövergripande och de avdelningsspecifika arbetsordningar framgår att det inte har pekats ut någon särskild funktion som har ansvar för att följa upp att beslutsordningen efterlevs.

Bedömning

Revisionen bedömer att det finns risk för att trafiknämnden inte fullt ut säkerställer att delegation och verkställigheten hanteras på ett korrekt sätt. Detta eftersom revisionen anser att det finns risk för att ärenden som förvaltningen hanterar som verkställighetsbeslut kan vara delegationsbeslut enligt kommunallagen, i de fall som det föreligger alternativa lösningar och beslutsfattaren måste göra vissa överväganden.

Vidare bedömer revisionen att förvaltningen bör tydliggöra den reglering av verkställighet som finns i beslutsordningen, framförallt gällande avrop inom ramavtal/avtal samt utveckla anvisningarna för tillämpning av denna. Revisionen bedömer också att dokumentationen av verkställighetsbeslut behöver stärkas i enlighet med lagstiftningen.

Det är revisionens mening att förvaltningen bör peka ut ett tydligt ansvar för en systematisk uppföljning av den praktiska tillämpningen av beslutsordningen för att stärka den interna kontrollen.

Granskningen visar att tidigare rekommendationer om att tydliggöra ansvar för beslut om beställning av ersättningstrafik och säkerställa att gällande beslutsordning följs samt att beslut dokumenteras enligt instruktion i beslutsordning[32], inte är åtgärdad. Rekommendationen utgår dock och ersätts med de två nya rekommendationerna i denna granskning.

Rekommendationer:

[31] Trafikförvaltningens dokumenthanteringsplan, 2019-02-06, TN-S-462523.
[32] Rekommendation nr 1343, landstingsrevisorerna projektrapport 6/2018 Planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik

- Trafikförvaltningens ledning bör utveckla beslutsordningen för att säkerställa att det är tydligt
    - hur regleringen av avrop inom ramavtal/avtal ska tillämpas.
    - hur verkställighetsbeslut ska dokumenteras.
- Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.

3.6 Granskningar utan väsentliga iakttagelser

Revisionen har granskat ledningsnära kostnader och representation, attester och utbetalningar, implementeringen av nya lönesystemet samt följsamhet till finanspolicyn utan några väsentliga iakttagelser. Den auktoriserade revisorn bedömer att SL:s leasingprocesser har tillräckliga rutiner och kontroller.

3.7 Uppföljning av tidigare rekommendationer

Några av revisionens tidigare lämnade rekommendationer har följts upp i avsnitten 3.2, 3.4 och 3.5. Därutöver har en rekommendation gällande uppföljningen av miljöarbetet[33] samt två rekommendationer kopplade till redovisnings- och ekonomisystemsrutinerna[34] bedömts vara åtgärdad, se bilaga 1 och 2.

Flertalet av resterande rekommendationer kommer att följas upp i samband med revisionens årsrapport.

4 Räkenskaper

4.1 Delårsrapport 2019-08-31

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

I trafiknämndens rapporterade balans- och resultaträkningar[35] ingår trafikförvaltningen samt SL med koncern[36]. Redovisningen ska upprättas enligt god redovisningssed vilket för SL innebär att bokföringsnämndens K3-regelverk tillämpas.

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

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

---

[33] Rekommendation nr 1309, landstingsrevisorerna delår trafiknämnden 2018
[34] Rekommendationerna nr 90 och 876 gällande användare i ekonomisystemet respektive internfakturering mellan SL/WÅAB och trafikförvaltningen.
[35] Här avses balans- och resultaträkningar exklusive förvaltning för utbyggd tunnelbana
[36] Waxholms Ångfartygs AB är sedan 2019-07-01 ett dotterbolag till SL.

5 Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

5.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat prognos per 2019-08-31

5.1.1 Ekonomi

Nämnden prognostiserar årets resultat till 0 mnkr, vilket är i överensstämmelse med fullmäktiges resultatkrav.

Periodens investeringar uppgår till 671 mnkr. För helåret 2019 är prognosen 1 354 mnkr, vilket understiger budget med 641 mnkr. På en övergripande nivå anges avvikelsen mellan prognos och budget bero på bl.a. utdragna tillstånds- och detaljplaneprocesser samt förskjutningar i byggstarter. Avvikelserna analyseras därutöver per projekt.

Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport. Nämnden redovisar ett kontinuerligt utvecklingsarbete för att hantera och förebygga avvikelser (se avsnitt 5.2).

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

5.1.2 Verksamhet

Regionfullmäktiges övergripande uppdrag för FUT är att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt gällande avtal från Stockholmsförhandlingen. För utbyggnaden av tunnelbana finns inga, av fullmäktige fastställda, indikatorer kopplade till det övergripande målet för kollektivtrafiken. Nämnden rapporterar i delårsrapporten utfall för de lokala mål som fastställts i nämndens verksamhetsplan för 2019 för att bidra till uppfyllande av Region Stockholms övergripande mål, se vidare avsnitt 5.2.

Nämnden redovisar status för två uppdrag från regionfullmäktige, båda pågår enligt plan.

Utöver uppdragen finns fem beslut om anmodan från regionstyrelsen. Enligt nämndens delårsrapport pågår arbetet med dessa enligt plan.

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

5.2 Intern styrning och kontroll

Revisionen konstaterar att det finns ett antal interna mål med indikatorer som stödjer arbetet med förvaltningens övergripande uppdrag och syftar till att hantera väsentliga risker. Det framgår av delårets uppföljning och prognos för indikatorerna att måluppfyllelsen är relativt god. Samtidigt redovisas att det finns viktiga indikatorer

där prognosen är gul. Detta gäller indikatorerna prognos jämfört med budget, samverkan mellan FUT och trafikförvaltningen, medarbetarnas bedömning av förvaltningen som attraktiv arbets-/uppdragsgivare, produktionsstart arbetstunnlar samt plan för överlämning till trafikförvaltningen. Samtliga indikatorer analyseras och kommenteras.

Trafiknämnden har i samband med antagandet av verksamhetsplan 2019 för FUT:s verksamhetsområde också fastställt en internkontrollplan. Liksom för trafikförvaltningens verksamhetsområde följs internkontrollplanen upp tre gånger per år. Status och åtgärder kommenteras i ett sammanfattande avsnitt i nämndens delårsrapport.

Revisionen noterade i årsrapporten 2018 att nämnden i sin redovisning bör tydliggöra hur de olika projekten förhåller sig till avtalade milstolpar i avtalen samt om och i så fall vilka konsekvenser detta kan få för investeringen som helhet vad gäller exempelvis tid, ekonomi och kvalitet. Revisionen konstaterar att nämndens rapportering för FUT i viss mån innehåller en riskredovisning per projekt. Rapporteringen innehåller också en sammanfattande beskrivning av risker och möjligheter i verksamheten. Revisionen noterar här att nämnden, till skillnad från föregående år, har skrivit om att förskjutningar i tiden riskerar att öka kostnaderna. En tydlig avrapportering hur samtliga projekt förhåller sig till avtalade milstolpar i avtalen saknas dock. Av nämndens delårsrapport framgår att FUT under sommaren inlett en översyn av projektens kostnads- och tidssituation. Det framgår av granskningen att detta handlar om en mer omfattande översyn än den som löpande genomförs inom förvaltningen. Bakgrunden är att projekten nu går in i ett entreprenadskede.

Revisionen poängterade också i årsrapporten 2018 vikten av att nämnden säkerställer en kontinuerlig samordning kring och bedömning av tekniska lösningar mellan utbyggnaden av tunnelbanan och den nuvarande anläggningen utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv. Det framgår av delårsrapporten gällande FUT:s verksamhet att det pågår ett utvecklingsarbete kring samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT, men att det fortfarande finns utmaningar. Risk kopplad till denna samverkan är i FUT:s internkontrollplan fortfarande markerad med gult. I trafikförvaltningens internkontrollplan finns en mer generell risk, fortfarande gul, kopplad till kravställande i samband med ”annan byggherre”.

Revisionen konstaterade i årsrapporten för 2018 att det fortsatt pågår ett arbete med att ta fram principer och riktlinjer för uppdelningen av tillgångar i komponenter. Det återstod att fastställa hur redan upparbetade projekteringsutgifter ska fördelas samt hantering för de delar och entreprenader som inte kommer att kunna hanteras i det system som ska implementeras. Revisionen kommer att följa upp arbetet till revisionens årsrapport 2019.

I samband med granskningen av beslutshanteringen inom trafikförvaltningens verksamhetsområde har revisionen även översiktligt granskat beslutshanteringen och den praktiska tillämpningen av beslutsordningen inom FUT. Revisionen konstaterar att det inte görs några systematiska kontroller av den praktiska tillämpningen av beslutsordningen inom förvaltningen. Detta innebär att det kan finnas risk för att beslut som skulle ha hanterats som delegationsbeslut inte dokumenteras och rapporteras på korrekt sätt.

Bedömning

Revisionen anser att det är positivt att nämndens verksamhetsplan omfattar lokala mål och indikatorer i syfte att bl.a. förebygga och hantera väsentliga risker. Revisionen bedömer som tidigare det vara av stor vikt för den framtida tunnelbanans funktion och kollektivtrafikens ekonomi att samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT fungerar på ett tillfredsställande sätt, ett ansvar som delas av förvaltningarna och ytterst ligger på trafiknämnden. Revisionen kommer att följa detta arbete.

Mot bakgrund av att nämndens ansvar för utbyggnaden är kopplat till omfattande ekonomiska åtaganden gentemot övriga parter är det fortsatt revisionens bedömning att förvaltningen bör undersöka möjligheterna att utveckla redovisningen av projektens status kopplat till milstolpar i avtalen. Revisionen vill också lyfta fram att nämndens rapportering gällande den långsiktiga risken för kostnadsökningar bör utvecklas ytterligare. Det är vidare revisionens bedömning att förvaltningsledningen bör följa upp och verifiera att den förvaltningsinterna beslutsordningen efterlevs.

Rekommendation:

- FUT:s ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.

5.3 Räkenskaper

5.3.1 Delårsrapport 2019-08-31

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

Arbete med att inrätta en resultatenhet för utbyggnaden av tunnelbanan inom SL[37] har påbörjats. Befintlig tunnelbana ägs av SL samtidigt som de avtal och tillgångar som hittills upphandlats av FUT ägs av Region Stockholm. Tunnelbaneanläggningen som helhet, när utbyggnaden är klar, kan dock inte bedrivas av två olika juridiska personer, SL och Region Stockholm[38]. Överföring av anläggningarna från FUT, som är del av den juridiska personen Region Stockholm, till SL, som är en egen juridisk person, är att betrakta som en försäljning. Enligt de underlag som tagits fram av trafikförvaltningen medför försäljningen kostnader för stämpelskatt. Det har därför föreslagits att en särskild resultatenhet för redovisning av anläggningstillgångarna i den utbyggda tunnelbanan bildas inom SL. Revisionen vill betona att det handlar om en omfattande förändring där det är viktigt att trafikförvaltningen och FUT tillsammans med SL säkerställer formerna för förändringen samt att parterna ges möjlighet att samarbeta för att minimera riskerna kring framtida civilrättsliga frågeställningen men även kring skattefrågor samt redovisningsfrågor. Revisionen kommer att följa detta arbete.

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

---

[37] RS 2019-0790, TN 2019-0526
[38] Den juridiska personen är fortfarande Stockholms läns landsting

Revisionen noterar i likhet med tidigare år att det inte finns någon balansräkning inkluderad i delårsrapporten.

6 Yttrande över Årsrapport 2018

Nämnden/styrelsen har 2019-08-27 lämnat yttrande över revisionens årsrapport för 2018. I ärendet förelåg ett gemensamt tjänsteutlåtande från nämndens båda förvaltningar. Det framgår av tjänsteutlåtandet att revisionens årsrapport har lämnats till trafiknämnden, styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB för yttrande vilket görs genom trafiknämndens yttrande. Tjänstutlåtandet sammanfattar revisionens bedömning i årsrapporten och beskriver på en övergripande nivå status för revisonens rekommendationer.

Nämnden har inte i sitt yttrande framhållit synpunkter som avviker från revisionens synpunkter i rapporten. Nämndens yttrande behandlar de två nya rekommendationer som lämnas i revisionens årsrapport[39] avseende avtalsuppföljning. Det framgår av yttrandet att nämnden respektive trafikförvaltningen delar revisionens bedömning att trafiknämnden bör tydliggöra och säkerställa ansvaret för en sammanhållen utvärdering och utveckling av avtalsuppföljningen samt att trafikförvaltningens ledning på ett systematiskt sätt bör analysera kundsynpunkter som underlag för uppföljning och åtgärder inom trafikavtal. Pågående och kommande aktiviteter för att åtgärda rekommendationerna redovisas översiktligt. Yttrandet kommenterar också den rekommendation som i delåret 2018 lämnades om den långsiktiga analysen av investeringsprojekt inom FUT:s verksamhetsområde. Yttrandet anger att analysen kommer att utvecklas.

[39] Rekommendationer avseende färdtjänstverksamheten har i samband med bildandet av färdtjänstnämnden förts över till den nya nämnden. Yttrande över de två nya rekommendationerna inom detta verksamhetsområde har lämnats av färdtjänstnämnden.

Vad gör regionrevisorerna?

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

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

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

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

Region Stockholm

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

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Delår 2019

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
AVTALSUPPFÖLJNING					
2014 Årsrapp ID: 525	Trafiknämnden bör säkerställa att en riskanalys genomförs i samband med planeringen av uppföljning av trafikavtalen.		X		År 2018: Revisionens uppföljning visar att uppföljningsplanerna fortfarande har olika innehåll och form. I de granskade uppföljningsplanerna saknas dokumenterad riskanalys, utvärdering och prioritering av uppföljningsinsatser. Några planer innehåller endast en hänvisning till att risker identifieras löpande, i andra beskrivs allmänna risker men inte vad som behöver följas upp mer utifrån ett riskperspektiv i olika delar av det specifika avtalet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
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 2018: Förvaltningens internrevision har under året genomfört ett antal granskningar som föranlett ett åtgärdsarbete inom bland annat avtalsförvaltning. Enligt uppgift till revisionen kommer rekommendationen att hanteras i samband med detta arbete. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med
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 2019.
2018 Årsrapp ID: 1386	Trafiknämnden bör tydliggöra och säkerställa ansvaret för en sammanhållen utvärdering och utveckling av avtalsuppföljningen i syfte att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete.			X	Rekommendationen ersätter tidigare rekommendation nr: 526 Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
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		DÅR 2019: Revisionen bedömer att de kompenserande kontroller som förvaltningen utför är tillräckliga för att upptäcka väsentliga felaktigheter i biljettintäkterna. Då spårbarheten i vissa kontrollmoment fortsatt behöver förbättras kvarstår revisionens bedömning att tidigare lämnad rekommendation är delvis åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2020.
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 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Delår 2019

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
BILJETTSYSTEM					
2017 Årsrapp ID: 1204	Trafiknämnden bör mot bakgrund av förvaltningens utredning om framtidens biljett- och betalsystem fatta beslut om effektmål för arbetet med det framtida biljettsystemet.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
FASTIGHETER					
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 2019.
HYRESINTÄKTER					
2012 Årsrapp ID: 25	Trafiknämnden bör fullfölja och slutföra det pågående arbetet med genomgång av fastighetsbeståndet i Fastnet mot befintliga avtal och säkerställa att avtalen finns tillgängliga i avtalsdatabasen. Vidare rekommenderar vi att en fullständig inventering och uppmätning av lokalbeståndet genomförs. Dessa åtgärder är avgörande för att säkerställa den information som ligger till grund för hyresfaktureringen.		X		DÅR 2019: Revisionen konstaterar att arbetet inte är avslutat men att trafikförvaltningen har en plan som innebär en successiv genomgång av fastighetsbeståndet kopplat till när avtal blir aktuella att förnya eller omförhandla. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2020.
INFORMATIONSSÄKERHET					
2015 (Projekt 11/2015) ID: 739	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga informationstillgångar hanteras enligt landstingets riktlinjer när det gäller krav på förteckning, riskanalyser, informationssäkerhetsklassning och avbrottsplaner		X		År 2018: Av granskning framgår att en handlingsplan har tagits fram men inte fastställts, vilket i praktiken innebär att tidigare utvecklingsarbete inom informationssäkerhet i huvudsak har avstannat. Nämndens informationsmängder är till stor del fortfarande inte informationssäkerhetsklassade. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
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.			X	År 2018: Revisionens uppföljning visar att det pågår ett arbete med att tydliggöra kravställning om IT- och informationssäkerhet i kommande upphandlingar. Vad gäller befintliga avtal saknas i praktiken ett systematisk arbete och rutiner för bedömning av dessa, utan bedömning sker i huvudsak när avtal ska förnyas. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Delår 2019

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
INFORMATIONSSÄKERHET					
2017 Årsrapp ID: 1202	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns tillräckligt stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och i uppföljning av befintliga avtal.			X	År 2018: Revisionens uppföljning visar att ansvaret rörande informationssäkerhet flyttats till ledningsstaben där det nu sorterar under säkerhetssektionen, vilket också framgår av arbetsordningen. För delen gällande stöd för hantering kopplat till avtal uppges att åtgärder för detta föreslås i den handlingsplan för informationssäkerhet som ännu inte är fastställd. Delen gällande tydliggörande av ansvarsfördelningen anses som åtgärdad. Rekommendationen omformuleras därför till att handla om att det finns tillräckligt stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och i uppföljning av befintliga avtal. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
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 2019.
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 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Delår 2019

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
INVESTERINGAR					
2014 Årsrapp ID: 534	Trafiknämnden bör prioritera mellan investeringar på ett transparent och systematiskt sätt baserat på ett underlag om projekt och program som inbegriper bland annat nytta, ekonomi och risker.			X	ÅR 2018: Den prioritering som enligt nämndens strategiska ramverk ska ske i den s k genomförandeplanen fungerar i praktiken inte vilket revisionen pekat på under flera år. I investeringsplanen finns en prioriteringskolumn som skulle kunna härledas till den prioriteringsmodell som har föreskrivits i landstingets investeringsstrategi. Det framgår dock av granskningen att prioriteringen inte förklaras på något sätt i nämndens budgetunderlag och förvaltningen har heller inte på revisionens förfrågan redogjort för hur prioriteringen har gått till eller vad den innebär. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
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.			X	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 2019.
2018 (Projekt 12/2018) ID: 1402	Trafiknämnden bör när det gäller tillkommande investeringsbehov - säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov. - ge fullmäktige en heltäckande bild av alla kända tillkommande behov av investeringar på kort och lång sikt även där utgiften inte är preciserad.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2018 Delår ID: 1310	Trafiknämnden bör efterfråga information om FUT:s investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet i förhål-lande till avtal och genomförandebeslut.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
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 2018: Insatser har genomförts och planeras att genomföras för att stärka energieffektiviseringsarbetet. Revisionen bedömer att nämnden fortsatt behöver arbeta för att öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet bland annat när det uppföljningen av energiförbrukning i bussdepåer. Vidare behöver förvaltningen öka enhetligheten och stärka samverkan när det gäller energieffektiviseringsarbetet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Delår 2019

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
MILJÖ					
2018 Delår ID: 1309	Trafiknämnden bör säkerställa att de får ta del av förvaltningens uppföljning av miljöarbetet i enlighet med landstingets miljöprogram.	X			DÅR 2019:Trafiknämnden fick ta del av förvaltningens hållbarhetsredovisning för 2018 i maj 2019. Rekommendationen är åtgärdad.
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 2018: Revisionen konstaterade 2017 att en utredning genomförts avseende uppdraget från fullmäktige. Enligt uppgift i samband med delåret skulle rapporten tas upp i trafiknämnden i oktober. Enligt uppgift i nämndens årsrapport är uppdraget slutfört. Enligt revisionens bedömning bör dock slutsatserna återredovisas till fullmäktige. Revisionen avvaktar nu vad som händer under 2019 med WÅAB mot bakgrund av de skrivningar som finns i fullmäktiges budget för 2019. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
REINVESTERINGAR					
2018 (Projekt 12/2018) ID: 1403	Trafiknämnden bör redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.				Rekommendationen ersätter tidigare rekommendation nr 984. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
RISKBEDÖMNING OCH INTERN KONTROLLPLAN					
2018 Delår ID: 1304	Trafiknämndens internkontrollplan bör utformas så att den ger en överblick över betydande risker och att det framgår hur dessa ska hanteras med tillräckliga kontroller.				DÅR 2019: Revisionen konstaterar att det är positivt att nämnden kommenterar de viktigaste riskerna i bl.a. delårsrapporten men att nämndens internkontrollplan kan utvecklas ytterligare för att ge en överblick gällande de högst värderade riskerna. Den återstående delen av rekommendationen som fokuserar på hur de betydande riskerna ska hanteras med tillräckliga kontroller har stark koppling till pågående arbete med huvudprocesskartan. Samtidigt finns det sedan 2014 en rekommendation som i princip fokuserar på samma utvecklingsbehov (rek nr 471). Mot bakgrund av detta samt att det pågår ett regionövergripande arbete kring riskanalys och internkontrollplanens utformning avskrivs den här rekommendationen i avvaktan på nya riktlinjer för arbetet med riskanalys och internkontrollplan.
SPÅRTRAFIKSTÖRNINGAR OCH ERSÄTTNINGSTRAFIK					
2018 (Projekt 6/2018) ID: 1340	Trafiknämnden bör stärka den sammanhållande styrningen av planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik inom spårtrafiken så att planering, genomförande och utveckling görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Delår 2019

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
SPÅRTRAFIKSTÖRNINGAR OCH ERSÄTTNINGSTRAFIK					
2018 (Projekt 6/2018) ID: 1341	Trafiknämnden bör stärka kontroll och uppföljning för att säkerställa att planerad ersättningstrafik utförs i enlighet med beställning.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2018 (Projekt 6/2018) ID: 1342	Trafiknämnden bör stärka förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik beställs till marknadsmässiga priser.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
SÄKERHET OCH BRANDSKYDD					
2017 Årsrapp ID: 1196	Trafiknämnden bör skyndsamt utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd för att tydliggöra ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikutövarna, dels internt inom trafikförvaltningen.		X		ÅR 2018: I början av 2019 är det planerat att ett formellt beslut ska fattas för att ta fram riktlinjer för skal- och tillträdesskydd. Arbetet ska pågå under 2019 och riktlinjen ska antas 2019/2020. SU leder arbetet med stöd från säkerhetssektionen. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
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.		X		ÅR 2018: En ny securitystrateg har anställts på säkerhetssektionen som delvis kommer ha till uppgift att koordinera olika skyddsåtgärder för skal- och tillträdeskyddet. En temarevision har genomförts för att se över det yttre skalskyddet, tillträdeskontrollen, inre skalskyddet och teknik (ex. larm och kamera). Granskningen har visat att det finns stora brister inom skal- och tillträdesskyddet och att det finns otydligheter hur skyddet ska utformas vid investeringsprojekt. Revisionen bedömer att nämnden fortsatt behöver arbeta aktivt för att stärka skyddet och behöver prioritera var det är mest väsentligt att genomföra insatser för att stärka skyddet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2017 Årsrapp ID: 1198	Trafiknämnden bör ta ställning till prioriterade åtgärder efter riskkartläggning på säkerhetsområdet.			X	ÅR 2018: Ingen samlad återrapportering av uppdraget har givits till nämnden. Granskningen visar att det är oklart om uppdraget ska fortsätta efter att nuvarande åtgärder är hanterade. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
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.			X	ÅR 2018: En årlig återrapportering av säkerhetsläget planeras att ges till TN från och med 2019. På förvaltningen pågår ett arbete med att ta fram mål och indikatorer inom säkerhetsområdet inför budget 2020. Revisionen kommer följa upp vilken återrapportering nämnden får under 2019. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Delår 2019

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
SÄKERHET OCH BRANDSKYDD					
2018 Delår ID: 1306	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning.		X		DÅR 2019: Revisionen konstaterar att åtgärder för att stärka brandskyddet inte är medtaget i systemanalysen för tunnelbanan och att åtgärder kopplat till rökgasavskiljande inte har funnits med i de medel som avsatts för brandskyddsåtgärder i budgeten för 2019. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
TILLGÄNGLIGHET I SJÖTRAFIKEN					
2018 Delår ID: 1307	Trafiknämnden bör tillsammans med tillväxt- och regionplanenämnden tydliggöra hur landstingets ansvar för replipunkterna ska hanteras.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
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 2018: Revisionens uppföljning visar att det pågår ett fortsatt förbättringsarbete för att stärka den sammanhållande styrningen av trafik- och störningsinformation och att riktlinjer för trafikinformation har omarbetats. Det återstår dock ett arbete med att implementera riktlinjen och utforma interna rutiner och processer i linje med riktlinjen samt säker ställa att dessa följs. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
TRAFIKPLANERING					
2015 Årsrapp ID: 774	Trafiknämnden bör säkerställa att effektiviseringar ingår som en del i nämndens trafikplanering på kort och lång sikt.			X	ÅR 2018: Revisionen konstaterar liksom 2017 att arbete med effektiviseringar anges ingå i nämndens trafikplanering. Vare sig årsrapporten eller specifika ärenden under året innehåller dock någon analys eller redovisning av genomförd effektivisering och effekter av trafikförändringar. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
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 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Delår 2019

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
TRAFIKPLANERING					
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 2019.
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 årsgranskningen 2019.
TRAFIKSÄKERHET					
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.			X	ÅR 2018: Det pågår ett arbete på förvaltningen med att ta fram mål, indikatorer och måltal till budget 2020. Inom säkerhetsområdet kommer det tas fram mål. Dessa mål kommer inte beröra den vägbundna kollektivtrafiken. TF anser inte att statistiken som inkommer från de vägbundna entreprenörerna ger tilräckligt underlag för att ta fram mål och indikatorer. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
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 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Delår 2019

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
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 2019: Trafikförvaltningen använder ett analysverktyg där totala volymer inköp kategoriseras och sortering görs per leverantör. Som tidigare konstaterar revisionen dock att det inte går att följa upp inköpsvolymer kopplade till ett specifikt upphandlat avtal vilket försvårar kontroller av att den sammantagna inköpsvolymen är inom ramen för upphandlingen/avtalet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2020.
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 2018: Revisionens uppföljning visar på att ett nytt arbetssätt tillämpas gällande trafikaffärer där bl.a. ett trafikråd bestående av deltagare från olika avdelningar medför en minskad överlämningsproblematik. Emellertid gäller inte detta arbetssätt för alla typer av avtal. Därtill har inte ansvar eller arbetssättet formaliserats i nämndens styrdokument. Revisionen konstaterar vidare att det övergripande processarbetet är påbörjat. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
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 2018: Revisionens uppföljning visar att det fortsatt inte finns någon samlad överblick eller upphandlingsplan för hela nämndens verksamhet. Ett tydligt arbetssätt och samordning för detta arbete förefaller inte finnas. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2016 (Projekt 2/2016) ID: 912	Trafiknämnden bör stärka systemet för bevakning av när avtal löper ut i syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar.		X		ÅR 2018: Granskningen visar att det saknas en samlad överblick över upphandlingsbehovet som exempelvis en samlad upphandlingsplan men att det finns en avtalsdatabas. Av granskning framkommer dock att det inte finns rutiner för vilka påminnelser och hålltider som ska läggas in i avtalsdatabasen för olika former av avtal. Vidare framkommer att påminnelsen skickas till enskilda personer och inte till en funktionsbrevlåda, vilket innebär en risk för personberoende. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Delår 2019

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
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 2018: Enligt uppgift till revisionen pågår ett arbete med att hantera rekommendationen inom trafikaffärsstudierna inför nya trafikavtal. Avsikten är att tydliggöra hur trafikförvaltningen på ett systematiskt och strukturerat sätt kommer följa upp och utvärdera avtal. Arbetet förväntas vara klart under senare delen av 2019. Revisionen avser därmed att följa upp rekommendationen till årsrapporten 2019. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
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 2018: Revisionens uppföljning visar att ett uppdrag som är kopplat till framtagande av ett verktyg för strategisk avtalsuppföljning pågår. Beräknas vara klart till våren 2019. Enligt uppgift till revisionen kommer det också i förlängningen av detta tas fram en process för hur och när samt vem som ska äga processen av att utvärdera avtal. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
ÖVERGRIPANDE STYRNING					
2016 Delår ID: 868	Trafiknämnden bör stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om utvecklingen. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.			X	ÅR 2018: Liksom 2017 konstateras att det pågår arbete internt inom förvaltningen men att det inte finns någon samlad rapportering till nämnden av den långsiktiga kostnadsutvecklingen. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Delår 2019

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
ÖVERGRIPANDE STYRNING					
2016 Delår ID: 869	Trafiknämnden bör löpande efterfråga information om investeringsprogrammens och projektens utveckling med bedömning av totala utgifter, sluttid samt eventuella väsentliga risker och avvikelser i utförandet.		X		ÅR 2018: Tabeller i t.ex. årsrapporten innehåller information om prognos och sluttidpunkt. Det finns dock ingen information om t.ex avvikelse i sluttid jämfört med genomförandebeslutet. Textmässigt innehåller inte årsrapporten några kommentarer om avvikelser. Med anledning av att rekommendation 872 tas bort har rekommendationstexten justerats så att det framgår att även risker bör hanteras samt att det gäller både program och projekt. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.
2017 Årsrapp ID: 1191	Trafiknämnden bör utifrån fullmäktiges övergripande mål fastställa nedbrutna mål för nämndens verksamhet med tillhörande indikatorer och målnivåer. Målnivåerna behöver även kopplas till långsiktiga ambitioner och de övergripande målen.			X	DÅR 2018: Granskningen visar att nämnden har fastställt vissa nämndindikatorer med målnivåer för 2018. Mot bakgrund av nämndens omfattande och komplexa verksamhet bör dock enligt revisionens bedömning nämnden bryta ner fullmäktiges mål i enlighet med de möjligheter som ges i landstingets målstyrningsmodell. Revisionen konstaterar att inte heller trafikförvaltningen redovisar några nedbrutna mål för verksamheten trots att det står i nämndens budget att trafikförvaltningens strategiska karta ska innehålla nedbrutna mål. Här bör enligt revisionens mening en strukturerad målnedbrytning via nämnd till förvaltning arbetas fram. Det behövs också enligt revisonen en tydlig hierarki för vilka indikatorer, inklusive målnivåer, som ska fastställas av nämnden och vilken typ av indikatorer som fastställs inom förvaltningen. Nämnden behöver förbättra förutsättningarna för målstyrningen genom att efterfråga indikatorer, inklusive målvärden där sådana saknas eller inte fungerar. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år: Trafiknämnden, Delår 2019

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
ÖVERGRIPANDE STYRNING					
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. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.			X	ÅR 2018: Det framgår av bl.a. nämndens budget att genomförandeplanen ingår bland dokumenten för att planera verksamheten. Av förvaltningens arbetsordning framgår att genomförandeplanen är trafikförvaltningens planeringsunderlag på medellång sikt (10 år) för kollektivtrafiklösningar. Det har framgått av tidigare granskningar att genomförandeplanen ska innehålla prioritering för verksamheten och uppdateras årligen. Senaste genomförandeplanen är dock från 2014. Nämndens förslag till investeringsplan innehåller en kolumn med prioring. I förslaget inför 2018 hade alla nya objekt prio 1. I förslaget inför 2019 har vissa objekt prio 1 och andra prio 2. Det framkommer inte av dokumentet vad prioriteringen innebär och den kommenteras inte. Förvaltningen har inte svarat på hur prioriteringen har beretts. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2019.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Trafiknämnden

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-08-01

Ärende
TN 2019-0569
FUT 2019-0415

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafiknämnden
2019-08-27, punkt 16

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2018 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar yttrande över regionrevisorernas årsrapport 2018 avseende Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB, RK 2018-0013.

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

Från och med 1 januari 2019 finns en färdtjänstnämnd inrättad. Två av rekommendationerna i årsrapporten är riktade till färdtjänstnämnden som lämnar sitt yttrande över dessa i ett separat yttrande. Färdtjänstnämndens yttrande bifogas för kännedom.

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

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas och vd:s tjänsteutlåtande daterat 2019-08-01 samt nedanstående underlag

- Förslag till trafiknämndens yttrande
- Förslag till färdtjänstnämndens yttrande (För kännedom)

- Årsrapport 2018 trafiknämnden

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att avge yttrande i enlighet med bilagt förslag till trafiknämndens yttrande

att yttrandet överlämnas till regionrevisorerna

att förklara paragrafen omedelbart justerad

Förslag och motivering

Sammanfattning

Revisorerna avger en rapport baserad på de granskningar som genomförts under 2018. Revisorerna prövar 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.

Trafikförvaltningen

Revisionen konstaterar att det pågår ett omfattande arbete för att utveckla trafiknämndens arbetssätt och stärka den interna kontrollen. Fortfarande finns behov att stärka kontrollen och styrningen över den långsiktiga ekonomiska utvecklingen. Nämnden behöver dels säkerställa en helhetsbild av tillkommande investeringsbehov, dels efterfråga underlag för bedömningar av de samlade ekonomiska konsekvenserna ur ett längre tidsperspektiv. De samlade effekterna behöver vidareförmedlas till regionstyrelsen och till regionfullmäktige. Övriga områden där styrningen och kontrollen fortsatt behöver stärkas är t.ex. informationssäkerhet, brandskydd samt biljettsystemet.

Revisionen bedömer, utifrån genomförd granskning, det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet sammantaget som tillfredsställande. Bedömningen är oförändrad jämfört med 2017.

Revisionen bedömer den interna styrningen och kontrollen, utifrån den granskning som genomförts av revisionskontoret och den auktoriserade revisorn, sammantaget vara inte helt tillräcklig. Nämndens långsiktiga ekonomiska styrning bedöms dock vara otillräcklig.

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

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Revisionen bedömer, utifrån genomförd granskning, det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet sammantaget som tillfredsställande.

Revisionen bedömer att trafiknämndens mål för förvaltning för utbyggd tunnelbana är i linje med fullmäktiges mål. Revisionen anser vidare att det finns riktlinjer och rutiner för att säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll inom förvaltningen. Den interna styrningen och kontrollen bedöms, utifrån genomförd granskning, sammantaget vara tillräcklig.

Räkenskaperna för trafiknämnden bedöms vara rättvisande.

Bakgrund

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

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

I årsrapporten har en rekommendation ställd till trafiknämnden avslutats och omformulerats till en ny. En rekommendation ställd till trafikförvaltningens ledning har omformulerats. Två nya rekommendationer ställda till färdtjänstnämnden har lämnats. Sammanlagt under 2018 har revisorerna

bedömt att sju rekommendationer från tidigare år är åtgärdade. Samtliga avseende trafikförvaltningens verksamhet.

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

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

I revisorernas sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare år och innevarande år finns 62 rekommendationer listade avseende trafikförvaltningens verksamhet. Av dessa har revisorerna bedömt att 5 ersätts eller utgår och 7 som åtgärdade. Förvaltningen har meddelat revisorerna att 18 av de återstående 53 rekommendationerna är åtgärdade och klara för revisorernas uppföljning under 2019.

Revisorerna kommer under året föra över de rekommendationer som avser färdtjänstverksamheten till färdtjänstnämndens lista.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Revisionen bedömer, utifrån genomförd granskning, det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet sammantaget som tillfredsställande. Revisionen bedömer att trafiknämndens mål för förvaltning för utbyggd tunnelbana är i linje med fullmäktiges mål. Revisionen anser vidare att det finns riktlinjer och rutiner för att säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll inom förvaltningen. Den interna styrningen och kontrollen bedöms, utifrån genomförd granskning, sammantaget vara tillräcklig. Räkenskaperna för trafiknämnden bedöms vara rättvisande.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har en rekommendation som lämnats i samband med revisionens granskning av delår 2018. Revisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör efterfråga information om förvaltningens investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och

eventuella avvikelser i utförandet i förhållande till avtal och genomförandebeslut.

Förvaltningen ämnar utveckla den långsiktiga analysen i de rapporter som redovisas till Region Stockholm

Ekonomiska konsekvenser
Beslutsärendet har inga ekonomiska konsekvenser.

Sara Catoni
tf. Förvaltningschef för
trafikförvaltningen

Mårten Frumerie
Förvaltningschef för
förvaltning för
utbyggd tunnelbana

Trafiknämnden

YTTRANDE
2019-08-01

Ärende
TN 2019-0569
FUT 2019-0415

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Regionledningskontoret
Registraturen
Box 22550
104 22 Stockholm

Bilaga 1

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2018 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Regionrevisorerna har överlämnat Årsrapport 2018, RK 2018-0013, till trafiknämnden och till styrelserna för AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB för yttrande.

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

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

Trafikförvaltningen

Avtalsuppföljning

Revisionen bedömer att det fortfarande finns stora behov av att stärka nämndens avtalsuppföljning. Revisionen konstaterar att viktigt arbete med utveckling av rutiner etc. till stor del inte hanterats de senaste åren. Granskningen har visat att de rekommendationer som revisionen tidigare lämnat i huvudsak inte åtgärdats och i allt väsentligt fortfarande är aktuella. Revisionen konstaterar att slutsatser och rekommendationer i den granskning som genomförts av trafikförvaltningens internrevision ligger i linje med revisionens tidigare iakttagelser och rekommendationer. Revisionen ser därför

positivt på den åtgärdsplan som nu finns inom förvaltningen för att hantera det som framkommit i internrevisionens granskning. Revisionen ser också positivt på det arbete som pågår inom förvaltningen för att utveckla metoderna för den ekonomiska uppföljningen. Revisionen avser att följa detta arbete.
Revisionen vill fortsatt framhålla vikten av att nämnden säkerställer en kontinuerlig och sammanhållen utvärdering och utveckling av avtalsuppföljningen. För att tydliggöra detta ytterligare avslutas tidigare lämnad rekommendation nr 526 om utvärdering av arbetet med avtalsuppföljning och omformuleras till en ny rekommendation.

Regionrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör tydliggöra och säkerställa ansvaret för en sammanhållen utvärdering och utveckling av avtalsuppföljningen i syfte att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete.

Trafiknämnden är överens med revisorerna om att utvärdering och utveckling av avtalsuppföljningen brustit i kontinuitet. En omstart har skett i arbetet och ansvaret för en kontinuerlig och sammanhållen utvärdering och utveckling av avtalsuppföljningen kommer att tydliggöras under hösten 2019 utifrån pågående arbete med åtgärder för den internrevisionsrapport som omnämns samt utifrån trafikförvaltningens nya huvudprocesskarta. Uppdaterade arbetssätt kommer att integreras i huvudprocesskartan.

Avtalsuppföljning

Revisionen ser vidare behov av att förvaltningen förtydligar hur kundsynpunkterna ska hanteras internt inom förvaltningen så att synpunkterna kan bidra som underlag i såväl uppföljning av befintliga men även i utvecklingen av framtida trafikavtal. För att förtydliga detta omformuleras tidigare lämnad rekommendation 73 om hanteringen av kundsynpunkter enligt följande

Revisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör på ett systematiskt sätt analysera kundsynpunkter som underlag för uppföljning och åtgärder inom trafikavtal.

Trafikförvaltningen är överens med revisorerna om att hanteringen av kundsynpunkter i uppföljning och utveckling av avtal kan systematiseras och kommer att hantera detta i pågående arbete med åtgärder utifrån genomförd internrevision vilka beräknas vara genomförda under 2019 och integrerade med

huvudprocesskartan. Det kan nämnas att förutsättningarna för systematisk analys genom ändamålsenliga rapportapplikationer har förbättrats och att ett nytt analysverktyg för kundsynpunkter har implementerats under våren genom utbildningar både internt och för leverantörer.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

I delårsrapporten för 2018 rekommenderar revisionen att trafiknämnden bör efterfråga information om förvaltningens investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet i förhållande till avtal och genomförandebeslut.

Förvaltningen ämnar utveckla den långsiktiga analysen i de rapporter som redovisas till Region Stockholm.

Region Stockholm
Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 8/2019

Sammanträdesdatum
2019-08-27

Datum för justering: 2019-08-27

Datum för anslag: 2019-08-29

Kristoffer Tamsons (M)
Jens Sjöström (S)

---

§ 161

Yttrande över landstingsrevisorernas årsrapport 2018
(TN 2019-0569)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 1 augusti 2019 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Jens Sjöström (S).

YRKANDEN

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 16).
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Att avge yttrande i enlighet med bilagt förslag till trafiknämndens yttrande.

2. Att yttrandet överlämnas till regionrevisorerna.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 17).

RESERVATION

S-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att inte bifalla deras förslag till tilläggsbeslut.

Vid protokollet

Karoline Sandar

Bilaga 17

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-08-27

TN 2019-0569

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 16

Yttrande över landstingsrevisorernas årsrapport 2018

Vi i Vänsterpartiet tackar landstingsrevisorerna för deras insiktsfulla årsrapport 2018. Vi delar deras kritik och ser med särskild oro på ett par saker. Det är allvarligt att vi i nämnden inte får insyn i den långsiktiga ekonomiska utvecklingen och det ekonomiska resultatet i det längre tidsperspektivet riskerar att bli negativet. Vi politiker måste få ta del av framtida investeringsutrymme och det är viktiga rekommendationer revisorerna kommer med för att stärka den i dagsläget bristande interna kontrollen och styrningen över den långsiktiga ekonomiska utvecklingen. Vidare är bristerna i avtalsuppföljningen något som snarast måste åtgärdas. Och vi ser med oro på att konsultväxlingen går alltför långsamt.

Upparbetningsgraden av investeringar inom trafiknämndens ansvarsområde har länge varit låg, vilket vi länge har uttryckt oro över. Revisorerna saknar analyser av de långsiktiga konsekvenserna avvikelserna från investeringsbudgeten har för investeringsverksamheten i sin helhet och respektive enskilda projekt avseende exempelvis kostnader och tidsförskjutningar. Ett tydligare fokus på risker och avvikelser bör föreligga vid uppföljning av investeringsverksamheten. Vi delar revisorernas synpunkter.

Eftersom all kollektivtrafik i Region Stockholm utförs av privata entreprenörer innebär den bristande insynen i upphandlingarna ett allvarligt demokratiskt underskott. Under 2018 genomförde trafiknämnden den senaste färdtjänstupphandlingen. Revisorernas kritik mot den har behandlats i färdtjänstnämnden, men eftersom det var trafiknämndens ansvar förra året är det relevant att ta upp den här som ett exempel på problemen med upphandlingsrutinerna. I färdtjänstupphandlingen försvann bland annat de demokratiskt fastställda målet om andel fossilfritt bränsle i upphandlingsdokumentet och därmed i det följande färdtjänstavtalet. Att i denna tid av klimatkris släppa kraven på fastställda miljömål i upphandlingar är djupt oroande. Om vi ska fortsätta att leka marknad kräver vi i Vänsterpartiet reell insyn i upphandlingsprocesserna.