Landstingsrevisorerna
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

2017-10-18 RK 2017-0028

Trafiknämnden
Styrelserna för
AB Storstockholms Lokaltrafik
Waxholms Ångfartygs AB

Delrapport 2017
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade vid sitt möte 2017-10-18 att överlämna rapporten till trafiknämnden och till styrelserna för SL och WÅAB för yttrande senast 2018-01-31.

Vi konstaterar att det fortsatt pågår ett systematiskt och långsiktigt arbete med att analysera och utveckla intern styrning och kontroll inom trafiknämndens verksamheter. Vi bedömer dock samtidigt att fortsatta åtgärder behöver vidtas inom flera av de områden som vi lyfte fram under 2016 och att det är angeläget att nämnden snarast stärker styrningen och den interna kontrollen inom ett antal områden. Det är som tidigare vår mening att nämnden bör efterfråga en samlad ekonomisk konsekvensbeskrivning ur ett längre tidsperspektiv i syfte att ha ett fullgott underlag för beslut om bl.a. investeringar. På motsvarande sätt är fastställande av mål en angelägenhet för nämnden.

Styrelsen för aktiebolag kan inte överlämna ansvaret för bolagets interna styrning och kontroll. Det innebär att vi som lekmannarevisorer kommer att lämna samma omdöme för SL och Waxholmsbolaget som lämnas för trafiknämndens interna styrning och kontroll.

Nämndens synpunkter önskas särskilt vad gäller trafiknämndens arbete med åtgärder som långsiktigt ger förutsättningar för en ekonomi i balans, fortsatt utvecklingsarbete kring mål och indikatorer utifrån nya trafikförsörjningsprogrammet i allmänhet och särskilt färdtjänsten samt intäktssäkringen från biljettsystemet på kort och lång sikt.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Turid Stenhaugen
Ordförande

Christina Holmqvist
Sekreterare

Landstingsrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

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

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

Besöksadress: Hantverkargatan 25 B. T-bana Rådhuset

DELRAPPORT 2017

Trafiknämnden

Landstingsrevisorerna
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Sammanfattning

I denna rapport ges en lägesrapport utifrån de granskningar som genomförts hittills under året inkl. en översiktlig granskning av trafiknämndens, AB Storstockholms lokaltrafiks (SL:s) och Waxholmsbolaget AB:s (WÅAB:s) delårsrapporter. Rapporten är en delrapportering inför den slutliga avrapporteringen och bedömning utifrån årets granskning i mars 2018.

Trafiknämnden har från och med 1 juli 2017 tagit över ansvaret för den separata förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) från landstingsstyrelsen. Ansvaret för FUT:s verksamhet är därmed delat för 2017 där landstingsstyrelsen ansvarar för första halvåret och trafiknämnden för andra halvåret. Landstingets delårsrapporteringen för FUT har i sin helhet gått via trafiknämnden. Revisionens granskning av FUT redovisas därför i denna delrapport även om landstingsstyrelsens ansvar berörs. I sammanfattningen nedan redovisas FUT:s verksamhet samlat i ett stycke sist i sammanfattningen.

Ekonomiskt- och verksamhetsmässigt resultat

Nämnden prognostiserar årets resultat till 550 mnkr, vilket är 300 mnkr högre än fullmäktiges resultatkrav. Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i delårsrapporten.

För de fullmäktigemål där prognos enligt landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar ska anges bedömer nämnden i huvudsak att uppsatta målnivåer kommer att uppnås. Måluppfyllelsen har i huvudsak kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport. Nämnden har i enlighet med anvisningarna beskrivit status för fullmäktiges uppdrag.

Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska resultatet i allt väsentligt som rimlig. Revisionen gör samma bedömning i de fall där prognos för det verksamhetsmässiga resultatet redovisas.

Intern styrning och kontroll

Genomförd granskning hittills under 2017 visar att det fortsatt pågår ett systematiskt och långsiktigt arbete med att analysera och utveckla verksamhetens interna styrning och kontroll. Revisionen noterar att förvaltningens funktion för internrevision nu åter är etablerad liksom en stödfunktion för utveckling av den interna kontrollen. Revisionen uppfattar bland annat att ett arbete genomförts så att tidigare brister i delegations- och beslutsordningarna i allt väsentligt har åtgärdats. Vidare har arbetet med att förbättra den interna kontrollen kopplat till biljettintäkterna fortsatt. Revisionen noterar också analysarbete och beslut om trafikplanens fortsatta roll som styrande dokument för verksamheten.

Revisionen bedömer samtidigt att fortsatta åtgärder behöver vidtas inom flera av de områden som revisionen lyfte fram under 2016 och att det är angeläget att nämnden snarast stärker styrningen och den interna kontrollen inom ett antal områden. Det är revisionens mening att nämnden bör efterfråga en samlad ekonomisk konsekvensbeskrivning ur ett längre tidsperspektiv i syfte att ha ett fullgott underlag för beslut om

bl.a. investeringar. Nämnden behöver också skapa en större tydlighet i hur mer långsiktiga styrdokument förhåller sig till varandra samt hur övergripande planering och uppföljning ur ett mer långsiktigt perspektiv ska hanteras. Även ekonomiska konsekvenser av mer kortsiktiga trafikförändringar behöver efterfrågas och analyseras.

På motsvarande sätt är fastställande av mål en angelägenhet för nämnden. Liksom tidigare bedömer därför revisionen att nämnden tydligt måste fatta beslut om hur fullmäktiges mål ska brytas ner och följas upp via indikatorer. Genom fastställande av målnivåer för indikatorerna bör nämnden visa på ambitionsnivån för det närmaste året. Mot bakgrund av genomförd granskning under året noterar revisionen särskilt behovet för nämnden av att förtydliga och fastställa mål, prioriteringar och ambitionsnivå för färdtjänsten och dess förhållande till den allmänna kollektivtrafiken inför kommande utvecklingsarbete utifrån fullmäktiges intentioner. Vidare är det viktigt att ytterligare stärka den interna kontrollen i bokslutsprocessen och att särskilt vidta åtgärder när det gäller intäktssäkringen från SL Access.

Trafiknämnden ska enligt reglementet och avtal med SL respektive WÅAB sköta förvaltningen av SL:s och WÅAB:s avtal och tillgångar. Styrelsen för ett bolag ansvarar dock alltid för bolagets angelägenheter och ska fortlöpande kontrollera om lämnad delegation kan upprätthållas (ABL 4 §). Lekmannarevisonen kommer därför att lämna samma omdöme för SL respektive WÅAB som för trafiknämndens interna styrning och kontroll.

Räkenskaper

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

Den auktoriserade revisorn för WÅAB bedömer att delårsrapporten för bolaget inte ger en rättvisande bild av bolagets finansiella ställning och finansiella resultat. Skälet är att en tidigare avsättning på väsentligt belopp inte justerats utifrån ny information.

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 årsredovisningslagen, bokföringsnämndens allmänna råd och god redovisningssed.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana

Trafiknämnden prognostiserar årets resultat för FUT till noll mnkr, vilket är i överenstämmelse med fullmäktiges resultatkrav. Både det ekonomiska resultatet och måluppfyllelsen har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt i nämndens delårsrapport för FUT. Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet i allt väsentligt som rimlig.

Revisionen bedömer att målen för FUT är i linje med fullmäktiges mål. Revisionen bedömer vidare att det finns riktlinjer och rutiner för att säkerställa en tillräcklig

styrning och intern kontroll inom förvaltning för utbyggd tunnelbana inom de granskade områdena.

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

Innehåll

1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2017-08-31 1
1.1 Ekonomi 1
1.2 Verksamhet 3
1.3 Sammanfattande bedömning 3

2 Intern styrning och kontroll 4
2.1 Ekonomistyrning 4
2.2 Verksamhetsstyrning 6
2.3 Riskhantering och intern kontroll 11
2.4 Räkenskaper och bokslutsprocessen 12
2.5 SL Access 14
2.6 Intern styrning och kontroll i investeringsverksamheten 15
2.7 IT och informationssäkerhet 16
2.8 Trafiksäkerhet inom vägtrafiken – slutsatser från särskild projektgranskning 17
2.9 Färdtjänstens nuvarande avtal 18
2.10 Framtida inriktning för färdtjänsten 19
2.11 Övrig rekommendationsuppföljning 24
2.12 Granskningar utan väsentliga iakttagelser 24
2.13 Sammanfattande bedömning 24

3 Räkenskaper 25
3.1 Delårsrapport 2017-08-31 25
3.2 Sammanfattande bedömning 25

4 Förvaltningen för utbyggd tunnelbana 26
4.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2017-08-31 26
4.2 Intern styrning och kontroll 27
4.3 Räkenskaper 28

5 Yttrande över Årsrapport 2016 28

Bilaga 1 Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer

Bilaga 2 Yttrande över årsrapport 2016

1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2017-08-31

Trafiknämnden (TN) har från och med 1 juli 2017 tagit över ansvaret för verksamheten inom förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT). Verksamheten kommer även i fortsättningen bedrivas inom en särskild, egen förvaltning vilket innebär att TN kommer att ha två förvaltningar.

Ur ett revisionsperspektiv finns frågan om ansvarsutkrävning där ansvaret för FUT:s verksamhet kommer att vara delat 2017; landstingsstyrelsen (LS) ansvarar för första halvåret och TN för andra halvåret. Landstingsstyrelsens förvaltning har valt en lösning där detta ansvar inte separeras i delårsrapporteringen utan all rapportering av FUT går via TN. Revisionen har valt att följa detta upplägg varför granskningen av FUT redovisas i denna rapport även om LS ansvar berörs.

Avsnitt 1 - 3 omfattar enbart granskning av den verksamhet som utövas inom trafikförvaltningen, inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB). Granskning av den verksamhet som utövas inom FUT redovisas i sin helhet i avsnitt 4.

1.1 Ekonomi

Nämnden prognostiserar årets resultat till 550 mnkr, vilket är 300 mnkr högre än fullmäktiges resultatkrav på 250 mnkr. Till skillnad mot föregående år har fullmäktige för 2017 ställt ett resultatkrav på trafiknämnden. Revisionen har uppfattat att detta är ett sätt att återkräva delar av tilldelade extra medel för Citybanan eftersom vissa kostnader för Citybanan 2017 kommer att hanteras av koncernfinansiering.

Intäkterna prognostiseras till 22 275 mnkr, vilket är 622 mnkr (2,9 procent) högre än budgeterat. Intäkterna för biljettintäkter/resenärsintäkter överstiger budgeten med ca 238 mnkr, vilket framförallt beror på att budgeten för intäkterna som görs i ett tidigt skede har beräknats på ett lägre resandeunderlag än vad som faktiskt gällde vid ingången av 2017. I den utökade analys av biljettintäkter i SL-trafiken som ingår i nämndens delrapport redovisas bl.a. en mindre priskänslighet än förväntat och överströmning till biljetter med högre intäkt som orsaker till den positiva utvecklingen. En resandeökning utöver budgeterat anges också som orsak.

Intäkterna för det som i delårsrapporten rubriceras som ”Övrigt” överstiger budgeten med ca 383 mnkr, varav 58 mnkr utgör ökat näringsbidrag och 23 mnkr ökad ersättning från hälso- och sjukvårdsnämnden (HSN) för sjukresor. De ökade intäkterna från HSN motsvaras på kostnadssidan av samma kostnadsökning varför förändringen är resultatneutral. Vidare ingår minskade intäkter från uthyrning av lokaler som prognostiseras bli lägre (9 mnkr) vilket motverkas av högre intäkter för uthyrning fordon (10 mnkr). I avvikelsen under ”Övrigt” ingår därutöver ökade intäkter kopplat till ökad vidarefakturering vilket motsvaras av kostnader i samma omfattning och därmed är resultatneutralt.

Kostnaderna inklusive avskrivningar och finansiella poster uppgår enligt prognosen till 21 725 mnkr, vilket är 323 mnkr (ca 1,5 procent) högre än budgeterat. Prognosticerade kostnader för landtrafiken understiger budget med 69 mnkr främst hänförligt till lägre kostnader för VBP-avtalen inom bussverksamheten vilket i sin tur i huvudsak beror på färre resande i denna trafik jämfört med budget. Även trafik som inte har utförts har bidragit till lägre kostnader på grund av vagnbrist i ersättningstrafiken, som har varit omfattande, i kombination med bristande framkomlighet i innerstaden. Index i framförallt bussavtalen har bidragit till högre kostnader vilket motverkas av index för tunnelbanan. Årsprognosen för köpt färdtjänsttrafik understiger budget med 37 mnkr huvudsakligen beroende på färre resor och viten relaterat till bristande leverans. I avvikelsen för färdtjänsttrafiken ingår samtidigt ökade kostnader för sjuktransporter vilka motsvaras av samma belopp på intäktssidan.

För verksamhetens kostnader relaterat till ”Övrigt” är prognosen 415 mnkr högre än budget. De ökade kostnaderna är i huvudsak hänförliga till kostnadsföringar av upparbetade projekt och restvärden (155 mnkr) samt ökade kostnader i samband med vidarefakturering vilka dock har motsvarande höjning på intäktssidan (se ovan) och därmed är resultatneutrala. Inom ”Övrigt” ingår också diverse avvikelser kopplat till personal- och konsultkostnader. De ökade kostnaderna för ”Övrigt” motverkas delvis av lägre kostnader för underhåll kopplat till ett lägre behov av akut underhåll än tidigare (15 mnkr) och omprioritering av planerat underhåll (90 mnkr), främst inom IT-området.

Kostnaderna för avskrivningar prognostiseras överstiga budget med 62 mnkr medan finansnettot beräknas bli 51 mnkr bättre än budget.

Nämndens kostnadsutveckling har kommenterats enligt landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar. Som framgår av nämndens rapportering försvåras bedömningen av nämndens kostnadsutveckling av att det under föregående år skedde omfattande kostnadsföringar av upparbetade projektutgifter och den ekonomiska regleringen av gamla bussar kopplat till ett trafikavtal. Enligt landstingets modell för uppföljning av kostnadsutvecklingstakten blir därför redovisad utvecklingstakt för 2017 mycket låg. En framåtsyftande bedömning av kostnadsökningstakten för trafikverksamheten kräver därför för närvarande andra typer av analyser. Se vidare avsnitt 2.1.

Periodens investeringar uppgår till 4 011 mnkr. För helåret är prognosen 7 762 mnkr, vilket understiger budget med 662 mnkr. Avvikelsen mellan prognos och budget är inte kommenterad på övergripande nivå. Inte heller är de större avvikelserna inom respektive investeringsslag, se tabell nedan, kommenterade utifrån eventuella långsiktiga konsekvenser. Det innebär att det inte går att bedöma om det i slutänden riskerar att bli fördyringar av program/projekt i sin helhet.

Investeringsbudget 2017 mnkr (prognosticerad upparbetnings-grad jmf budget %)	**Strategiska**	**Reinvesteringar (=ersättnings)**	**Summa**
Specificerade	5747 (91 %)	1494 (73 %)	7241 (88 %)
Ospecificerade	260 (50 %)	922 (140 %)	1182 (120 %)
Summa	6007 (90 %)	2416 (98 %)	8423 (92 %)

Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport. Liksom tidigare[1] menar revisionen att nämnden i större utsträckning bör precisera avvikelser beloppsmässigt för att möjliggöra bedömningar. Det är också önskvärt att förvaltningen i samarbete med landstingsstyrelsen ser över möjligheterna till en tydligare struktur i nämndens resultaträkning och hur denna kommenteras i syfte att underlätta läsarens förståelse av området ”Övrigt”. Avvikelser i investeringsverksamheten bör på övergripande nivå kommenteras utifrån en långsiktig konsekvensanalys.

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

1.2 Verksamhet

Nämnden bedömer att fullmäktiges mål för en ekonomi i balans kommer att uppfyllas. Nämnden har i övrigt rapporterat utfall och prognos för de indikatorer, framförallt kopplat till kundnöjdhet, som enligt landstingets anvisningar ska redovisas i delårsrapporten. Målnivåerna för tre av de fyra indikatorerna bedöms uppnås under 2017. I övrigt lämnar inte nämnden någon beskrivning av det arbete som pågår för att säkerställa uppfyllelsen av övriga övergripande mål i budget 2017. Nämndens delårsrapport lyfter fram analys av måtten punktlighet och resandeutveckling, dock utan direkt koppling till målanalysen.

Nämnden redovisar i enlighet med anvisningarna de uppdrag som tilldelats nämnden för 2017 och kvarstående uppdrag från tidigare år. Revisionen noterar dock att redovisningen av vilka uppdrag som ingår skiljer sig åt mellan nämndens budget för 2017 och redovisningen i delårsrapporten respektive i bilagan till delårsrapporten. Detta beror enligt granskningen på ändrade anvisningar från landstingsstyrelsens förvaltning där ytterligare uppdrag, som inte beslutats via att-satser, nu ska kommenteras. Nämnden redovisar status för uppdragen i enlighet med anvisningen. Av detta framgår att fullmäktiges uppdrag kopplat till justeringar i taxor har genomförts medan nämndens olika utredningsuppdrag pågår.

Revisionen bedömer, i de delar där nämnden lämnat prognos, det verksamhetsmässiga resultatet som i allt väsentligt rimlig.

1.3 Sammanfattande bedömning

Nämnden prognostiserar årets resultat till 550 mnkr, vilket är 300 mnkr högre än fullmäktiges resultatkrav. Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt enligt landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar. Revisionen menar dock att ökad beloppsmässig precisering i analysen av avvikelser och en tydligare struktur i delårsrapporten, framförallt kopplat till resultaträkningen, skulle underlätta förståelsen för och insynen i verksamheten.

För de fullmäktigemål där prognos enligt landstingsstyrelsens förvaltnings anvisningar ska anges bedömer nämnden i huvudsak att uppsatta målnivåer kommer att

[1] Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2016

uppnås. Måluppfyllelsen har i huvudsak kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport. Nämnden har i enlighet med anvisningarna lämnat status för fullmäktiges uppdrag.

Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska resultatet i allt väsentligt som rimlig. Revisionen gör samma bedömning i de fall där prognos för det verksamhetsmässiga resultatet redovisas.

2 Intern styrning och kontroll

Som framgått av avsnitt 1 behandlar detta avsnitt den verksamhet som bedrivs inom trafikförvaltningen. För granskning av intern styrning och kontroll inom FUT-verksamheten, se avsnitt 4.2.

2.1 Ekonomistyrning

Vid nämnd- och ledningsgruppsmöten har nämndens ekonomi, prestationer och övriga verksamhetsförändringar behandlats. Nämnden har informerats om det ekonomiska utfallet i relation till budget och prognoser för fortsättningen av året. Investeringsverksamheten följs upp ur ett årligt perspektiv, men de långsiktiga konsekvenserna av avvikelser i investeringsverksamheten behandlas inte.

Enligt fullmäktiges budget 2017 är det inom kollektivtrafikverksamheten nödvändigt med ett kontinuerligt arbete med effektiviseringar inom både det befintliga trafiksystemet och i samband med nya upphandlingar. Förvaltningen har sedan tidigare ett uppdrag att analysera effekterna av införandet av VBP-avtal[2]. En sådan utredning pågår enligt uppgift för närvarande inom ramen för en planeringsstudie om nya trafikavtal för buss. Inom ramen för den årliga trafikplaneringsprocessen sker anpassningar i det befintliga trafiksystemet. Någon analys av förväntad ekonomisk effekt av föreslagna förändringar redovisas dock inte till nämnden vilket tidigare kommenterats av revisionen[3].

Av avsnittet ledningens åtgärder i nämndens delårsrapport 2017 framkommer att årets prognosticerade överskott inom ett par år kommer vara nödvändigt för att möta kommande års kostnadsökning till följd av ökat resande och driftsättning av ny infrastruktur. Trafikförvaltningen fortsätter det sedan tidigare påbörjade arbete med att utveckla den ekonomiska 10-årsplaneringen för verksamheten. I arbetet med 10-årsplanen utgår man bland annat från investerings- respektive driftsättningsplanen och förväntade driftkonsekvenser. Framtagande av en ny reviderad 10-årsplan har startat. Planen betraktas som ett internt arbetsdokument men landstingsstyrelsens förvaltning kommer få muntlig information om slutsatserna. För trafiknämnden skulle 10-årsplanen kunna ge en god bild av de långsiktiga konsekvenserna av nämndens beslut.

Av nämndens delårsrapportering framgår att omprioriteringar gjorts i planerat underhåll, men det har inte kommenterats närmare i rapporten. På investeringssidan

[2] Verifierbar Betalande Påstigande
[3] Landstingsrevisorerna, 3/2016 Trafikplaneringen i landstinget

prognostiseras ersättningsinvesteringarna totalt i princip uppnå budget, dock med stora förskjutningar mellan specificerade och ospecificerade objekt.

Liksom tidigare noterar revisionen att den löpande rapporteringen till nämnden av investeringsprogrammen sker på programnivå och inte på den nivå (projekt) där investeringsbeslutet tagits.[4] När det gäller investeringsverksamheten har förvaltningen infört ett nytt systemstöd för ekonomisk uppföljning och analys av investeringsverksamheten. Därutöver har nya rutiner för prognoshanteringen i projektverksamheten tagits fram samtidigt som en ny controllerfunktion för investeringsverksamheten har införts.

Av de totala investeringarna under den närmaste femårsperioden kommer kollektivtrafiken, enligt fullmäktiges budget 2017, att svara för 65 procent av den totala investeringsvolymen. Av fullmäktiges budget framgår vidare att den totala investeringsbudgeten är ansträngd, i synnerhet i början av perioden varför bolag och förvaltningar måste pröva om investeringsobjekt kan skjutas till slutet av perioden. Att allmänt skjuta objekt framåt bedöms av trafikförvaltningen dock inte vara aktuellt.

Bedömning

Revisionen konstaterar att det inom förvaltningen finns ett tydligt fokus på att utveckla analysen av de långsiktiga konsekvenserna av framförallt investeringsverksamheten. Det nya verktyget för uppföljning och ekonomisk analys av investeringsverksamheten ger, enligt revisionens preliminära bedömning, i kombination med övriga åtgärder, goda förutsättning för en mer effektiv uppföljning av investeringsverksamheten inom förvaltningen framöver.

Revisionen bedömer att också nämnden bör efterfråga ett längre tidsperspektiv för de samlade ekonomiska konsekvenserna i syfte att ha ett fullgott underlag för beslut om investeringar. För ekonomiska konsekvenser av trafikavtal kommer revisionen följa påbörjad utvärdering av VBP-avtalen. Det är också enligt revisionens mening, nödvändigt med en mer utvecklad analys av de ekonomiska konsekvenserna av kortsiktiga förändringar i trafikutbudet.

För bättre förståelse av framförallt kostnadsutvecklingen inom köpt landtrafik anser revisionen att nämndens delårs- och årsrapportering bör innehålla en utökad analys av denna kostnadspost på motsvarande sätt som den utökade analysen av biljettintäkterna. Det är vidare revisionens uppfattning att avvikelser i underhåll och investeringsverksamheten bör kommenteras utifrån konstaterat långsiktigt underhålls- och reinvesteringsbehov.

För investeringssidan bedömer revisionen att rapporteringen behöver utvecklas vad gäller analysen av långsiktiga konsekvenser vid avvikelser för både enskilda objekt och investeringsverksamheten totalt. Det är också viktigt att rapportering för enskilda objekt sker på samma nivå som genomförandebeslut fattats av nämnd respektive fullmäktige. Det innebär att om genomförandebeslutet gäller ett enskilt projekt

[4] Investeringsbeslut för program tas i vissa fall på programnivå men i normalfallet på projektnivå.

bör också rapporteringen visa om avvikelser finns för det enskilda projektet. Anvisningarna från landstingsstyrelsens förvaltning ställer inte krav på denna typ av rapportering. Det är dock revisionens bedömning att det inte finns några hinder för trafiknämnden att efterfråga mer utförligt information om den egna investeringsverksamheten än vad anvisningarna föreskriver. Det skulle också, enligt revisionens mening, vara positivt om trafikförvaltningen, som hanterar en mycket stor del av landstingets investeringar, i samarbete med landstingsstyrelsens förvaltning undersöker former för att utveckla investeringsrapporteringen till nämnd respektive fullmäktige.

2.2 Verksamhetsstyrning

2.2.1 Mål och indikatorer samt nämndens ansvar

I verksamhetsplan 2017[5], fastställd av förvaltningschefen, finns liksom i verksamhetsplanen 2016 förvaltningens strategiska karta där de landstingsövergripande målen har kompletterats med nedbrutna mål. Till detta redovisas ett antal indikatorer med målnivåer för de nedbrutna målen.

I nämndens budget för 2017 finns, till skillnad mot föregående år, de nedbrutna målen redovisade. Beskrivningen av dessa mål är benämnd ”Förvaltningens strategiska karta” men betraktas av revisionen, genom att de finns med i nämndens budgetdokument, som fastställda av nämnden. Indikatorerna finns inte med i nämndens budgetdokument och kan därmed inte betraktas som fastställda av nämnden. I den löpande månads-, tertial- och delårsrapporteringen till nämnden, redovisas inte någon uppföljning av de nedbrutna målen och deras indikatorer. Vissa indikatorer redovisas dock som verksamhets- respektive kvalitetsmått i tertial- och delårsrapporteringen och dessa kan även följas månadsvis av nämnden genom förvaltningschefens information på nämndsammanträdena.

Av nämndens budgetdokument framgår att det fortfarande saknas utvecklade indikatorer för att bedöma målet Tillgänglig och sammanhållen region[6]. Liksom tidigare år saknas det också en skriftlig analys av varför målnivåerna till indikatorer är satta som de är. Vare sig nämndens yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag 2017[7], där indikatorer med målnivåer för kommande år föreslås, nämndens budgetbeslut eller förvaltningens verksamhetsplan innehåller någon sådan analys. Revisionen konstaterar att målnivåerna för de olika indikatorerna varierar från år till år utan tydligt mönster eller koppling till långsiktiga målnivåer.

Under hösten 2017 väntas fullmäktige ta beslut om nytt trafikförsörjningsprogram. Det nya programmet innehåller en helt ny utformning av målbilden för kollektivtrafiken. I nämndens yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag för budget

[5] Verksamhetsplan 2017, 2017-01-24, 1069621
[6] Förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram innehåller förslag till indikatorer. Det är dock ännu inte klart om, och i så fall när, dessa kommer att arbetas in i landstingets/nämndens budget. Förslaget till trafikförsörjningsprogram innehåller målnivåer för nya indikatorer inom ”sammanhållen region”. För indikator inom ”tillgänglig” kan målnivå enligt förslaget fastställas först efter s.k. nollmätning 2018.
[7] Yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag 2017 samt investeringsplan 2017-2021, 2016-04-01, TN 2015-1443

2018[8] framförs behovet av att inför 2019 i möjligaste mån införliva trafikförsörjningsprogrammets nya målmodell i hela landstingets målmodell.

Revisionen har tidigare bedömt att nämnden, för att fylla de krav som finns enligt kommunallagen, måste fatta beslut i frågor som rör verksamhetens mål, omfattning, inriktning och kvalitet. Utöver frågan om hur nämnden arbetar med mål för verksamheten har revisionen bland annat invänt mot att nämnden inte har tagit ställning till yttrande om landstingsdirektörens planeringsunderlag. Revisionen konstaterar att nämnden i år beslutat om yttrande över planeringsunderlaget för 2018.

Se även avsnitt 2.2.4 nedan om nämndens styrning via styrdokument för kollektivtrafiken.

2.2.2 Delegations- och beslutsordning

Revisionen granskade 2016 delegations- och beslutsordningen samt rutinerna för anmälan av beslut.[9] Granskningen resulterade i ett antal rekommendationer, som i huvudsak har åtgärdats under året. Under 2017 har delegations- respektive beslutsordningen omarbetats. Vidare har de interna kraven på anmälan av beslut setts över i syfte att minska mängden anmälningar samtidigt som systemstöd och rutiner utvecklats för att underlätta hanteringen.

2.2.3 Arbetsordning

Hur trafikförvaltningen styr, kontrolleras och följs upp sammanfattas i förvaltningens arbetsordning[10] som är fastställd av förvaltningschefen. Det finns en process för hur arbetsordningen på förvaltningsnivå respektive avdelningarnas egna arbetsordningar årligen revideras och kvalitetssäkras. Arbetsordningen på förvaltningsnivå visar på hur ansvaret för den löpande verksamheten fördelats på de olika avdelningarna. Arbetsordningen pekar också ut vilka andra avdelningar/funktioner som ska delta i respektive stödja det arbete som en avdelning är ansvarig för. Av intervjuer framkommer att formerna för deltagande och stöd inte anses fungera fullt ut i praktiken, se också avsnitt 2.2.5 om samverkan i uppdrag.

Enligt arbetsordningen tillämpar trafikförvaltningen ett processinriktat arbetssätt och arbetsordningen redogör för de övergripande processerna som ska säkerställa en tvärfunktionell samverkan. Revisonen har dock redan tidigare framhållit[11] att det saknas en övergripande processkartläggning. Även intervjuer under 2017 bekräftar att det inte finns något generellt processinriktat arbetssätt. För närvarande pågår inom förvaltningen en utredning om en övergripande process för styrning och ledning vilket är kopplat till motsvarande arbete på landstingsövergripande nivå. Vidare finns ett utredningsarbete om investeringsprocessen. Det pågår också diskussioner kring hur samverkan mellan avdelningar ska effektiviseras och tvärfunktionella ansvar lösas. Ett exempel är införande av en ny förvaltningsmodell för IT där arbete

[8] Yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag 2018 samt investeringsplan 2019-2022, 2017-04-18, TN 2016-1036
[9] Landstingsrevisorerna, Årsrapport TN 2016.
[10] Arbetsordning – trafikförvaltningen, 2017-03-30, TN-S-477387, 1007770
[11] Se exempelvis Landstingsrevisorerna, Årsrapport 2016 Trafiknämnden samt projektrapport 3/2016 Trafikplaneringen i landstinget

kommer att ske över avdelningsgränserna. Ett annat är samarbetsformer kopplat till så kallat kategoristyrt inköp.

2.2.4 Styrande dokument för kollektivtrafiken

Av förvaltningens arbetsordning, se även 2.2.3 ovan, framgår vilka dokument som reglerar styrningen av kollektivtrafiken. Här återfinns strategier, riktlinjer och TF System för säkerhetsstyrning (SSÄ) vilka också tydligt framgår av intranätet. Också så kallade genomförandeplan och utvecklingsplaner tas upp. Någon uppdaterad genomförandeplan har inte tagits fram sedan 2014 och det finns enligt uppgift ingen planering för att ta fram en uppdaterad version under 2017[12] trots att den enligt vad revisionen erfar är tänkt att uppdateras årligen, se t.ex. vidare nedan om utredning Trafikplan. Vidare ska enligt förvaltningens intranät sju utvecklingsplaner tas fram. Enligt nämndens tertialrapport per april[13] ska utvecklingsplaner för pendeltåg, tunnelbana och buss ha uppdaterats under våren 2017. På intranätet finns dock bara den sedan tidigare fastställda utvecklingsplanen för kundtjänst utlagd medan övriga utvecklingsplaner anges som ”kommande”. Enligt förvaltningen kommer informationen på intranätet ses över så att aktuella utvecklingsplaner blir mer tillgängliga och informationen korrekt.

Arbetsordningens sammanställning över dokument som reglerar styrningen av kollektivtrafiken innehåller inte de av nämnden tidigare fastställda styrdokumenten Stomnätsplan och Trafikplan. Trafiknämnden beslutade i juni 2017 att uppdra till förvaltningschefen att utarbeta en ny trafikplan. Beslutet bygger på förvaltningens behovsanalys om behovet av en trafikplan och vilken roll en sådan plan ska spela. Inom behovsanalysens ram gjordes också en aktualitetsprövning av stomnätsplanen där rekommendationen är att stomnätsplanen i fortsättningen ska vara en del av trafikplanen. Behovsanalysen visar också på kopplingen till den regionala cykelplanen och de olika planeringsdokument som finns på statlig nivå respektive inom primärkommunerna. Behovsanalysen anger att utvecklingsplanerna och genomförandeplanen ska uppdateras varje år. Det är dock inte tydligt hur den löpande planeringsprocessen från trafikplan via utvecklingsplaner och genomförandeplan till budget- och investeringsplan är tänkt att fungera.

Som framgått av avsnitt 2.1 pågår internt inom trafikförvaltningen ett kontinuerligt utvecklingsarbete kring den långsiktiga ekonomiska planeringen och framtida konsekvenser av beslut om drift och investeringar (den så kallade 10-årsplanen). Det förefaller enligt intervjuer inte finnas någon planering för integrering mellan 10-årsplanen och genomförandeplanen. 10-årsplanen efterfrågas inte heller av nämnden trots att den innehåller information av avgörande betydelse för nämndens långsiktiga ekonomiska förutsättningar.

[12] Trafikförvaltningen 2014-0434 gällande 2016-2025
[13] Trafiknämnden Tertialrapport April 2017, TN 2017-0065

2.2.5 Verksamhetsplan och övergripande utvecklingsarbete

Trafikförvaltningen har de senaste åren bedrivit ett utvecklingsarbete kring den interna verksamhetsplaneringen. Innehåll och struktur på den övergripande verksamhetsplanen gjordes om inför verksamhetsår 2017 och ett systemstöd för att hantera verksamhetsplanering på alla nivåer i organisationen infördes.

Inför verksamhetsplaneringen för 2017 pekade förvaltningschefen ut tre prioriterade utvecklingsområden för förvaltningens interna arbete; projektstyrning, kompetensförsörjning samt att underhålla och utveckla anläggningarna. I samband med att verksamhetsplaneringen nu har startat inför 2018 har status inom utvecklingsområdena följts upp och områdena utvärderats. Utvärderingen har lett till att nuvarande utvecklingsområden behålls då det fortfarande återstår arbete och kompletteras med ett nytt prioriterat område[14] . Status samt direktiv för prioriterade utvecklingsområden 2018 har kommunicerats till alla medarbetare. Av intervjuer framgår att systemstödet för verksamhetsplanering fungerar rent tekniskt men att det är ett långsiktigt arbete att i praktiken få framförallt gemensam planering av insatser över avdelningsgränserna att fungera, se även avsnitt 2.2.3.

Som redovisats i revisionens årsrapport 2016 för trafiknämnden genomförde förvaltningen under 2016 tre större utredningar om förvaltningens interna organisation och arbetsformer. Utredningarna behandlade fastighetsområdet, säkerhet respektive IT[15]. Resultatet av dessa utredningar omhändertas under 2017, för IT se vidare avsnitt 2.7. Nedan kommenteras också en särskild granskning av program Röda linjens uppgradering, se avsnitt 2.6.

Genom ett särskilt, kontinuerligt, mötesforum kopplat till ledningsgruppen, TFLG förändringsledning, ska ledningens gemensamma engagemang säkras inom de prioriterade utvecklingsområdena och större förändringsarbete.

2.2.6 Övertagande FUT

Som framgått ovan har trafiknämnden den 1 juli 2017 övertagit ansvaret för Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT). Verksamheten kommer även fortsättningsvis att bedrivas i en särskild förvaltning. Landstingsfullmäktiges syfte är att skapa en mer effektiv beslutsgång, ge trafiknämnden en mer sammanhållen bild av infrastruktursatsningar inom kollektivtrafiken samt en samlad bild av utbyggnaden av tunnelbanan och det tillkommande investeringsbehovet[16].

---

[14] Prioriterade utvecklingsområden för 2018 är Kompetensförsörjning, Investeringsstyrning, Kontroll på anläggning, Inköp och upphandling, Marknad och intäkter. (Projektstyrning har delats upp i Investeringsstyrning respektive Inköp och upphandling.)

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

[16] Uppdrag till trafiknämnden att ansvara för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan, LS 2017-0785

En del frågor av praktisk natur, t.ex. behandlingen av FUT:s ärenden i nämnd har tidigare administrerats av landstingsstyrelsens förvaltning och ska nu hanteras av trafikförvaltningen. Arbete med att utveckla former för detta har initierats inför nämndens första sammanträde och kommer att fortsätta under hösten. Delegationsordningen för nämnden har uppdaterats med anledning av övertagandet av FUT. Revisionen kommer fortsätta följa det mer långsiktiga utvecklingsarbetet för att nå de effekter som förväntas utifrån fullmäktiges beslut om flytt av FUT.

2.2.7 Bedömning

Enligt kommunallagen[17] är fastställande av mål en angelägenhet för nämnden. Liksom tidigare bedömer därför revisionen att nämnden tydligt måste fatta beslut om hur fullmäktiges mål ska brytas ner och följas upp via indikatorer. Genom fastställande av målnivåer för indikatorerna visas ambitionsnivån för det närmaste året. Likaså är det nämndens ansvar att ta del av uppföljning kopplad till mål och indikatorer för att kunna ansvara för eventuella korrigeringar och åtgärder i verksamheten. Att de nedbrutna målen nu finns i nämndens budgetdokument är, enligt revisionens mening, ett steg i rätt riktning. Eftersom indikatorer och deras målnivåer däremot inte är en del av nämndens budget saknas dock fortfarande ett tydligt ställningstagande på nämndnivå om val av ambitionsnivå. Revisionen bedömer att den uppföljning som löpande görs till nämnden av vissa verksamhets- och kvalitetsmått inte har en tillräckligt tydlig koppling till målstyrningen. Revisionen föreslår att nämnden i sitt förslag till fullmäktiges indikatorer och målnivåer för kommande år[18] redovisar analysen bakom föreslagna målnivåer med koppling till mer långsiktiga ambitioner och styrdokument.

Revisionen ser positivt på att trafik- och stomnätsplanernas roll och tänkta framtid har utretts och att nämnden nu beslutat om en inriktning framåt för trafikplanen där trafikplanens roll som styrande dokument framgår. Det är dock revisionens bedömning att behovsanalysen och nämndens beslut tydligare borde ha adresserat utformningen av planerings- och prioriteringsprocessen, från den långsiktiga trafikplanen till budget- och investeringsplan. Revisionen har tidigare bedömt[19] att det finns oklarheter i hur genomförandeplan och utvecklingsplaner förhåller sig till varandra och övriga styrdokument. Revisionen har vidare bedömt att genomförandeplanen, som enligt uppgift ska innehålla den övergripande prioriteringen framåt, bör fastställas av trafiknämnden. Bedömningarna kvarstår. Revisionen konstaterar också att framförallt genomförandeplanen i praktiken fortfarande inte fungerar som det styrande dokument det enligt bland annat arbetsordningen ska vara. Detta trots att genomförandeplanen enligt arbetsordningen och utredningen om trafikplan är ett väsentligt styrdokument för nämndens verksamhet.

[17] Kommunallagen 6:34
[18] Lämnas i nämndens årliga yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag
[19] Landstingsrevisorerna, Projektrapport 3/2016, Trafikplaneringen i landstinget

Revisionen konstaterar att förvaltningen bedriver ett systematiskt och långsiktigt arbete med att analysera och utveckla det interna arbetssättet. Revisionen vill här särskilt lyfta fram behovet av att säkerställa effektiva arbetsformer över avdelningsgränserna.

Revisionen ser positivt på det arbete som gjorts med omarbetning av delegations- och beslutsordningen samt nya rutinerna för anmälan av beslut. Revisionen bedömer därför att tidigare lämnade rekommendationer om delegations- och beslutsordningarna i huvudsak har åtgärdats. Framöver finns behov av att förvaltningen följer upp och kvalitetssäkrar att rutinerna fungerar i praktiken.

2.3 Riskhantering och intern kontroll

Nämnden har fastställt en för året aktuell internkontrollplan.[20] Planen innehåller åtgärder som i hög grad är integrerade med verksamhetsplaneringen. Uppföljning sker löpande och redovisas till nämnden. Enligt SLL:s anvisningar[21] ska planen också innehålla information om frekvens och beskrivning av kontroller vilket saknas i nämndens internkontrollplan. Enligt revisionens granskning beror detta på att förvaltningen inte har ett processinriktat arbetssätt där nyckelkontroller definierats. Information om kontroller är därmed i praktiken inte möjligt att generellt ha med i planen.

Förvaltningen har en etablerad process[22] för riskanalys och framtagande av förslag till internkontrollplan. Däremot är det inte säkerställt att riskanalysen genomförs på ett likartat sätt inom hela organisationen. Det finns inte heller någon tydlig dokumentation av riskanalysen och hur prioriteringen av risker genomförts.

Revisionen har tidigare påtalat att finansiella risker inte funnits med i riskanalysen. Med anledning av detta har nämnden rekommenderats att utveckla och dokumentera riskanalyser på finansområdet som underlag för internkontrollplanen. Enligt genomförd granskning har förvaltningen utarbetat en generell riskanalys inom finansområdet. Riskanalysen upprättades dock efter att internkontrollplanen fastställdes för 2017.

Det finns en utpekad övergripande funktion för riskhantering och på en övergripande nivå finns former för hur risker generellt ska hanteras. Samtliga tjänsteutlåtanden ska till exempel innehålla en riskanalys enligt särskilt rutin och inom projekt- och programverksamheten finns ett metodstöd för projektriskhantering. Enligt en genomlysning av projektriskhantering i projekt och program 2015[23] finns behov av harmonisering mellan olika dokument och utveckling av riskrapporteringen. En granskning av program Röda linjens uppgradering, se vidare avsnitt 2.6, pekar på fortsatta

[20] TN 31 januari 2017 TN 2016-1317
[21] LS 1303-0431 samt mall för internkontrollplan i LSF anvisningar för budget 2017, LS 2016-0604
[22] Rutinbeskrivning Riskhantering och internkontrollplan TN-S-598575
[23] Genomlysning av projektriskhantering i projekt och program på PU april-okt 2015, Structor Riskbyrån

brister i riskhanteringen både för programmet specifikt och mer generellt inom programverksamheten.

Trafikförvaltningen har, sedan något år tillbaka, en särskild internkontrollfunktion omfattande tre personer. Funktionen har i uppgift att, i samarbete med den särskilda funktionen för riskhantering, ansvara för metodfrågor och förbättringar som säkerställer god internkontroll[24] i hela verksamheten. Arbetet inom internkontrollfunktionen planeras utifrån riskanalys, ledningens prioriteringar och målen för verksamheten. För närvarande finns en tydlig prioritering mot biljettintäkter samt avtalsuppföljning av underhåll och intern kontroll inom sektion infra BEST och teknisk fastighetsförvaltning.

Sedan drygt ett år tillbaka är trafikförvaltningens internrevisionsfunktion åter bemannad, nu med tre personer. Funktionen, som rapporterar direkt till förvaltningschefen, har efter genomförd riskanalys tagit fram en revisionsplan som fastställts av förvaltningschefen.

Roller och ansvarsfördelning för intern styrning och kontroll tydliggörs i förvaltningens arbetsordning. Det finns även ett styrdokument[25] på övergripande nivå för internkontrollen. Utförligare information om hur den interna kontrollen ska fungera lämnas i samband med utbildningar. Enligt vad som framkommit finns ingen systematisk uppföljning av hur cheferna utövar sitt ansvar för den interna kontrollen.

Bedömning

Revisionen bedömer att det finns förutsättningar att långsiktigt utveckla och uppnå en effektiv riskhantering och tillräcklig intern kontroll i nämndens verksamhet. Förvaltningen har satsat på funktioner för att stödja riskhantering och intern kontroll. Samtidigt görs det insatser både från förvaltningsledningen, internkontrollfunktionen och internrevisionen för att kontrollera hur den interna kontrollen fungerar i praktiken och vilka utvecklingsbehov som finns. För att ytterligare stärka genomslagskraften menar revisonen att det behövs en mer systematisk uppföljning av hur cheferna uppfattar och utövar sitt ansvar för den interna kontrollen.

Genomförande av riskanalys och framtagande av internkontrollplan bedöms i huvudsak hanteras i enlighet med gällande policy även om riskanalysen inte finns dokumenterad på önskvärt sätt. Tidigare lämnad rekommendation om finansiella risker bedöms delvis åtgärdad. I det längre perspektivet bör, i enlighet med policyn, även nyckelkontroller kopplat till prioriterade risker generellt belysas i internkontrollplanen.

2.4 Räkenskaper och bokslutsprocessen

2.4.1 Avstämningar och bokslutsprocess

Förvaltningen implementerade under föregående år digitala bokslutsavstämningar och under 2017 har alla organisatoriska enheter anslutits. I avstämningsverktyget har

[24] Arbetsordning – trafikförvaltningen, 2017-03-30, TN-S-477387, 1007770
[25] Administrativ bestämmelse Intern styrning och kontroll, 2017-09-05, TN-S-587888

en riskbedömning gjorts för respektive konto där risken fastställts till antingen låg, medium eller hög. I genomförd granskning konstaterar dock revisionen att det saknas tydliga rutiner för när och hur kvalitetssäkring av kontoavstämningar ska genomföras. Kvalitetssäkring har inte genomförts av vissa konton för flera enheter varken på månads- eller tertialbasis. Exempelvis saknas kvalitetssäkring av kontoavstämningar som internt har bedömts omfattas av hög risk i tertialbokslutet. Den auktoriserade revisorn har noterat att avstämning av vissa konton helt uteblivit för WÅAB under en månad. Vidare har en avsättning som redovisades i WÅAB:s årsbokslut för 2016 inte justerats trots att ny information kommit fram under året (se vidare 3.2).

Färdtjänstens finansiella rapportering byggs upp av många transaktioner till låga belopp. För att kunna säkerställa att korrekta intäkter och kostnader redovisas har kontroller identifierats för den finansiella rapporteringen. Vid granskning av några väsentliga kontroller har revisionen, i likhet med tidigare år, noterat att det saknas dokumentation av att kontrollen genomförts. Granskningen har dock visat att det som kontrollerats varit korrekt. Vidare visar granskningen att det för färdtjänsten fortfarande saknas en systematisk, dokumenterad riskkartläggning och beskrivning av kontroller i väsentliga flöden.

Enligt fastställd rutin ersätter SL och WÅAB trafiknämnden för bolagens nyttjande av personal. Avstämning vid halvårsskiftet visade att trafikförvaltningen fakturerat SL drygt 10 mnkr för lite, men i likhet med föregående år har förvaltningen valt att inte göra någon bokföringsmässig reglering av differensen.

För granskning av biljettintäkter via SL Access, se avsnitt 2.5. För granskning av behörigheter och kontroller i ekonomisystemet, se avsnitt 2.7.

2.4.2 Anläggningstillgångar

Trafikförvaltningen genomför årligen två inventeringar som syftar till att identifiera om pågående investeringsprojekt antingen ska aktiveras eller kostnadsföras. Revisionens granskning har visat på avvikelser mellan det register som legat till grund för inventering av pågående projekt och huvudboken. Vidare noteras att projekt som enligt genomförd inventering våren 2017 ska kostnadsföras alternativt delaktiveras, vid delåret 2017 fortfarande redovisas som pågående projekt. Revisionen kommer att under höstens granskningar följa upp att aktiveringsrutinen fungerar.

Under andra tertialet har trafiknämnden övertagit två stationer hänförliga till Citybanan. Flera komplexa frågeställningar kopplade till klassificering och redovisning av tillgångarna uppstod i samband med övertagandet vilket resulterat i en tidskrävande process, till stora delar hänförlig till förhållandena mellan trafikverket och landstingsstyrelsen. Det finns därför anledning att identifiera förbättringsområden i de interna processerna kring övertagande av anläggningar för att undvika problem vid framtida processer som t.ex. ombyggnationen av Slussen.

2.4.3 Bedömning

Revisionen har tidigare rekommenderat trafikförvaltningens ledning att utveckla bokslutsprocessen genom att stärka dokumentationen och genomföra utfallsanalyser för att identifiera eventuella avvikelser. Revisionen konstaterar att arbete påbörjats,

men behöver fortsätta. Granskningen av bokslutsprocessen visar på ett positivt utvecklingsarbete med nytt systemstöd för avstämningar. Det faktiska bokslutsarbetet hittills under 2017 visar ändå på behov av att generellt formalisera rutiner för hur och när kvalitetssäkring av kontoavstämningar ska ske för månads- och tertialbokslut. Revisionen konstaterar att tidigare lämnad rekommendation för färdtjänsten om kartläggning av risker och kontroller, samt löpande dokumentation av kontroller, inte har åtgärdats liksom rekommendation om att fastställa gränsvärden för justering av internt fakturerade personalkostnader.

Tidigare lämnade rekommendationer om redovisningsmässig hantering av anläggningstillgångar kvarstår. Ytterligare uppföljning av rekommendationerna kommer att ske till revisionens årsrapport.

Rekommendationer:

- Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa formaliserade rutiner för hur och när kvalitetssäkring av kontoavstämningar ska ske för månads- och tertialbokslut.

2.5 SL Access

Trafiknämndens beloppsmässigt mest väsentliga intäktsprocess är biljettförsäljningen inom SL Access-systemet. Processen är komplex då försäljning sker genom många kanaler med en stor variation av biljettyper och ett mycket stort antal transaktioner. Revisionen har tidigare rekommenderat nämnden att stärka den interna kontrollen genom att kartlägga och tydliggöra ansvaret i processen samt identifiera och formalisera nyckelkontroller. Arbetet påbörjades under 2016 och granskningen visar att stora delar av arbetet har genomförts. Det finns nu också ett utpekat ansvar för att identifierade nyckelkontroller utförs.

Möjligheten att upprätthålla en god internkontroll av intäktsflödet inom SL Access är till stora delar beroende av systemleverantören. Systemleverantörens struktur för intern kontroll är här väsentlig för nämndens intäktsflöde och korrekt finansiell rapportering. Trafikförvaltningen genomförde därför en extern leverantörsgranskning av systemleverantören 2015. Under 2017 har förvaltningen låtit genomföra en förnyad leverantörsgranskning som revisionen tagit del av. De externa konsulterna belyser en rad förhållanden som sammantaget indikerar väsentliga brister i leverantörens interna ansvarsfördelning för IT-kontroller i drift och förvaltning av SL Access samt leverantörens hantering av SL Access ur ett livscykelperspektiv. De externa konsulterna pekar också på behov av att slutföra påbörjad omförhandling av vissa delar i avtalet mellan trafikförvaltningen och leverantören.

SL Access har även betydelse för verksamhetens kostnader. Inom flera trafikavtal används VBP[26] som grund för ersättning till trafikentreprenörer. Entreprenörens faktura verifieras således mot SL Access, vilket förutsätter korrekt statistik från SL Access om antalet påstigande resenärer.

[26] Verifierbar Betalande Påstigande

Bedömning

Revisionen ser positivt på det arbete som skett internt inom förvaltningen när det gäller rutiner och kontroller för att säkra intäktsprocessen via SL Access. Tidigare lämnad rekommendation bedöms åtgärdad. Det är samtidigt revisionens bedömning att de brister som förvaltningen identifierat hos leverantören kan ha väsentlig påverkan på möjligheterna att säkerställa intäktsflödet och presentera korrekt redovisade intäkter för verksamheten. Även möjligheterna att säkerställa korrekta kostnader kopplat till VBP-avtal bedöms kunna påverkas. Förvaltningen har inlett ett åtgärdsarbete vilket revisionen kommer att följa. Enligt revisionens bedömning bör nämnden tillsvidare förstärka den egna kontrollverksamheten av SL Access i syfte att uppnå en tillräcklig internkontroll inför årsbokslutet 2017.

Rekommendation:

- Trafiknämnden bör skyndsamt genomföra åtgärder för att säkerställa att tillräcklig internkontroll i intäktsflödet från SL Access uppnås för att kunna presentera korrekt redovisade intäkter i årsbokslutet 2017.

2.6 Intern styrning och kontroll i investeringsverksamheten

Program Röda linjens uppgradering, som bland annat syftar till att möjliggöra 25 procents kapacitetsökning i röda linjens trafik 2021, är ett av trafiknämndens största investeringsprogram med en total budget på 12,7 miljarder kronor. En genomlysning av programmet har på förvaltningschefens uppdrag genomförts med stöd av extern konsult och i samarbete med förvaltningens internrevision. Rapporten[27], som presenterades under våren 2017, lämnar för fem av sex områden[28] bedömningen ”mycket stora brister och sannolik risk för försening, fördyring och/eller avvikelser från plan”. Jämförelse görs också med en tidigare rapport om Röda linjens uppgradering 2014 då motsvarande områden bedömdes. I jämförelse med 2014 bedöms programmet nu ha mer allvarliga brister än tidigare.

Rapporten har resulterat i omedelbara åtgärder vad gäller styrning och ledning av program Röda linjens uppgradering. Därutöver har ett åtgärdsprogram utarbetats av förvaltningen. Åtgärdsprogrammet handlar dels om program Röda linjens uppgradering specifikt, dels om mer generella åtgärder vad gäller styrning och ledning av investeringsprogrammen. Åtgärderna ligger i linje med det utvecklingsarbete som redan tidigare initierats genom att förvaltningschefen hösten 2016 pekade ut projektstyrning som ett prioriterat utvecklingsområde. Nyligen aviserades också en omorganisation där avdelningen Projekt och upphandling delas upp i två avdelningar, Investeringsprojekt respektive Inköp och upphandling, i syfte att tydligare kunna fokusera på respektive område.

[27] Granskning av RLU-programmet Med utgångspunkt i framdrift och ekonomi, Internrevisionen Trafikförvaltningen i Stockholm och PwC, TN 2016-1321
[28] Granskningsområdena är: Effektiv projektgrupp, Effektiv riskhantering, Styrning av projektets omfattning, Välgrundade aktiviteter och planer samt Involverade intressenter. Området Fokuserad nyttohemtagning får något mindre allvarlig bedömning.

I nämndens månadsrapport för mars 2017 nämns att signalsystemet inom Röda linjens uppgradering är senarelagt till 2018 - 2021. Någon analys av konsekvenser redovisas inte förutom att det blir en avvikelse mot årets investeringsbudget. I nämndens delårsrapport per augusti kommenteras kort rapporten om Röda linjens uppgradering.

Bedömning

Rapporten om Röda linjens uppgradering innehåller slutsatser i linje med revisionens tidigare iakttagelser av nämndens interna styrning och kontroll i allmänhet i investeringsprogrammen[29]. Nu framtagen rapport om Röda linjens uppgradering är dock mer djupgående och innehåller en mer omfattande kritik. Som nämnts ovan görs i rapporten även iakttagelser och bedömningar som är mer allmängiltiga för styrningen av programverksamheten. Revisionen vill särskilt lyfta frågan kring i vilken mån och på vilket sätt betydande risker och deras eventuella konsekvenser ur ett mer långsiktigt perspektiv för programmens genomförande bör framgå i förvaltningens löpande rapportering till nämnden.

Revisionen kommer under hösten att genomföra en projektgranskning kring god ekonomisk hushållning kopplat till investeringsverksamheten i landstinget. Trafiknämndens styrning av programverksamheten kommer genom detta projekt granskas ytterligare.

2.7 IT och informationssäkerhet

Trafikförvaltningens tidigare genomförda utredning av IT-verksamheten[30] lyfte fram en rad problemområden, från övergripande mål och styrning till samverkan mellan avdelningarna. Utredning har resulterat i en organisationsförändring där en helt ny avdelning, IT-avdelningen, inrättats 1 april och ny IT-chef tillträdde 1 sept. Den nya avdelningen tar över ansvarsfrågor från flera av de andra avdelningarna.

Informationssäkerhetsfrågor har tidigare hanterats inom avdelningen för strategisk utveckling. Bland annat mot bakgrund av en internrevisionsrapport från 2014 och tidigare nämnd utredning om säkerhetsfrågor inom verksamheten[31] har ansvaret för informationssäkerhet flyttats till ledningsstaben där det nu sorterar under säkerhetdirektören. Enligt vad revisionen erfar är detta en tillfällig organisationsförändring i avvaktan på att analysarbetet utifrån säkerhetsutredningen avslutas med beslut om permanent hantering av bland annat informationssäkerhetsområdet.

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

Enligt nämndens delårsrapport pågår utvecklingsinsatser inom informationssäkerhetsområdet, men det har också framkommit att det skett ett väsentligt kompetenstapp kring informationssäkerhet genom att flera erfarna personer har slutat och först nyligen ersatts av nya. Internrevisionen har presenterat en rapport om behörighetsadministrationen inom IT-området, dvs. rutiner och intern kontroll för tilldelning och borttagning av användarkonton och behörigheter. I rapporten konstateras att detta inte fungerar tillfredsställande och en rad åtgärder rekommenderas, varav flera enligt rapporten bör åtgärdas omedelbart. Även rapporten om Röda linjens uppgradering, se avsnitt 2.6, lyfter fram problem rörande IT och informationssäkerhet.

Revisionen har följt upp tidigare lämnade rekommendationer om framförallt behörighetshantering i IT-system och infrastruktur av betydelse för den finansiella rapporteringen. Av granskningen framkommer att det för ekonomisystemet, till skillnad mot för personalsystemet, saknas rutiner och riktlinjer för genomgång av befintliga användare vilket även inkluderar spårbarhet till gjorda genomgångar. Vidare har det framkommit att konsulter, enligt förvaltningens interna rutin, kan tilldelas kontrollattestrött om det beviljats genom en särskild blankett. Denna interna rutin har enligt granskningen inte följts fullt ut då det förekommit att konsult haft attesträtt utan skriftligt beviljande. Förvaltningen har vid senare tillfälle emellertid gjort en genomgång av inlagda konsultbehörigheter i ekonomisystemet för att säkerställa att delegation har skett med erforderlig blankett. Vidare görs för ekonomisystemet, och även för personalsystemet, regelbundna kontroller av ändringar i fasta data vilket också dokumenteras. Riskbedömningar görs löpande för personalsystemet medan det för ekonomisystemet görs vid systemförändringar.

Tidigare lämnad rekommendation om hantering av bankfullmakter bedöms nu vara åtgärdad.

Bedömning

Revisionen ser positivt på att förvaltningen har tagit ett helhetsgrepp om IT-verksamheten. Samtidigt kan konstateras att det för närvarande finns stora risker kopplade till IT. För system och rutiner kopplade till den finansiella rapporteringen kan revisionen konstatera förbättringar, men tidigare rekommendationer om behörighetshanteringen i själva ekonomisystemet kvarstår fortfarande i sin helhet.

2.8 Trafiksäkerhet inom vägtrafiken – slutsatser från särskild projektgranskning

Revisionen har i ett särskilt projekt[32] granskat om trafiknämnden styr trafiksäkerhetsarbetet inom den vägbundna kollektivtrafiken så att landstingsfullmäktiges mål kan förverkligas.

Revisionens granskning visar att trafiknämnden generellt har ett mer utvecklat trafiksäkerhetsarbete inom den spårbundna kollektivtrafiken jämfört med vägtrafiken.

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

Detta förklaras av att den spårbundna kollektivtrafiken är mer reglerad av t.ex. lagstiftning och förordningar. Stockholms läns landsting har beslutat att riksdagens mål för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken, den så kallade nollvisionen, ska gälla för all trafikverksamhet som bedrivs i egen regi eller på entreprenad.

Av kollektivtrafiklagen, men också av fullmäktiges riktlinjer för säkerhet och trafikavtalen inom busstrafiken, framgår det att nämnden har det övergripande ansvaret för att kollektivtrafiken är säker. Granskningen har visat att detta inte framgår av trafikavtalen inom den särskilda kollektivtrafiken (dvs. färdtjänst och sjukresor). Granskningen har vidare visat att nämnden inte är delaktig i förvaltningens framtagande av trafiksäkerhetsmål för respektive kollektivtrafikslag. Nämnden får i dagsläget inte heller någon skriftlig redovisning över trafiksäkerhetsläget inom den vägbundna kollektivtrafiken. En av anledningarna är enligt granskningen att det per idag inte finns någon tillförlitlig sammanställd statistik över antalet skadade, allvarligt skadade eller omkomna. Granskningen visar också att nuvarande avvikelsehanteringssystem för att analysera trafiksäkerhetshändelser inte fungerar fullt ut, till exempel används det inte för trafiksäkerhet inom den särskilda kollektivtrafiken.

2.9 Färdtjänstens nuvarande avtal

Revisionen noterade i sin årsrapport till trafiknämnden 2016[33] att trafikförvaltningen och färdtjänstleverantörerna i november 2016 tagit fram en aktivitetsplan[34] för att hantera de allt sämre värdena för tidspassning och kundnöjdhet för färdtjänsttaxi. Revisionen har följt upp arbetet med att vända den nedåtgående trenden.

Aktivitetsplanen innehåller tolv aktiviteter som skulle hanteras fram till den 31:e december 2016. Av förvaltningens statusrapportering framgår att förvaltningen tillsammans med färdtjänstentreprenörerna har genomfört insatserna inom den uppsatta tidsramen men även fortsatt att utgå från aktivitetsplanen för att minimera risken för likartade problem framöver. Exempelvis har resurserna i Norrtälje kommun utökats permanent för att bibehålla god lokal kapacitet under högtrafik.

Aktivitetsplanen har kontinuerligt följts upp av trafikförvaltningens ledningsgrupp. Förvaltningschefen lämnade i februari information till trafiknämnden om arbetet med aktivitetsplanen. En kontinuerlig återrapportering av arbetet har också skett till färdtjänstberedningen under våren 2017. Värdena för kundnöjdhet och tidspassning har kontinuerligt förbättrats sedan hösten 2016[35].

I juni 2017 beslutade trafiknämnden att förlänga färdtjänstavtalet[36] med ytterligare ett år, till 31 mars 2019, med motiveringen att leveransen hade förbättrats och åter är

[33] Landstingsrevisorerna, Årsrapport TN 2016
[34] Rapport åtgärder inom avtalsförvaltning avtal *Färdtjänsttaxi* – TN/FTB, TN 2016-1422
[35] Uppmätt värde för kundnöjdhet september 2016 var 79 procent, juli 2017 var värdet 85 procent. Uppmätta värdet för tidspassning november 2016 var 84,7 procent, juli 2017 var värdet 91 procent
[36] Förlängning av avtal inom färdtjänsten, TN 2017-0837

på en acceptabel nivå. Revisionen noterar dock att målnivåerna[37] i trafikavtalen inte var uppnådda.

Bedömning

Revisionen bedömer att det har bedrivits ett aktivt arbete med åtgärder utifrån aktivitetsplanen. Arbetet har systematiskt följts upp och rapporterats till trafiknämnden samt färdtjänstberedningen. Uppföljning visar också att kundnöjdhet och tidspassning förbättrats successivt.

2.10 Framtida inriktning för färdtjänsten

Revisionen har granskat trafiknämndens arbete med att utreda den framtida inriktningen för färdtjänsten. Syftet har varit att granska om utredningen ger ett tillräckligt beredningsunderlag för den långsiktiga styrningen av färdtjänsten.

2.10.1 Uppdrag och utredningar

I fullmäktiges budget 2014[38] angavs inriktningar för utredning och utveckling av färdtjänsten, bland annat gällande kundval, tillståndsgivning och kopplingen till närtrafik och anropsstyrning. Enligt budgetdokumentet är en långsiktig strävan att tillgänglighetsanpassningen av den allmänna kollektivtrafiken ska minska behovet av färdtjänst.

Enligt fullmäktiges budget 2014 var det vidare mycket angeläget att ersätta färdtjänstens IT-system som angavs vara gamla, dåligt fungerande och inte integrerade med trafiknämndens övriga systemmiljö. Trafiknämnden fick i uppdrag att inkomma med underlag och förslag till genomförandebeslut avseende färdtjänstsystem och investeringsmedel avsattes för utredning samt framtida genomförande. Enligt vad revisionen erfar handlade det i första hand om nytt trafikhanteringssystem (för beställning, samplanering m.m.). Även system för tillståndshantering kan ha varit inkluderat eftersom det inte finns någon närmare precisering i budgetbeslutet av vad som avsågs ingå i begreppet färdtjänstsystem. I samband med att trafiknämnden i december 2014 godkände förstudien Framtida systemstöd för färdtjänstverksamheten[39] fick förvaltningschefen i uppdrag att fatta inriktningsbeslut om systemstöd samt ”samordna genomförandet på lämpligt sätt med de ställningstaganden som görs i kommande fas av utredningen Framtida inriktning av färdtjänsten”, se vidare nedan. Fullmäktiges uppdrag till trafiknämnden att inkomma med underlag till genomförandebeslut för färdtjänstsystem rapporterades 2015 av nämnden[40] som avslutat med kommentaren att nämnden arbetar vidare på förslag till genomförandebeslut under 2016. Enligt uppgift från förvaltningen har någon återrapportering till fullmäktige sedan inte skett eftersom uppdraget ännu inte är slutfört. Förvaltningen har under 2017 rapporterat läget till nämnden inom ramen för utredning om Framtida inriktning för färdtjänsten, se vidare nedan.

[37] Målnivån för nöjd-kund är 90 procent och för tidspassning 94 procent.
[38] LS 1301-0040
[39] SL 2013-3813
[40] Trafiknämndens årsrapport 2015 TN 2015-0074

Trafikförvaltningen har sedan 2014 arbetat med att utreda den framtida inriktningen för färdtjänsten (i fortsättningen kallad FIF-utredningen). 2015 godkände trafiknämnden en första delrapport, benämnd fas 1[41], och gav förvaltningen i uppdrag att genomföra en fortsatt utredning, fas 2. Arbetet med fas 2 har skett i bred samverkan med bland annat intresseorganisationerna samt framtagandet av nytt trafikförsörjningsprogram[42] vilket behandlades av trafiknämnden i april 2017 och beräknas läggas fram för beslut i fullmäktige hösten 2017. Nämnden godkände i mars 2017 fas 2, slutrapport[43], av utredningen Framtida inriktning för färdtjänsten. Revisionen noterar att beslutsunderlaget innehåller dels en rapport som benämns slutrapport för Fas 2, dels en tidigare rapportversion av Fas 2 från juni 2016 som är benämnd remissupplaga. Slutrapporten innehåller bara en del av det innehåll som finns i remissupplagan och slutrapporten hänvisar, liksom också förvaltningen vid intervjuer, till remissupplagan för mer information. Samtidigt anges det i slutrapporten att ”justeringar har gjorts utifrån inkomna remissynpunkter och politiska förutsättningar” och att slutrapporten är slutversionen av arbetet i fas 2. Revisionen konstaterar också att remissupplagan innehåller olika förslag som sedan inte återfinns i slutrapporten eller där har omarbetats.

Oklarheterna med de olika rapportversionerna av fas 2 gör att det inte är helt tydligt hur nämnden i sitt godkännande har förhållit sig till några av de områden som ursprungligen lyftes fram i fullmäktiges budget 2014. Samtidigt saknas också vissa områden från fullmäktiges budget i utredningen. Ett nytt trafikhanteringssystem förefaller vara centralt för den långsiktiga utvecklingen av färdtjänsten. I remissupplagan av fas 2 finns ett utförligt förslag till framtida trafikplanering och det systemstöd som krävs. I slutversionen av rapporten redovisas förslag till några principer för den nya trafikplaneringen. Det framgår dock inte om detta förslag är liktydigt med det mer utvecklade förslaget i remissupplagan. Uppskattade kostnader för ny trafikplanering inklusive det nya systemstödet framgår inte heller av slutversionen. För tillståndsgivning finns i slutversionen ett förslag till en mindre utökning av antalet resor för den grupp som idag har en begränsning av resandet. Det framgår också att riktlinjerna för färdtjänsten ska förtydligas. Samtidigt förefaller det som att de ursprungliga intentionerna i fullmäktiges budget 2014 om en översyn av tillståndshanteringen med anpassning till den ökade tillgängligheten och att tillståndshanteringen knyts närmare kommunernas ansökningsprocesser inte har hanterats, åtminstone finns inga förslag i slutversionen.

Tillgänglighetsfrågor, som togs upp i fullmäktiges budget 2014, ska enligt uppgift från förvaltningen inte ha ingått i det fortsatta utredningsuppdrag som förvaltningen fick av trafiknämnden 2015. Integrering av allmän och särskild kollektivtrafik berörs i remissupplagan, men tas inte upp i slutrapporten annat än i form av ett förslag kring information om alternativ för resande i allmänna kollektivtrafiken. Samordning av närtrafik och anropsstyrdtrafik har inte utretts inom utredningens ram.

---

[41] Framtida inriktning för Färdtjänsten- fas 1, 2015-02-13, TN 2014-0463
[42] Beslut avseende reviderat Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, 2017-03-20, TN 2015-1721
[43] Framtida inriktning för färdtjänsten – fas 2, Slutrapport, version 1, TN 2014-0463

Parallellt med arbetet med den första fasen av FIF-utredningen skedde under 2015 upphandling av nya färdtjänstavtal vilka trädde i kraft under 2015. Trafiknämnden har i juni 2017 beslutat om förlängning av dessa avtal till 2019 (färdtjänst taxi) respektive 2020 (övriga avtal)[44]. I samband med att FIF-utredningens slutrapport godkändes i april 2017 beslutade nämnden att ge förvaltningen i uppdrag att genomföra en planeringsstudie gällande kommande upphandling av färdtjänsten samt att återkomma till trafiknämnden för godkännande av planeringsstudie och beslut om att inleda upphandling, se vidare ”kommande avtalsperiod” (steg1) nedan. Planeringsstudien pågår och beräknas återrapporteras till trafiknämnden under hösten 2017.

2.10.2 Målen för färdtjänsten

I förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram ingår färdtjänsten uttalat i sex mål/fokusområden[45]. Mätbara indikatorer med uppsatta målnivåer som på ett tydligt sätt pekas ut för färdtjänsten finns dock enbart för två av målen/fokusområdena; Ökat kollektivt resande/Konkurrenskraftigt och Smart kollektivtrafiksystem/Miljöanpasssat. Målnivå för indikatorn andel nöjda resenärer (vilken är kopplad till fokusområdet ”Konkurrenskraftigt”) anges vara 86 procent både i basår 2015, mål 2020 och mål 2030, dvs. det finns inget mål om utveckling för denna indikator. Målnivån är också lägre än i nuvarande färdtjänstavtal där värdet är 90 procent. Av revisionens granskning framkommer dock att förvaltningen anser att utvecklingen är att bibehålla målnivån för nöjda resenärer under hela perioden mot bakgrund av både den ökande befolkningen och förväntad kostnadsutveckling, se nedan.

I nu gällande trafikförsörjningsprogram[46] anges att det långsiktiga målet är att färdtjänsten inte ska behövas när den allmänna kollektivtrafiken, dess bytespunkter och terminaler uppnått full tillgänglighet. Denna målformulering återfinns inte i förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram. FIF-utredningen kommenterar inte detta och anger inte om det gamla målet ligger kvar alternativt om nytt övergripande, långsiktigt mål för färdtjänsten ska tas fram. FIF-utredningen talar om en målbild men det är inte helt tydligt vad den målbilden är. I rapporten anges ett antal effekter av olika åtgärder som kan tolkas som målbilden. Flera av dessa effekter handlar dock om att förvaltningens utvecklingsarbete ska möjliggöra olika typer av hantering, t.ex. att åtgärder ska möjliggöra att kundval kan erbjudas och nya former av upphandlingsmetoder användas.

Av FIF-utredningen framgår att utredningen har haft målen i det nya trafikförsörjningsprogrammet som utgångspunkt och att fokus då legat på följande; tryggt, pålitligt, nöjd kund och resurseffektivitet. Revisionen konstaterar att detta är en mix av tre fokusområden och en indikator i det nya trafikförsörjningsprogrammet. Fokusområdena Tillgänglighet och Miljöanpassat, som i det nya trafikförsörjningsprogrammet lyfts fram för färdtjänsten, finns inte med och det finns ingen förklaring varför dessa inte ingår i utredningen. Därutöver anges en formulering, som arbetats fram

[44] Förlängning av avtal inom Färdtjänsten, 2017-05-22 TN 2017-0837
[45] Ökat kollektivt resande/Konkurrenskraftigt, Ökat kollektivt resande/Tryggt, Ökat kollektivt resande/Tillgängligt, Smart kollektivtrafiksystem/Miljöanpassat, Smart kollektivtrafiksystem/Resurseffektivt, Attraktiv region/Pålitligt
[46] Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, LS 1207-0962

tillsammans med färdtjänstens olika intresseorganisationer, för att tydliggöra färdtjänstens roll i den särskilda kollektivtrafiken: ”Färdtjänsten är till för dem, som på grund av en funktionsnedsättning, har svårigheter att på egen hand förflytta sig eller använda den allmänna kollektivtrafiken. Den ska bidra till att personer med funktionsnedsättning, i likhet med andra i länet, fritt kan bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid.”

FIF-utredningen lyfter fram kostnadsutvecklingen inom färdtjänsten som bedöms bli 400 - 550 mnkr under perioden 2016 - 2023, dvs. en ökning från 1,3 mdkr till 1,7 – 1,9 mdkr. I detta ingår inte den kostnadsökning som, enligt utredningen, bedöms uppkomma i samband med kommande upphandling eftersom ersättningsnivån till leverantörerna idag ligger lågt och konkurrensen på taximarknaden är relativt liten.

FIF-utredningen innehåller ingen analys av föreslagna målnivåer för indikatorerna i trafikförsörjningsprogrammet och innehåller ingen ytterligare precisering av indikatorer och målnivåer för färdtjänsten. Det finns heller ingen samlad analys av målen och indikatorernas målnivåer i förhållande till kostnadsutvecklingen.

2.10.3 Åtgärdsförslag och målstyrning

I slutrapporten för FIF-utredningen redovisas åtgärdsförslag uppdelat på tre olika perioder; innevarande avtalsperiod (8 åtgärder), kommande avtalsperiod, s.k. steg 1 (9 åtgärder) och ”efter kommande avtalsperiod”, s.k. steg 2 (8 åtgärder). Rapporten innehåller ingen tidslinje med årtal för de olika perioderna.

Innevarande och kommande avtalsperiod (steg 1)

Åtgärdsförslagen för innevarande och kommande avtalsperiod redovisas på tydligt sätt i tabellform med bedömning av åtgärdernas konsekvenser för ”målen” Tryggt, Nöjd kund, Resurseffektivt och Pålitligt. Fokusområdena Tillgänglighet och Miljöanpassat finns som tidigare nämnts inte med i utredningen. De åtgärder som föreslås har huvudsakligen formulerats i termer av att utreda/utveckla, ta fram eller utforma olika förhållanden och frågor. Det framgår av uppdragsbeskrivningen till pågående planeringsstudie gällande kommande upphandling att vissa av dessa åtgärder ska hanteras inom ramen för planeringsstudien medan övriga åtgärder ska genomföras i ordinarie linjeverksamhet. Revisionen har inte funnit vare sig i FIF-utredningen eller på annat sätt någon beskrivning av hur hanteringen av åtgärder inom ordinarie linjeverksamhet ska följas upp och hållas ihop med de åtgärder som ska hanteras via påbörjad ny upphandlingsomgång.

Efter kommande avtalsperiod (steg 2)

Med nuvarande planering infaller ”kommande avtalsperiod” från och med 2019/2020 och det antal år framåt som väljs i kommande avtal. Steg 2, ”efter kommande avtalsperiod”, kan följaktligen inträffa först en bit in på 2020-talet. De åtgärdsförslag som planeras genomföras ”efter kommande avtalsperiod” (steg 2) berör dock väsentliga delar av strategisk betydelse för färdtjänstverksamheten och här ingår stora delar av de inriktningar för framtidens färdtjänst som pekades ut i fullmäktiges budget 2014. Slutrapporten preciserar inte närmare hur genomförandet ska

hanteras. Revisionen noterar särskilt att flera åtgärder är beroende av att ett nytt trafikhanteringssystem finns på plats utan att det finns någon konkret planering för hur arbetet med nytt trafikhanteringssystem ska bedrivas. Det saknas också en systematisk analys av konsekvenserna för mål vad gäller steg 2. Enligt vad som framkommit i granskningen innebär det att genomgång av konsekvenser för måluppfyllelse vad gäller steg 2 återstår. Tjänsteutlåtandet som är kopplat till FIF-utredningens slutrapport nämner att en aktualitetsprövning ska göras av åtgärderna i Steg 2 i samband med det fortsatta arbetet.

Systemstöd

Ett system för tillstånds- och ärendehanteringsprocessen tillhör föreslagna åtgärder inom nuvarande avtalsperiod. För detta finns ett genomförandebeslut och implementering beräknas vara klart under 2018. Införandet av nytt trafikhanteringssystem är lagt bortom nästa avtalsperiod, dvs. i steg 2, se även ovan.

2.10.4 Bedömning

Revisionen anser att det är positivt att trafiknämnden har tagit fram ett ingående och omfattande utredningsmaterial om den framtida färdtjänstverksamheten. Det är revisionens uppfattning att utredningen skett med ett ambitiöst angreppssätt och bred förankring hos bland annat intresseorganisationer. Revisionen konstaterar att nämndens behandling av FIF-utredningens slutrapport inte innehåller några tydliga ställningstaganden från nämndens sida om t.ex. mål och framtida prioriteringar för färdtjänsten utan enbart är ett godkännande av förvaltningens utredning. Otydligheten i beslutet förstärks av de otydliga förhållandena mellan slutversionen av fas 2 och remissupplagan vilka enligt tjänsteutlåtandet båda ingår i beslutsunderlaget. Det hade enligt revisionens bedömning varit ett tydligare underlag om det funnits en fullständig slutversion av rapporten där enbart material efter justeringarna från remissomgången funnits med.

Revisionen konstaterar vidare att områden som samordning och utveckling av närtrafik och anropsstyrd trafik, trafikhanteringssystem samt tillgänglighet och den så kallade ”Hela resan” (integration mellan särskild och allmän kollektivtrafik), områden som pekats ut i tidigare fullmäktigebudget, till stora delar saknas i utredningen om framtida inriktning för färdtjänsten, särskilt i slutversionen av fas 2. Detta gäller också frågan om en övergripande översyn av tillstånd, med överväganden om mera utvecklade grupperingar av tillståndsinnehavare vilket skulle kunna möjliggöra en effektivisering av resandet inom den samlade, dvs. allmänna och särskilda, kollektivtrafiken.

De åtgärder som i utredningen föreslås för innevarande och kommande avtalsperiod uppfattar revisionen som åtgärder som huvudsakligen ska förbättra funktionalitet och tillämpning av befintlig färdtjänstmodell. Åtgärdsförslagen för perioden efter kommande avtalsperiod är däremot, enligt revisionens bedömning, viktiga strategiska frågor gällande färdtjänstverksamheten men de är inte utredda och avstämda mot mål på samma sätt som åtgärdsförslagen för de närmaste perioderna.

Revisionen konstaterar sammantaget att det fortfarande saknas ett samlat dokument med tydliga mål och strategiska ställningstaganden, inklusive prioriteringar, för den framtida färdtjänstens utformning. Det saknas också en plan för hur, och av vem detta ska fastställas samt hur det övergripande ansvaret för koordinering av allt pågående utvecklingsarbete kring färdtjänsten ser ut. Behovet av framförhållning i denna typ av utvecklingsprocesser i upphandlad verksamhet är stort och det finns komplicerade beroenden till bl.a. systemstödet. Revisionen bedömer därför att fullmäktiges intentioner i 2014 års budgetbeslut inte kommer att hanteras fullt ut förrän en bra bit in på 2020-talet. För att inte riskera att förändringsarbetet försenas i onödan bör ett fortsatt samlat arbete med mål, strategiska ställningstaganden och prioriteringar för samtliga aspekter av den framtida färdtjänstverksamheten snarast påbörjas.

Rekommendation:

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

2.11 Övrig rekommendationsuppföljning

Revisionen har i övrigt följt upp ett antal lämnade rekommendationer.

I tidigare granskning av nämndens följsamhet till landstingets finanspolicy rekommenderades förvaltningsledningen att stärka och formalisera rutiner för att undvika avsteg. Under 2017 har ett antal aktiviteter därför genomförts. Exempelvis har informationsmöten hållits med berörd personal och rapporteringen till Internfinans har förstärkts genom en mer formaliserad, månatlig rapportering. Lämnad rekommendation bedöms vara åtgärdad.

Även lämnade rekommendationer om hyresintäkter och upphandling har följts upp men bedöms inte vara helt åtgärdade, se vidare bilagorna. För information om övriga rekommendationer som följts upp hänvisas också till bilagorna.

2.12 Granskningar utan väsentliga iakttagelser

Revisionen har granskat löneprocessen genom intervjuer och stickprov. Granskningen har inte föranlett några noteringar.

2.13 Sammanfattande bedömning

Revisionen konstaterar att det inom förvaltningen finns ett tydligt fokus på att utveckla analysen av de långsiktiga ekonomiska konsekvenserna av framförallt investeringsverksamheten. Det är dock revisionens mening att också nämnden bör efterfråga en samlad konsekvensbeskrivning ur ett längre tidsperspektiv i syfte att ha ett fullgott underlag för beslut om bl.a. investeringar. På motsvarande sätt är fastställande av mål en angelägenhet för nämnden. Liksom tidigare bedömer därför revisionen att nämnden tydligt måste fatta beslut om hur fullmäktiges mål ska brytas ner och följas upp via indikatorer. Genom fastställande av målnivåer för indikatorerna bör nämnden visa på ambitionsnivån för det närmaste året.

Det pågår ett omfattande utvecklingsarbete inom förvaltningen där genomlysningar av verksamheten ur olika perspektiv lägger grunden för olika typer av förbättringsåtgärder. Det är dock revisionens bedömning att det inom viktiga delar av verksamheten fortfarande återstår analys och implementering av förbättringsåtgärder för att uppnå en tillräcklig intern styrning och kontroll.

3 Räkenskaper

3.1 Delårsrapport 2017-08-31

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 ingår trafikförvaltningen inklusive färdtjänstverksamheten samt bolagen WÅAB och SL med koncern. Redovisningen ska upprättas enligt god redovisningssed vilket för bolagen inom trafiknämnden innebär att bokföringsnämndens K3-regelverk tillämpas.

3.1.1 Avsättning av medel för eventuella skadestånd och upphandlingsskadeavgifter - WÅAB

Vid granskning av delårsbokslutet för WÅAB har noterats att avsättning för eventuella upphandlingsskadeavgifter som gjordes föregående år inte har justerats trots att skälen för den ursprungliga avsättningen har förändrats.

Resultateffekten uppgår till 14,7 mnkr. Enligt den auktoriserade revisorns bedömning är detta ett väsentligt belopp för WÅAB, men inte för trafiknämndens sammanställda rapportering. Den auktoriserade revisorn bedömer att delårsrapporten för WÅAB inte ger en rättvisande bild av bolagets finansiella ställning och finansiella resultat per 2017-08-31. Avsättningen behöver korrigeras utifrån senast tillgänglig information inför årsbokslutet för att bolagets räkenskaper ska kunna bedömas som rättvisande.

3.2 Sammanfattande bedömning

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

Den auktoriserade revisorn för WÅAB bedömer, mot bakgrund av att avsättning inte justerats, att delårsrapporten för WÅAB inte ger en rättvisande bild av bolagets finansiella ställning och resultat.

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 årsredovisningslagen, bokföringsnämndens allmänna råd och god redovisningssed.

4 Förvaltningen för utbyggd tunnelbana

I detta avsnitt görs en bedömning av ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat, intern styrning och kontroll samt räkenskaperna i trafiknämndens resultatenhet; förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Förvaltningen var tidigare en resultatenhet under landstingsstyrelsen, men efter beslut i fullmäktige den 14 juni 2017 överflyttades ansvaret för förvaltningen till trafiknämnden från och med den 1 juli 2017.

4.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2017-08-31

4.1.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2017-08-31

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

Trafiknämnden bedömer att investeringsutgifterna för FUT:s verksamhet under året kommer att underskrida budgeten med 645 mnkr (cirka 50 procent) på helårsbasis. Orsaken till detta är att projekteringen av de tre tunnelbanelinjerna förskjutits framåt i tiden till följd av de åtgärds- och optimeringsarbete som syftar till att sänka projektets samlade investeringsutgifter[47]. I praktiken handlar den prognostiserade minskningen av årets investeringsvolymer till största delen om att bygghandlingsprojektering och förberedande byggarbeten senarelagts.

Landstingsfullmäktiges övergripande mål för FUT är att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt gällande avtal från Stockholmsförhandlingen. Trafiknämnden rapporterar i delårsbokslutet att två tredjedelar av FUT:s mätetal är uppfyllda och att en tredjedel är delvis uppfyllda. Nämnden gör ingen bedömning i delårsrapporten kring i vilken grad som utfallet för mätetalen genererar uppfyllelse av de verksamhetsnära målen. På förvaltningen menar man dock att utfallet av mätetalen medför att fyra av de verksamhetsnära målen uppfylls medan två endast uppfylls delvis.

4.1.2 Sammanfattande bedömning

Trafiknämnden prognostiserar årets resultat för FUT till noll mnkr, vilket är i överenstämmelse med fullmäktiges resultatkrav. Både det ekonomiska resultatet och måluppfyllelsen har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt i nämndens delårsrapport för FUT. Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet i allt väsentligt som rimlig.

[47] De beskrivna åtgärds- och optimeringsarbetena beskrivs mer ingående i avsnitt 4.2.1 Intern styrning och kontroll nedan.

4.2 Intern styrning och kontroll

4.2.1 Ekonomi- och verksamhetsstyrning

Revisionen konstaterade 2016[48] att landstingsstyrelsen inte på ett tydligt sätt brutit ner fullmäktiges långsiktiga mål eller dess kortsiktiga mål/indikatorer till egna verksamhetsnära mål i budgeten när det gäller förvaltningen för utbyggd tunnelbana. Förvaltningen hade utvecklat en målkarta där intentionen i avtalen från Stockholmsöverenskommelsen, tillsammans med fullmäktiges övergripande mål för kollektivtrafiken, på ett tydligt sätt omvandlats till verksamhetsnära mål med uppföljningsbara mätetal. Målkartan hade dock inte bilagts budget 2016. Till budget 2017 har landstingsstyrelsen också bifogat målkartan för FUT. Det innebär att landstingsstyrelsen nu fattat beslut om målkartan som på ett tydligt sätt integrerar fullmäktiges övergripande mål för kollektivtrafiken med uppföljningsbara mål, mätetal och aktiviteter i linje med gällande avtal från Stockholmsöverenskommelsen.

I samband med 2013 års Stockholmsöverenskommelse beslutades dels om de olika delprojektens beräknade totala investeringsutgifter, dels om hur finansieringen av de olika delprojekten skulle fördelas mellan parterna. Dessutom innehöll överenskommelsen ett kostnadstak för de tre planerade tunnelbanelinjerna med sammantaget 2 925 mnkr, eller med 15 procent av deras beslutade investeringsramar på 19 500 mnkr.

Kring årsskiftet 2015/2016 tog FUT fram de första produktionskalkylerna för de planerade sträckorna och stationerna som visade på en högre kostnadsbedömning jämfört med vad som avtalats. Som en konsekvens av detta uppdrog den partssammansatta styrelsen åt förvaltningen att initiera ett åtgärds- och optimeringsarbete tillsammans med avtalsparterna i syfte att skapa ett underlag för gemensamma beslut kring anläggningarnas utformning och omfattning. Under försommaren 2016 godkände den partsgemensamma styrelsen förvaltningens förslag på åtgärder. Det samlade förslaget innebar att del av kostnadstaket föreslogs tas i anspråk för de tre linjerna på 1 160 mnkr, vilket ligger inom ramen för kostnadstaket som maximalt får uppgå till 2 925 mnkr. Åtgärderna påverkar även utförande och tidplanen för genomförandet av de tre tunnelbaneprojekten. I mars 2017 beslöt landstingsfullmäktige att godkänna det partsgemensamma tilläggsavtalet till Stockholmsöverenskommelsen med bland annat anspråkstagande av den delen av kostnadstaket på de 1 160 mnkr som den partssammansatta styrelsen beslutade.

Eftersom utbyggnaden av den nya tunnelbanan finansieras av flera olika parter utanför landstinget har revisionen tidigare pekat[49] på att det är viktigt att den ekonomiska rapporteringen i allmänhet, och investerings- och projektredovisningen i synnerhet, är transparent och tillförlitlig. Under hösten kommer revisionen att följa upp att den ekonomiska redovisningen är fortsatt transparent och tillförlitlig.

4.2.2 Intern kontroll

Landstingsstyrelsens beslut om 2017 års interna kontrollplan för FUT togs i april 2017 i samband med styrelsens beslut om förvaltningens årsredovisning för 2016.

---

[48] Delrapport 2016 Landstingsstyrelsen, RK 201604 - 0027
[49] Se till exempel; Delrapport 2016 Landstingsstyrelsen, RK 201604 - 0027

Den interna kontrollplanen är framtagen utifrån en genomförd riskanalys. Förvaltningen har även beslutat om riktlinjer för intern styrning och kontroll, samt en rutin och en processbeskrivning för riskhanteringsarbetet.

Förvaltningens interna kontrollplan är direkt kopplat till de risker inom projektet som försvårar, eller hindrar landstinget att uppfylla målen med tunnelbaneutbyggnaden, som risk för bristande kostnadsstyrning, bristande tidsplanering och risker för överklaganden samt överprövningar i kommande upphandlingar. Granskningen visar att åtgärderna som anges i internkontrollplanen i stort är väl anpassade till förvaltningens organisation och uppdrag. Några av kontrollmomenten i planen omfattar dock sådant som snarare borde ingå i en ordinarie planerings-, styr- och uppföljningsprocess.

I samband med nämndens delårsrapport för FUT har kontrollplanen följts upp. Av planens 18 upptagna riskmoment bedömer nämnden att hälften kommer att åtgärdas/hanteras under året, medan hälften enligt bedömningen kommer att åtgärdas delvis.

4.2.3 Övrig granskning av intern kontroll

Revisionen har granskat ledningsnära kostnader och representation vid förvaltningen utan några väsentliga iakttagelser.

4.2.4 Sammanfattande bedömning

Revisionen bedömer att målen för FUT är i linje med fullmäktiges mål. Revisionen bedömer vidare att det finns riktlinjer och rutiner för att säkerställa en tillräcklig styrning och intern kontroll inom förvaltning för utbyggd tunnelbana inom de granskade områdena.

4.3 Räkenskaper

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

4.3.1 Sammanfattande bedömning

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

5 Yttrande över Årsrapport 2016

Nämnden har i yttrandet kommenterat revisionens synpunkter i huvudsak utan avvikande mening. Nämnden beskriver åtgärder som vidtas inom ett antal olika områden där revisionen har framhållit att förbättringar behöver ske. Exempelvis nämner nämnden hantering av delegations- och beslutsordning, följsamhet till finanspolicyn och avtalsuppföljning. För några områden anser nämnden att det inte behövs ytterligare insatser, t.ex. för hantering av reinvesteringsbehov respektive löpande rapportering till nämnden om ospecificerade projekt.

Vad gör Landstingsrevisorerna?

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

Att vara revisor är ett förtroendeuppdrag vars syfte är att med oberoende, saklighet och integritet främja, granska och bedöma verksamheten.
Den övergripande upp-giften 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. Verksamhets-revisionen redovisas löpande i projektrapporter. Publikationerna finns på Landstingsrevisorernas hemsida www.sll.se/rev. De kan också beställas från revisionskontoret. Det går även att prenumerera på Landstingsrevisorernas nyhetsbrev Nytt från landstingsrevisionen genom att anmäla intresse via e-post-meddelande till landstingsrevisorerna.rev@sll.se.

Landstingsrevisorerna
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

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

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

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
ANSVAR OCH BEFOGENHETER					
2016 Årsrapp ID: 971	Trafiknämnden bör fatta ett nytt beslut där det tydliggörs vem som har rätt att underteckna handlingar för nämndens och delegaternas räkning.	X			DÅR 2017: Ny delegationsordning är fastställd av nämnden. Dokumentet tydliggör vem som har rätt att underteckna handlingar. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
2016 Årsrapp ID: 972	Trafiknämnden bör - ompröva och i delegationsordningen förtydliga vad som ska ses som beslut i kommunallagens mening exempelvis när det gäller beslutsrätten för anskaffning och tilldelning för specificerade objekt samt att omdisponera medel mellan inve-steringsobjekt inom av nämnden fastställd budget - uppdra till förvaltningschefen att revidera beslutsordningen på motsvarande sätt.	X			DÅR 2017: Nämnden har fattat beslut om ny delegationsordning och förvaltningschef om ny beslutsordning. De nya dokumenten är tydligare än tidigare dokument gällande beslut respektive verkställighet. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
2016 Årsrapp ID: 973	Trafiknämnden bör säkerställa att beslut på delegation samt vidaredelegationsbeslut anmäls till nämnden.	X			DÅR 2017: De interna kraven på anmälan av beslut har setts över i syfte att minska mängden anmälningar samtidigt som systemstöd och rutiner utvecklats för att underlätta hanteringen. Rutinerna behöver följas upp så att de efterlevs men revisionen bedömer rekommendationen vara åtgärdad.
AVTALSUPPFÖLJNING					
2014 Årsrapp ID: 525	Trafiknämnden bör säkerställa att en riskanalys genomförs i samband med planeringen av uppföljning av trafikavtalen.		X		ÅR 2016: Enligt rutinen för uppföljningsplaner har förvaltningen i linje med rekommendationen kompletterat mallen med ett avsnitt för utvärdering och riskanalys samt prioritering av uppföljningsinsatser. Tillägget är dock inte implementerat fullt ut och hänvisningar till dokumenterad riskanalys, utvärdering och prioritering av uppföljningsinsatser saknas i samtliga granskade uppföljningsplaner. Riskanalys har enligt uppgift genomförts inför uppstart av nya färdtjänstavtal. Riskanalysen finns dock inte dokumenterad. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.

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

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
AVTALSUPPFÖLJNING					
2014 Årsrapp ID: 526	Trafiknämnden bör se till att arbetet med uppföljning av trafikavtal, i sin helhet och per avtal, vad gäller exempelvis organisation, planering och metod utvärderas, i syfte att utveckla uppföljningsarbetet i befintliga avtal och förbättra uppföljningsmöjligheterna i kommande avtal.		X		ÅR 2016: Enligt rutinen för uppföljningsplaner har förvaltningen kompletterat mallen med ett avsnitt för utvärdering och riskanalys samt prioritering av uppföljningsinsatser. Tillägget är dock inte implementerat fullt ut och hänvisningar till dokumenterad riskanalys, utvärdering och prioritering av uppföljningsinsatser saknas i samtliga granskade uppföljningsplaner. Sista meningen i rekommendationen har justerats något från tidigare skrivningen "…i syfte att utveckla uppföljingsarbetet såväl som arbetet med kommande avtal." Detta bl.a. för att rekommendationen har vissa likehter med rekommendation 670. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
2014 Årsrapp ID: 527	Trafiknämnden bör försäkra sig om att nämndens egna åtaganden i enlighet med ingångna trafikavtal identifieras och att det säkerställs att dessa uppfylls.		X		ÅR 2016: Förvaltningen har genomfört en omorganisation (sektion BES) för att bland annat tydliggöra ansvaret för de egna åtagandena i avtal. Omorganisationen är ännu inte utvärderad, men revisionens intryck i granskningen är att det nu finns en större tydlighet i roller och ansvar gällande egna åtaganden. Det behöver dock även tydliggöras, exempelvis i uppföljningsplanerna, hur nämndens egna åtaganden ska följas upp. Enligt intervjuer pågår ett arbete med att fastställa nivåer och säkerställande av nämndens leverans. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
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.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
BILJETTSYSTEM					
2014 (Projekt 10/2014) ID: 510	Trafiknämnden bör stärka den sammanhållande styrningen kring utveckling av biljettsystem utifrån ett helhetsperspektiv.		X		ÅR 2016: Förvaltningen har under hösten hanterat akuta problem i systemet. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2014 (Projekt 10/2014) ID: 512	Trafiknämnden bör förtydliga ansvar och roller och minska den manuella hanteringen i syfte att samordna och säkerställa kontrollerna av biljettintäkter och finansiell information i biljettsystemen.	X			DÅR 2017: En kartläggning av processen med tillhörande nyckelkontroller har färdigställts. En person inom internkontrollgruppen övervakar numera att väsentliga kontroller genomförs. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

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

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
BILJETTSYSTEM					
2016 Delår ID: 870	Trafiknämnden bör säkerställa analys och planering för hur kapaciteten inom biljettsystemet ska tryggas på medellång och lång sikt.		X		ÅR 2016: Granskningen visar att akuta kapacitetsproblem under hösten har åtgärdats. I revisionens granskning har dock framkommit att det finns en fortsatt osäkerhet inom förvaltningen kring systemleverantörens framtida förmåga avseende drift och utveckling. Revisionen fortsätter följa analys och planering för drift på medellång och lång sikt. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2017 Delår ID: 1066	Trafiknämnden bör skyndsamt genomföra åtgärder för att säkerställa att tillräcklig internkontroll i intäktsflödet från SL Access uppnås för att kunna presentera korrekt redovisade intäkter i årsbokslutet 2017.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
FASTIGHETER					
2012 Årsrapp ID: 28	Trafiknämnden bör tillse att redovisningsmässiga aspekter i ett tidigt stadium beaktas i samband med genomförande av fastighetsaffärer.		X		DÅR 2017: Vår bedömning är att rekommendationen kvarstår. En kontroll bör implementeras för att säkerställa att 'Redovisning fastighet' erhåller information om samtliga fastighetstransaktioner. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
HYRESINTÄKTER					
2012 Årsrapp ID: 25	Trafiknämnden bör fullfölja och slutföra det pågående arbetet med genomgång av fastighetsbeståndet i Fastnet mot befintliga avtal och säkerställa att avtalen finns tillgängliga i avtalsdatabasen. Vidare rekommenderar vi att en fullständig inventering och uppmätning av lokalbeståndet genomförs. Dessa åtgärder är avgörande för att säkerställa den information som ligger till grund för hyresfaktureringen.		X		DÅR 2017: Åtgärder har vidtagits avseende kommersiella avtal rörande bemanning och organisation vilket ska minimera fel och brister i processen, dock pågår fortfarande en genomgång av fastighetsbeståndet samt avtalsdatabasen varför rekommendationen bedöms som delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
INFORMATIONSSÄKERHET					
2015 (Projekt 11/2015) ID: 738	Trafiknämnden bör fastställa en tydlig definition av vad som är en informationstillgång inom nämndens verksamhetsområde.		X		ÅR 2016: I trafiknämndens yttrande TN 2015-1707 framgick bl.a. att nämnden kommer att överväga ett förtydligande av definitionen av informationstillgångar. Nu framhåller nämnden att den kommer att följa den definition som anges i landstingets riktlinjer för informationssäkerhet. Dock anges inte om definitionen är känd i organisationen. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.

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

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
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 2016: I nämndens yttrande TN 2015-1707 framgår bl.a. att trafikförvaltningen överväger att i särskilt beslut generellt klassa ritningar som K2. Dock har det inte tagits något beslut om detta eftersom förvaltningen behöver överväga konsekvenserna, bl.a. hur underhållsentreprenörer och konsulter genom avtalsvillkoren kan betraktas som behöriga att få tillgång till K2-dokument. Beträffande arbetet med att införa nytt stödsystem kring teknisk dokumentation i syfte att dessa blir informationssäkerhetsklassade har detta arbete inte påbörjats ännu. I yttrandet uppges avbrottsplaner hanteras via de driftsavtal som finns med berörd leverantör och som garanterar avbrottshantering och backup. I nämndens yttrande har det inte berörts om det genomförs riskanalyser även för äldre befintliga IT-system. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
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..				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2014 Årsrapp ID: 533	Trafiknämnden bör säkerställa att en investerings totala kostnader framgår på ett tydligt sätt i det formella investeringsbeslutet.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
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	DÅR 2016: Trafiknämnden har inte ställt krav på ett underlag som möjliggör prioritering av investeringar på ett transparent och systematiskt sätt. Trafiknämnden har heller inte beslutat om prioriteringarna utan lämnat ärendet till fullmäktige utan eget ställningstagande. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2014 Årsrapp ID: 535	Trafiknämnden behöver stärka projektstyrningen av stora investeringar och säkerställa att det finns överensstämmelse mellan nämndens och fullmäktiges beslut för att kunna följa att budget och tidplaner följs.			X	ÅR 2015: Av granskningen framgår att det inte finns en överensstämmelse mellan fullmäktiges och nämndens budget vad gäller program Slussen inklusive spår mot Nacka. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2016 Årsrapp ID: 981	Trafiknämnden bör löpande efterfråga information om de ospecificerade projekt som nämnden beslutat om.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.

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

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
INVESTERINGAR					
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.				Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
KONSULTANVÄNDNING					
2013 (Projekt 6/2013) ID: 80	Trafiknämnden bör införa systematisk uppföljning med analyser och mätningar av kostnadseffektiviteten avseende konsultanvändningen generellt		X		ÅR 2015: Huvuddelen av alla konsultavtal administreras sedan 2015 i konsultmäklartjänsten vilket möjliggör detaljerad uppföljning av konsultanvändandet. Hur uppföljning av användningen sker kan dock systematiseras och utvecklas ytterligare vad gäller exempelvis analys och rapporteringsvägar (se bland annat förvaltningens konsultanvändningsprojekt). Uppföljningen av de under 2015 framtagna måltalen kan under 2016 också ligga till grund för analys. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2013 (Projekt 6/2013) ID: 81	Trafiknämnden bör återkommande genomföra uppföljning och kontroll av konsultutnyttjandet inom respektive program och projekt		X		ÅR 2015: Uppföljning för hur konsulter används i program och projekt finns tillgänglig. Dessa uppgifter bör relateras till måltalen för konsultanvändning och resultatet av den personalstrategisk utredningen som tillsattes 2015 om fördelningen mellan konsulter och anställda. Exempelvis bör där framgå vägledning kring i vilka fall rollen projektledare är en nyckelfunktion/kärnverksamhet och bör bemannas med anställd personal. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
MILJÖ					
2015 Delår ID: 618	Trafiknämnden bör öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet genom att bryta ned det övergripande energieffektiviseringsmålet till de olika trafikslagen, och där så är tillämpligt till enskilda fastigheter respektive avtal, implementera och följa upp dessa. En samlad analys av genomförda åtgärder behöver också genomföras.		X		ÅR 2016: Enligt uppgift genomfördes 2016 en behovsanalys i syfte att åstadkomma en utveckling som leder till att trafikförvaltningen når energimålen. Behovsanalysen rekommenderar att genomföra en djupare energiutredning under år 2017 bl.a. utifrån de rekommendationer som landstingets revisorer lagt fram. Utfall av energiutredningen avvaktas. Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
ORGANISATION					
2016 Årsrapp ID: 986	Trafiknämnden och Waxholmsbolaget bör återredovisa fullmäktiges uppdrag att utreda och återkomma med slutligt förslag på överföring av Waxholmsbolaget tillgångar och avtal till trafiknämnden.		X		DÅR 2017: En utredning har genomförts avseende uppdraget från fullmäktige. Vi har tagit del av en internt upprättad rapport (utkast) som bygger på ett tjänsteutlåtande i ärendet från 2015. Enligt uppgift kommer rapporten att tas upp i Trafiknämnden i oktober. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.

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

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
REINVESTERINGAR					
2016 Årsrapp ID: 984	Trafiknämnden bör i budgetarbetet analysera och tydliggöra nämndens reinvesteringsbehov såväl på kort som lång sikt.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
RISK FÖR OEGENTLIGHETER					
2014 Årsrapp ID: 517	Trafiknämnden bör säkerställa att bisysslor som konsulter på nyckelfunktioner har anmäls, bedöms och dokumenteras.			X	DÅR 2016: Trafiknämnden har inte för avsikt att kontrollera att konsulter på nyckelpositioner inte innehar förtroendeskadliga bisysslor. Revisionen bedömer att även om ett anställningsförhållande inte föreligger, och kontroll av bisysslor inte kan ske på samma sätt som med anställda, så bör nämnden vidta åtgärder för att minimera risken för oegentligheter och förtroendeskada gällande konsulter i nyckelpositioner. Det handlar exempelvis om risken för köp från eget företag. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2014 Årsrapp ID: 522	Trafiknämnden bör analysera risker för oegentligheter inom färdtjänsttrafiken och vidta åtgärder för att motverka riskerna.		X		ÅR 2016: Via det nya färdtjänstavtalet som tecknades februari 2016 har arbetet med riskhantering avseende eventuella oegentligheter enligt förvaltningen stärkts exempelvis via separat uppföljning av hämtnings- och lämningsfunktionen. I likhet med 2015 års uppföljning framkommer det att riskanalyser och riskhantering sker löpande men att arbetet inte dokumenteras. Revisionen anser att en riskanalys och de generella riskhanteringsåtgärder som vidtas bör dokumenteras. Följs upp i samband med
RISKBEDÖMNING OCH INTERN KONTROLLPLAN					
2016 Årsrapp ID: 976	Trafiknämnden bör utveckla och dokumentera riskanalyser på finansområdet som underlag för internkontrollplanen.		X		DÅR 2017: TF har utarbetat en generell riskanalys inom finansområdet och som har upprättats efter att internkontrollplanen för 2017 antogs. Rekommendationen bedöms som delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
SVINN					
2015 Årsrapp ID: 776	Trafiknämnden bör analysera och uppskatta var svinnet är som störst för att kunna vidta åtgärder för att minska intäktsbortfall.		X		DÅR 2016: Särskild utredning för att identifiera var svinnet är som störst har inte genomförts i enlighet med rekommendationen. Förvaltningen har dock inrättat en ny delprocess som behandlar området (intäktssäkring). Inom lokalbanorna pågår ett pilotprojekt om att eventuellt införa viseringsstolpar och förvaltningen bedömer vidare att införandet av enhetstaxan kommer minska svinnet för övriga trafikslag. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.

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

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
SÄKERHET OCH BRANDSKYDD					
2013 (Projekt 9/2013) ID: 83	Trafiknämnden bör utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskyddet inom kollektivtrafiken		X		ÅR 2016: Strategisk utveckling (SU) har övertagit frågan från trafikavdelningen. SU har nyrekryterat personal (teknisk systemstrateg depå) för att omhänderta rekommendationen. Förhoppningen är att övergripande riktlinjer är framtagna till december 2017. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2013 (Projekt 9/2013) ID: 84	Trafiknämnden bör se över och anpassa ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikutövarna, dels internt inom trafikförvaltningen.		X		ÅR 2016: Rekommendationen är avhängig av revisionsrekommendation 83. Nyrekryteringen av teknisk systemstrateg för Depå är tänkt att agera som en katalysator för hur ansvarsfördelningen bör se ut på förvaltningen och externt mellan aktörerna. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2013 (Projekt 9/2013) ID: 85	Trafiknämnden bör koordinera de olika skyddsåtgärderna inom skal- och tillträdesskyddet så att olika delar utgör ett genomtänkt sammanhängande system, där de olika delarna kan samverka för större effekt.			X	ÅR 2016: Rekommendationen är avhängig revisionsrekommendation 83. Inga övriga insatser har genomförts för att hantera rekommendationen. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2013 (Projekt 9/2013) ID: 86	Trafiknämnden bör se över den fysiska funktionaliteten i skal- och tillträdesskyddets olika delar och ambitionsnivån för de olika skyddsåtgärderna för de olika bansträckningarna, depåerna, etc. Uppföljningen av den lokala tillämpningen bör utökas		X		ÅR 2016: Rekommendationen är avhängig av revisionsrekommendation 83. Låsprojektet som ser över den fysiska funktionaliteten är försenat och beräknas vara genomfört och överlämnat Q1 2019. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
TILLGÄNGLIGHET/FÄRDTJÄNST					
2012 (Projekt 11/2012) ID: 63	Trafiknämnden bör i samband med genomförandet av fullmäktiges uppdrag, utvecklingen av tillgängligheten i kollektivtrafiken och tillståndsstrukturen i färdtjänsten, ta fram en gemensam strategi så att incitament och styrmedel samverkar för att möjliggöra att fler kan resa med kollektivtrafiken.		X		DÅR 2017: Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad. Men rekommendationen kommer från en granskning 2012 och kopplar till skrivningar i fullmäktiges budget för 2012 och 2013. Efter detta finns nya skrivningar i fullmäktiges budget för 2014. Med anledning av genomförd granskning av Framtida inriktning för färdtjänsten skrivs denna rekommendation av till förmån för ny rekommendation nr 1067.

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

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
TILLGÄNGLIGHET/FÄRDTJÄNST					
2012 (Projekt 11/2012) ID: 64	Trafiknämnden bör utveckla former för närmare samarbete med kommunerna i konkreta tillgänglighetsfrågor för att främja hela resans tillgänglighet. Rekommendationen revideras så att den inbegriper även andra aktörer än kommunerna, exempelvis privata brygg/markägare.	X			DÅR 2017: Formerna för samarbete med kommunerna har utvecklats. Bl.a. Är följande relevant: - SLU har en särskild sektion med samhällsplanerare som har ansvar för samarbete med kommunerna inkluderande tillgänglighetsfrågor - Hos SU:s enhet för Hållbar utveckling finns handläggare som jobbar med tillgängligheten i transportsystemet för funktionsnedsatta, i kontakt med kommunerna. Särskilda material om tillgängligheten har tillställts kommunerna - Inom TA finns framkomlighetsstrateger som samarbetar med kommunerna. Detta inkluderar även bevakning av tillgänglighetsfrågor Sammantaget bedöms rekommendationen vara åtgärdad.
2017 Delår ID: 1067	Trafiknämnden bör säkerställa att mål, strategisk inriktning och prioriteringar för den långsiktiga utvecklingen av färdtjänsten och dess förhållande till den allmänna kollektivtrafiken fastställs.				Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
TRAFIK- OCH STÖRNINGSINFORMATION					
2016 Delår ID: 873	Trafiknämnden bör stärka den sammanhållande styrningen av trafik- och störningsinformation över de kollektivtrafikslag nämnden rår över så att utveckling och uppföljning görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
TRAFIKPLANERING					
2015 Årsrapp ID: 774	Trafiknämnden bör säkerställa att effektiviseringar ingår som en del i nämndens trafikplanering på kort och lång sikt.		X		ÅR 2016: Arbete med effektiviseringar ingår enligt förvaltningen i nämndens trafikplanering och nämns i årarapporten. Vare sig årsrapporten eller specifika ärenden under året innehåller dock någon analys eller redovisning av genomförd effektivisering och dess effekter. I ärendet om trafikförändring T17 (SL 2015-1136, 2016-09-26) som också innehåller en beskrivining av trafikförändringsprocessen skrivs inget om effektivisering. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
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 2016: Utredning av VBP-avtal ska enligt uppgift från förvaltningen göras under 2017. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.

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

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.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
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.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
TRAFIKSÄKERHET					
2017 (Projekt 3/2017) ID: 1023	Trafiknämnden bör säkerställa att trafiksäkerhetspolicyn tillämpas av alla upphandlade entreprenörer, oavsett kollektivtrafikslag.				Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
2017 (Projekt 3/2017) ID: 1024	Trafiknämnden bör fastställa trafiksäkerhetsmål för den vägbundna kollektivtrafiken med utgångspunkt i fullmäktiges nollvision och löpande följa upp målen för att säkerställa en tillräcklig intern styrning och kontroll.				Följs upp i samband med delårsgranskningen 2018.
TRYGGHET					
2012 (Projekt 6/2012) ID: 57	Trafiknämnden bör ta fram tydliga mål och mätbara indikatorer för att i ett mer långsiktigt strategiskt perspektiv kunna styra och följa upp arbetet mot ökad trygghet i enlighet med fullmäktiges uppdrag.		X		ÅR 2015: Arbetet med att ta fram mål och indikatorer har stannat upp under 2015 på grund av andra prioriteringar. Verktyg för att mäta trygghet ska tas fram till början av 2017. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2012 (Projekt 6/2012) ID: 58	Trafiknämnden bör utvärdera trygghetsarbetet i sin helhet och analysera vad som påverkar tryggheten i kollektivtrafiken och vilka effekter de åtgärder som genomförts har fått för att kunna rikta insatserna där de gör störst effekt.		X		ÅR 2015: Arbetet med att utvärdera trygghetsarbetets effekter har inte genomförts som tänkt under 2015. Förhoppningen är att det nya ärendehanteringssystemet för trygghetscentralen från slutet av 2016 ska ge bättre förutsättningar att analysera trygghetsarbetet. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
UPPHANDLING					
2012 Delår ID: 11	Waxholmsbolagets styrelse bör se till att en regelrätt upphandling sker av bränsleleverantörer och att skriftligt avtal tecknas avseende inköp av bränsle.	X			DÅR 2017: WÅAB köper numera in det bränsle som tillhandahålls från den bränsleleverantör som upphandlats centralt av SLL. Rekommendationen är därmed åtgärdad.
2013 Delår ID: 31	Trafiknämnden bör införa en rutin med systemstöd, som möjliggör och tydliggör ansvar för kontroll av totala volymer inköp per leverantör och vara/tjänst för att säkerställa efterlevnad av gällande upphandlingsregler			X	DÅR 2017: Inga åtgärder har vidtagits, rekommendationen kvarstår. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.

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

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
UPPHANDLING					
2015 (Projekt 3/2015) ID: 727	Trafiknämnden bör tydliggöra ansvar för exempelvis överlämningar mellan avdelningar för att säkerställa att det finns ett övergripande helhetsperspektiv i affärsprocessen som inkluderar även det förberedande arbetet inför upphandlingen.			X	ÅR 2016: Vid granskningen saknades ett helhetstänk för upphandlingsprocessen. Varje avdelning inom förvaltningen arbetar alljämt utifrån avdelningens specifka uppgifter. Styrdokument mm saknar i princip processperspektiv, dvs ett flöde. Upphandlingsgruppen bemannas dock utifrån de områden och avdelningar som är aktuella, t ex ekonomi och juridik. Det finns svårigheter att upprätthålla en kontinuitet beträffande deltagande personer i dessa grupper, bl a eftersom processerna ofta tar lång tid. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
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 2016: Den tidigare upphandlingsplanen har ersatts med en betydligt mindre omfattande plan men som enligt uppgift fungerar bättre. Planen omfattar alla typer av upphandlingar. Detaljplanering görs sedan i respektive projekt/trafikavtal. Framtagen plan används bara inom avdelningen för projekt och upphandling (PU). Enligt intervju är det dock i grunden trafikavdelningen som har ansvar för att initera upphandlingar. Från trafikavdelningens sida pekar man i intervju på avdelningen för strategisk utveckling. Denna avdelning har en planering för trafikavtal men den används enligt uppgift inte gemensamt med PU. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2015 (Projekt 3/2015) ID: 729	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns system för att bevaka t.ex. giltighetstider, optioner och prisjusteringar i avtal.			X	ÅR 2016: Inga åtgärder vidtagna. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2016 (Projekt 2/2016) ID: 910	Trafiknämnden bör i ett systematiskt förbättringsarbete utarbeta riktlinjer och verktyg för uppföljning som syftar till att minska risken för överträdelser av upphandlingslagstiftningen.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2016 (Projekt 2/2016) ID: 912	Trafiknämnden bör stärka systemet för bevakning av när avtal löper ut i syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
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	DÅR 2017: Enligt granskning förefaller detta inte ha hanterats. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.

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

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
ÅTERFÖRING AV ERFARENHETER I AVTAL					
2015 Delår ID: 622	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga förutsättningar som påverkar en upphandling i god tid är identifierade och utredda samt beslutade exempelvis genom långsiktig förstudieplanering med tydlig koppling till kommande upphandlingar.		X		ÅR 2016: Revisionen har under året tittat på återkoppling från befintliga avtal i samband med förstudier inför nya upphandlingar. Enligt intervjuer ska utvärdering av avtal ske efter ett år, i mitten av avtalsperioden samt i samband med ställningstagande om eventuell förlängning. Granskningen har dock inte funnit några dokumenterade rutiner för när och hur dessa utvärderingar ska genomföras även om det finns exempel på utvärderingar som har genomförts. Erfarenhetsåterföring från befintliga avtal till processen för framtagande av nytt avtal förefaller i dagsläget i huvudsak ske genom att förvaltare av befintligt avtal deltar i förstudie- och upphandlingsarbetet och framför sina erfarenheter. Det finns ingen gemensam överenskommen struktur mellan avdelningen för strategisk ut-veckling och trafikavdelningen för vilken typ av dokumentation som ska finnas framtagen och tillgänglig. Revisionen avser att följa upp rekommendationen mer genomgående under 2017. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
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 2016: Enligt avstämning med förvaltningen finns tre arbetsmetoder för att utvärdera avtal. Fördjupad utvärdering kommer också att ske under 2017 kopplat till anlays av VBP-avtal. Revisionen kommer följa upp rekommendationen utifrån de tre arbetsmetoderna och analys VBP-avtal under 2017. Sista meningen har justerats något jämfört med tidigare skrivningen: "...i syfte att öka möjligheten till ständiga förbättringar." Detta bl.a. för att rekommendationen har vissa likheter med nr 526. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
ÖVERGRIPANDE STYRNING					
2016 Delår ID: 868	Trafiknämnden bör stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om utvecklingen.			X	DÅR 2017: Enligt revisionens granskning pågår arbete internt inom förvaltningen men det finns ingen samlad rapportering till nämnden av den långsiktiga kostnadsutvecklingen. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2016 Delår ID: 869	Trafiknämnden bör löpande efterfråga information om investeringsprogrammens utveckling med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.

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

Granskningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Delvis	Nej	
ÖVERGRIPANDE STYRNING					
2016 Delår ID: 872	Trafiknämnden bör säkerställa att investeringsverksamhetens samlade risker identifieras och ta ställning till rapportering av de väsentligaste riskerna.			X	DÅR 2017: Intern utredning pekar på brister inom området. Enligt revisionens granskning finns ännu inga tydliga former för denna rapportering. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2016 Årsrapp ID: 974	Trafiknämnden bör fatta beslut om ärenden som påverkar verksamhetens mål, omfattning, inriktning eller kvalitet som enligt kommunallagen inte kan delegeras till förvaltningen.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Delår 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
BILJETTSYSTEM					
2016 Delår ID: 871	Trafikförvaltningens ledning bör se till att nödvändiga kontroller genomförs och dokumenteras avseende intäktsredovisningen samt säkerställer att kontrollrapporternas underlag är fullständig.		X		DÅR 2017: Dokumentationen av genomförda kontroller har förstärkts. Med anledning av de brister som identifierats hos systemleverantören bedöms rekommendationen dock endast vara delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
BOKSLUTSPROCESSEN					
2016 Delår ID: 875	Trafikförvaltningens ledning bör se till att nödvändiga underlag finns bifogade till bokslutsdokumentationen samt att utfallsanalyser upprättas för att identifiera avvikelser.		X		DÅR 2017: Vi anser att förbättringspotential fortsatt föreligger varför rekommendationen kvarstår som delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2016 Delår ID: 876	Trafikförvaltningens ledning bör fastställa gränsvärden som reglerar när en justering av ersättning för personalkostnader mellan trafiknämnden och SL respektive Waxholmsbolaget ska ske.			X	DÅR 2017: Inga åtgärder har vidtagits. Rekommendationen kvarstår. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2017 Delår ID: 1065	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa formaliserade rutiner för hur och när kvalitetssäkring av kontoavstämningar ska ske för månads- och tertialbokslut.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
FAKTURAHANTERING					
2015 Årsrapp ID: 786	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att överenskomna betalplaner signeras samt att tilläggsbeställningar sker skriftligt i syfte att säkerställa kontroll och uppföljning av genomförda arbeten.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
FINANSPOLICY OCH FÖRSKOTT					
2016 Årsrapp ID: 977	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa dels en löpande kontroll över vilka upphandlingar som sker i utländsk valuta, dels att finanspolicyn följs fullt ut vad gäller valutasäkring.	X			DÅR 2017: TF har genomfört och planerar att genomföra ett antal aktiviteter för att förstärka rutiner och informationsspridning rörande finansverksamheten. Vidtagna åtgärder rör informationsmöten med berörda för att informera om finanspolicyn, risker kring finansiering mm. En e-utbildning är under framtagande inom SLL vilka kommer att presenteras för personal som den är relevant för. Vidare har rapportering till AB SLL Interfinans förstärkts ytterligare genom mer formaliserad rapportering månatligen. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
FÄRDTJÄNST					
2016 Årsrapp ID: 975	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att kontrollmoment för färdtjänstverksamhetens finansiella flöden genomförs och dokumenteras på ett spårbart sätt.			X	DÅR 2017: Rekommendationen ej åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Delår 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
HYRESINTÄKTER					
2013 Delår ID: 95	Trafikförvaltningens ledning bör dokumentera de genomförda analyserna för jämförelse av hyresfakturering mellan kvartalen för att identifiera eventuella avvikelser och för att för att öka spårbarheten.			X	DR 2015: Trafikförvaltningen har upphört att utföra analyser mellan kvartalen vilket revisionen bedömer vara en risk för att fel inte upptäcks. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
INTERN KONTROLL - FÄRDTJÄNST					
2013 Delår ID: 94	Trafikförvaltningens ledning bör, som en del i arbetet med att dokumentera processer och kontroller, även beakta krav på dokumentation för utförda kontroller.			X	DÅR 2017: Rekommendationen bedöms helt täckas av rekommendation nr 975 varför denna avskrivs trots att den inte är åtgärdad. I fortsättningen följs rekommendation 975.
INVESTERINGAR					
2015 Årsrapp ID: 777	Trafikförvaltningens ledning bör ta fram en rutin för hur budgetavvikelser inom projekt och program ska hanteras och när ett nytt genomförandebeslut bör tas.		X		ÅR 2016: Revisionens uppföljning visar att det inom program finns en månatlig uppföljning mot budget och där är revisionens bedömning att det finns rutiner implementerade för att identifiera behov av nya medel. För ospecificerade projekt synes det dock vara mer otydligt vilket ökar risken att projekt fortlöper utan att budget har beslutats för projektet. Nuvarande systemstöd förefaller inte ha tillräcklig funktionalitet för att stödja arbetet. Enligt förvaltningen kommer nytt systemstöd utvecklas under 2017. Revisionen kommer följa detta arbete. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2016 Årsrapp ID: 978	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra ansvarsfördelningen inom programverksamheten samt fortsätta utveckla formerna för hur den interna styrningen och kontrollen inom program ska hanteras.		X		DÅR 2017: Trafikförvaltningen har antagit en ny beslutsordning under 2017. Vidare pågår en översyn från SLL avseende förtydligande av ansvarsfördelning. Rekommendationen bedöms som delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2016 Årsrapp ID: 979	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur beslut, dokumentation och kontroll av tilläggs- ändrings- och avgående arbeten ska ske.			X	DÅR 2017: Inga särskilda åtgärder har vidtagits och det framgår inte särskilt i den nya beslutsordningen hur kontroll av tilläggs- ändrings- och avgående arbeten ska ske. Rekommendationen bedöms som ej åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2016 Årsrapp ID: 980	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att interna underlag till tilläggs- ändrings- och avgående arbeten visar analys av påverkan på framtida driftskostnader samt att detta har stämts av mot genomförandebeslut och förankrats internt.			X	DÅR 2017: Inga särskilda åtgärder har vidtagits. Rekommendationen bedöms som ej åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2016 Årsrapp ID: 983	Trafikförvaltningens ledning bör i samarbete med landstingsstyrelsens förvaltning utarbeta former för rapportering av väsentliga avvikelser mot de i program ingående projektens totala budget liksom fastställda tids- och kvalitetsramar.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Delår 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
INVESTERINGSPROJEKT I REDOVISNINGEN					
2015 Årsrapp ID: 781	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att beslutsdokumentation finns för dels omföringar mellan pågående investeringsprojekt, dels omföringar mellan resultat- och balansräkningen för att möjliggöra spårbarhet och säkerställa rättvisande räkenskaper.		X		ÅR 2016: Revisionen har vid uppföljning av rekommendationen identifierat att det förekommer verifiktioner där det saknas underlag till varför beslut har fattats om att föra om mellan resultat- och balansräkningen. I vissa fall har underlag varit bifogade till verifikationen och i vissa fall har bilagor erhållits på förfrågan och i vissa fall har förklaring erhållits genom besvarande av mail. Sammantaget bedöms inte rutinen ha förstärkts tillräckligt för att möjliggöra dokumenterad spårbarhet. Revisionen noterar att förvaltningen har implementerat en mall att användas när en post ska kostnadsföras men denna har endast använts i ett fall i revisionens stickprov och det har inte varit möjligt bedöma hur frekvent mallen används. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2015 Årsrapp ID: 782	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att riktlinjer för aktivering av färdigställda projekt följs.			X	DÅR 2017: Vid årsbokslutsgranskningen noterades retroaktiva avskrivningar till följd av att aktivering ej skett i tid. Under våren har inventering gjorts av pågående projekt där projekt angivits att de är klara för aktivering, uppföljning av revisionen kommer att ske under hösten för att göra en bedömning om huruvida rekommendationenen har åtgärdats eller ej. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2015 Årsrapp ID: 783	Trafikförvaltningens ledning bör i enlighet med god redovisningssed pröva och dokumentera behov av nedskrivning av projekt inför att projekt pausas.		X		DÅR 2017: En ny rutinbeskrivning antogs under 2017 avseende nedskrivningsprövning av projekt. Ganskning av rutinens efterlevnad sker under hösten 2017 och rekommendationen kvastår som delvis åtgärdad. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
IS/IT					
2012 Årsrapp ID: 90	Trafikförvaltningens ledning bör fastställa och införa rutiner och riktlinjer för genomgång av befintliga användare i Agresso (klienten).			X	DÅR 2017: Inga åtgärder har vidtagits. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2016 Delår ID: 878	Trafikförvaltningens ledning bör utforma rutiner för att verifiera och dokumentera att kontroller av förändringar i fasta data i lönesystemet fungerar.	X			DÅR 2017: Trafikförvaltningen genomför dagligen en kontroll av ändringar av fasta data i lönesystemet vilken även dokumenteras varför rekommendationen bedöms som åtgärdad.
2016 Delår ID: 879	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att samtliga behörigheter för bankutbetalningar omfattas av krav på dualitet samt att en kontinuerlig genomgång av aktuella bankfullmakter görs.	X			DÅR 2017: En genomlysning av behörigheter har genomförts varför rekommendationen bedöms som åtgärdad.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Delår 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
KOMPETENSFÖRSÖRJNING					
2014 Delår ID: 466	Trafikförvaltningens ledning bör på ett systematiskt sätt kartlägga förvaltningens behov av kompetens samt identifiera och beskriva bristen på vissa yrkeskategorier som underlag för åtgärder på såväl lång som kort sikt.		X		ÅR 2016: Ett systematiskt arbete med kartläggning pågår, inom ramen för uppdrag om konsultväxling, inom investeringsverksamheten. Kartläggningen har då inriktning i huvudsak på att åstadkomma konusltväxling. En fullständig kartläggning av hela förvaltningens kompetensförsörjningsbehov kommer enligt förvaltningen att dröja. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2014 Delår ID: 467	Trafikförvaltningens ledning bör koppla kompetensförsörjningsbehovet till regler och riktlinjer för konsultanvändning i projekt respektive i linjen.			X	DÅR 2016: En personalstrategisk utredning pågår som syftar till att analysera långsiktiga behov av kompetens och koppla detta till konsultanvändning. I ett första skede genomförs utredningen nom ramen för investeringsverksamheten. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
KUNDSERVICE					
2015 Årsrapp ID: 779	Trafikförvaltningens ledning bör systematisera och analysera kundsynpunkter som underlag för åtgärder inom bland annat trafikavtal och kundservice.			X	ÅR 2016: Förvaltningen har påbörjat ett övergripande arbete för att förbättra systematiseringen och analyseringen av kundsynpunkter, genom att uppdrag formulerats av förvaltningschefen och ska fortgå under 2017. Rekommendationen är även beroende av att ett nytt ärendehanteringssystem upphandlas. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
2015 Årsrapp ID: 780	Trafikförvaltningens ledning bör införa regelbundna systematiska kontroller i hanteringen av resegarantiärenden för att minska risken för missbruk av systemet.			X	ÅR 2016: Förvaltningen har initierat ett arbete om att införa regelbundna systematiska kontroller, arbetet har dock inte påbörjats. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
REINVESTERINGAR					
2016 Årsrapp ID: 985	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en likartad bedömning och prioritering av nämndens reinvesteringsbehov.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
RISK FÖR OEGENTLIGHETER					
2014 Årsrapp ID: 516	Trafikförvaltningens ledning bör regelbundet genomföra kontroller av anmälda bisysslor, exempelvis genom stickprov, för att kontrollera att uppgifterna som angetts är riktiga och fullständiga.			X	DÅR 2016: Trafikförvaltningens ledning har inte infört sådana kontroller. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
RISKBEDÖMNING OCH INTERN KONTROLLPLAN					
2014 Delår ID: 471	Trafikförvaltningens ledning bör definiera verksamhetens väsentliga processer för att möjliggöra riskidentifiering och hantering samt utforma nyckelkontroller för respektive process.			X	ÅR 2016: Enligt uppgift från förvaltningen är arbetet med de övergripande processerna nerprioriterat inför 2017 till förmån för andra utvecklingsinsatser. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.

Sammanställning över lämnade rekommendationer för Trafiknämnden, Delår 2017

Gransk-ningsår	Rekommendation	Åtgärdat			Kommentar
		Ja	Del-vis	Nej	
TILLGÄNGLIGHET I SJÖTRAFIKEN					
2014 Årsrapp ID: 520	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur målen för tillgänglighet i sjötrafiken i trafikförsörjningsprogrammet ska nås, exempelvis vad avser ”full tillgänglighet”. Indikatorer för mätning och uppföljning bör tas fram.		X		ÅR 2015: Arbete pågår med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram där definition av ”full tillgänglighet” och nya mål samt indikatorer för mätning och uppföljning ska ingå. Programmet ska beslutas av nämnden och fullmäktige under 2017. Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
TRAFIK- OCH STÖRNINGSINFORMATION					
2016 Delår ID: 874	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga och dokumentera ansvar och roller i syfte att säkerställa såväl den löpande utvecklingen som en samordnad kontroll och uppföljning av trafik- och störningsinformation.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
TRAFIKPLANERING					
2016 (Projekt 3/2016) ID: 1017	Trafikförvaltningens ledning bör utveckla och tydliggöra trafikplaneringens processer för att säkerställa dels en tydlig samverkan mellan trafikslagen, dels en tydlig koppling mellan det långsiktiga strategiarbetet och det kortsiktiga trafikförändringsarbetet.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2017.
TRAFIKSÄKERHET					
2017 (Projekt 3/2017) ID: 1025	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att trafiksäkerhetshändelser från alla kollektivtrafikslag löpande sammanställs, återrapporteras och analyseras på ett sådant sätt så att kunskaperna från händelserna kan användas som underlag i förbättringsarbetet.				Följs upp i samband med årsgranskningen 2018.

Verksamhetsstyrning och ekonomi

Dennis Danielsson
08-686 1612
dennis.danielsson@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2017-08-02

Trafiknämnden
2017-08-29, punkt 5

Ärende
TN 2016-1279

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över landstingsrevisorernas årsrapport 2016 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Ärendebeskrivning

Landstingsrevisorernas årsrapport 2016 har lämnats till trafiknämnden, styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB för yttrande.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 2 augusti 2017

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås för egen del samt inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB för bolagens räkning besluta

att som svar på landstingsrevisorernas årsrapport 2016 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB överlämna förvaltningschefens tjänsteutlåtande

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Landstingsrevisorerna avger en årsrapport baserad på de granskningar som genomförts fram till rapportens avlämnande i mars 2017, inklusive en översiktlig granskning av trafiknämndens, AB Storstockholms Lokaltrafiks och Waxholms Ångfartyg AB:s årsrapporter. Revisorerna prövar om verksamheten bedrivs på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om intern styrning och kontroll är tillräcklig samt om räkenskaperna är rättvisande.

Under rubriken ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat konstaterar Landstingsrevisorerna att trafiknämndens resultat för året uppgår till 160 miljoner kronor, vilket är 160 miljoner kronor högre än fullmäktiges resultatkrav. Revisorerna konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans uppnåtts för året.

Avseende intern styrning och kontroll anser landstingsrevisorerna att den inte är helt tillräcklig. Bedömningen är oförändrad jämfört med 2015. Revisionen bedömer att nämnden under året fortsatt pågående förbättringsarbete och flera tidigare rekommendationer har nu bedömts som uppfyllda. Det anses fortfarande att ytterligare förbättringsinsatser behövs för att bedömningen av hur nämnden tar sitt ansvar inom området intern styrning och kontroll ska kunna förbättras. Det gäller framförallt trafiknämndens fokus på åtgärder som långsiktigt ger förutsättningar för en ekonomi i balans, att nämnden tar ställning till hanteringen av väsentliga risker och prioriteringar inom och mellan investeringsprogrammen och att kapaciteten inom biljettsystemet kan tryggas på medellång och lång sikt. Sjutton nya rekommendationer har lämnats i årsrapporten, varav tio rekommendationer är riktade till trafiknämnden och sju rekommendationer är riktade till trafikförvaltningens ledning.

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

Bakgrund

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

Förvaltningschefens prioriterade utvecklingsområden för 2017 är projektstyrning, kompetensförsörjning och att underhålla och utveckla trafikförvaltningens anläggningar. Områdena är kritiska både avseende externa leveranser och intern arbetsmiljö. Inför arbetet med verksamhetplanen för 2018 prövas befintliga strategiska utvecklingsområden och nya identifieras.

Ett arbete har inletts med syfte att utveckla ledning och styrning. Utifrån landstingets vision och målbild tas en övergripande vision och målbild fram för trafikförvaltningen. Den ska ge organisationen en tydlig bild av riktningen för verksamheten och lägger en grund för den strategiska inriktningen och kommande verksamhetsplaner. Fokus i arbetet ligger även på att utveckla och tydliggöra arbetssätt och att ge underlag för vidare arbete med förvaltningens gemensamma värdegrund.

Trafikförvaltningen arbetar strukturerat med att identifiera risker. Dessa redovisas i internkontrollplanen, vilken är uppdaterad per april. Förvaltningens största program leds och styrs baserat på riskhantering i programmens alla faser. De förslag till beslut som presenteras ska innehålla en redogörelse för genomförd riskanalys och riskhanteringsåtgärder.

Trafikförvaltningens internkontrollgrupp har under år 2017 fortsatt stödja organisationen med implementering av enhetliga arbetssätt avseende avtalsuppföljning av underhåll inom bana el och signal, tunnelbana, samt avseende internkontroll inom teknisk fastighetsförvaltning. Kartläggningen av transaktionsflödet för biljettintäkter och etablering och förbättring av nyckelkontroller för att säkra fullständighet i intäktsredovisningen har fortsatt.

Internrevisionen är sedan årsskiftet fullt ut bemannad och arbete pågår med att utveckla revisionsmetodik och ta fram rutin för uppföljning av åtgärdsplaner. Granskningar genomförs inom områden som outsourcad underhållsverksamhet och tillståndsprocessen inom färdtjänsten. Risker för oegentligheter och korruption är ett kontinuerligt prioriteringsområde.

Inom ramen för fastighetsutredningen och översynen av Landstingets fastighetsstrategi fortsätter utredningen för framtagande av en ägande- och rådighetsstrategi för kollektivtrafiken som innefattar försäljningsplaner och utveckling av fastighetsbeståndet. Beslut har tagits att från den första september etablera en ny fastighetssektion under trafikavdelningen. Sektionen organiseras i en centraliserad grupp med dedikerade resurser utplacerade i respektive trafikslag.

En ny IT-avdelning har från den första april 2017 inrättats direkt under förvaltningschefen. I syfte att stärka styrningen av IT och förbättra samarbetet mellan IT och verksamheten etableras en ny indelning i förvaltningsområden och en ny förvaltningsmodell.

Ett integrerat systemstöd för ekonomi- och verksamhetsstyrning är under utveckling. Införandet av den tredje och sista delen som avser ett stöd för uppföljning, budget och prognos för investeringar är planerad till september 2017 med slutförande i sin helhet under december 2017.

Arbetet med att växla konsulter till anställd personal fortsätter och målsättningen är att växla 100 nyckelbefattningar senast vid utgången av 2017. Konsultväxlingen är en del av den personalstrategiska utredning som bland annat syftar till att ge underlag till en kompetensförsörjningsplan för förvaltningen.

Överväganden och motivering avseende intern styrning och kontroll

Verksamhetsstyrning

Revisionen anser att trafiknämnden inte på ett tydligt sätt i delegationsordningen har reglerat rätten att underteckna handlingar. Revisionen bedömer vidare att trafiknämnden bör se över delegationsordningen och beslutsordningen så att dessa bättre synkroniserar. Gränsen mellan verkställighet och delegation behöver förtydligas, exempelvis avseende

beslutanderätten för anskaffning och tilldelning för specificerade objekt. Vidare behöver nämnden säkerställa att beslut som tas på delegation samt vidaredelegation anmäls till nämnden.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör fatta ett nytt beslut där det tydliggörs vem som har rätt att underteckna handlingar för nämndens och delegaternas räkning.

Delegationsordningen har justerats i syfte att tydliggöra vem som har rätt att underteckna handlingar. Delegationsordning beslutades vid trafiknämnd den 20 juni 2017 (TN 2014-0104). Beslutsordningen har genomgått en omfattande omarbetning som bland annat omfattar tydliggörande av rätten att underteckna handlingar. Den nya versionen fastställdes den 21 juni 2017 (TN-S-993215).

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör
- ompröva och i delegationsordningen förtydliga vad som ska ses som beslut i kommunallagens mening, exempelvis när det gäller beslutsrätten för anskaffning och tilldelning för specificerade objekt samt att omdisponera medel mellan investeringsobjekt inom av nämnden fastställd budget.

- uppdra till förvaltningschefen att revidera beslutsordningen på motsvarande sätt.

Delegationsordningen justerades den 20 juni 2017 i syfte att tydliggöra skillnaden i beslutsrätten mellan specificerade och ospecificerade objekt. Beslutsordningen reviderades på motsvarande sätt och fastställdes den 21 juni 2017.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör säkerställa att beslut på delegation samt vidaredelegationsbeslut anmäls till nämnden.

Beslut fattade på förvaltningschefens vidaredelegationer ska anmälas till förvaltningschefen för vidareanmälan till nämnden. Anmälan till förvaltningschefen måste ske enligt tvingande bestämmelse i kommunallagen. Vidareanmälan till nämnden är däremot inte föreskrivet enligt kommunallagen. För att underlätta administrationen och minska felrisken har trafiknämnden infört justeringar i delegationsordningen som förtydligar att beslut fattade på vidaredelegation bara ska anmälas till förvaltningschefen. Delegationsordningen justerades den 20 juni 2017.

Nämndens ställningstagande

Revisionen bedömer att trafiknämnden i vissa väsentliga ärenden inte tar ansvar för verksamheten i enlighet med kommunallagen. Nämnden har vid flera tillfällen inte fattat beslut i ärenden som påverkar verksamhetens mål, omfattning, inriktning eller kvalitet, främst beslut inför budget med förslag till omprioriteringar av investeringar. Utan eget ställningstagande har nämnden överlämnat förvaltningens yttrande till fullmäktige.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör fatta beslut om ärenden som påverkar verksamhetens mål, omfattning, inriktning eller kvalitet som enligt kommunallagen inte kan delegeras till förvaltningen.

Av kommunallagen framgår att trafiknämnden ska fatta beslut om ärenden som påverkar verksamhetens mål, omfattning, inriktning eller kvalitet, vilket framgår i delegationsordningen för trafiknämnden. Trafikförvaltningens uppfattning är att lagkravet följs. Samtidigt kan det inte uteslutas att något enskilt beslut av principiell betydelse som rätteligen borde ha fattats av trafiknämnden har fattats av trafikförvaltningen. Om ett beslut ska vara förbehållet trafiknämndens beslutsfattande eller inte är i många fall en bedömningsfråga.

Finansiell rapportering av färdtjänsten

Granskningen av den finansiella rapporteringen av färdtjänsten visar att den manuella månatliga kontrollen av transaktioner inte genomförs av förvaltningen. Istället ska en kontroll genomföras av färdtjänstens systemleverantör. Det saknas en rutinbeskrivning av kontrollen. Revisionen bedömer att den interna kontrollen av den finansiella rapporteringen av färdtjänstens verksamhet generellt behöver stärkas.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att kontrollmoment för färdtjänstverksamhetens finansiella flöden genomförs och dokumenteras på ett spårbart sätt.

Trafikförvaltningen anser att kontroller för färdtjänstverksamhetens finansiella flöden har funnits hela tiden, men att de i vissa fall inte har dokumenterats. Dokumentationen är implementerad under våren och görs nu på samma sätt som kontrollen avseende sjukresor.

Finanspolicy

Landstingsrevisorerna har genomfört en granskning i syfte att bedöma den interna kontrollen inom landstinget kopplat till styrelsers och nämnders följsamhet till finanspolicyn. Revisionen bedömer att det sammantaget finns rutiner för att säkerställa följsamheten till finanspolicyn. Revisionen framförde i delrapport 2016 att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att SLL:s finanspolicy följs vid anbud i utländsk valuta. Vidare anser revisionen att trafiknämnden bör dokumentera sin riskbedömning beträffande finansområdet.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör utveckla och dokumentera riskanalyser på finansområdet som underlag för internkontrollplanen.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa dels en löpande kontroll över vilka upphandlingar som sker i utländsk valuta, dels att finanspolicyn följs fullt ut vad gäller valutasäkring.

Trafikförvaltningen analyserar redan risker på finansområdet, och tidigare har risker funnits med i internkontrollplanen. För att få det dokumenterat kommer trafikförvaltningen att åter lägga in finansieringspunkter i internkontrollplanen.

För att säkerställa att finanspolicyn följs vad gäller utländsk valuta och valutasäkring har ett antal åtgärder införts. Bland annat finns finanspolicyn lättillgänglig i trafikförvaltningens ekonomihandbok. Sektioner inom trafikförvaltningen som berörs har erbjudits utbildning om finanspolicyn. En administrativ rutin om att beslut ska granskas av avdelning Verksamhetsstyrning och ekonomi har tagits fram, där uppfyllnad av finanspolicyn finns som en enskild punkt. Yttrande landstingsrevisorernas årsrapport 2016 v2 är även denna en administrativ bestämmelse där en av punkterna är att granskning ska ske för att uppfylla finanspolicyn.

Intern styrning och kontroll i infrastrukturprogram

Landstingsrevisorerna bedömer att även om det måste finnas utrymme för anpassningar till olika projekt/programs egenart, bör den övergripande styrningen och kontrollen av projekt och program stärkas ytterligare genom fortsatt utveckling av gemensamma former för projekt- och programstyrning. Granskningen visar att ansvar, roller och befogenheter i program och projekt behöver beskrivas mer enhetlig och överskådligt. Bland annat framgår inte tydligt vilka kompletterande specificeringar av ansvar och roller som varje programdirektör och program- respektive projektledare måste fastställa. Landstingsrevisorerna ser allvarligt på de överträdelser av befogenheter som stickprov visar samt att beslutsordningens krav på rapportering av verkställighetsbeslut inte har följts. Däremot ser revisionen positivt på det påbörjade uppdraget att se över beslutsordning och former för återrapportering av beslut.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra ansvarsfördelningen inom programverksamheten samt fortsätta utveckla formerna för hur den interna styrningen och kontrollen inom program ska hanteras.

Det pågår ett arbete på landstinget centralt att se över investeringsstrategin. Detta med anledning av behovet av att tydliggöra vad som gäller vid investeringar. I detta arbete deltar landstingets samtliga bolag och förvaltningar. Efter en översyn har en uppdaterad beslutsordning fastställts den 21 juni 2017. Uppdateringen inkluderar rekommendationerna nämnda ovan. Ett omfattande arbete avseende konsultväxling, för att öka projektstyrning och behålla det organisatoriska minnet, pågår också.

Revisionen bedömer vidare att det finns ett behov av enhetliga riktlinjer för ändrings-, tilläggs- och avgående arbeten (ÄTA) så att dokumentation, spårbarhet och kontroll i

samband med ÄTA säkerställs i alla program och projekt. Positiva effekter av en sådan uppstyrning kan vara ökade möjligheter till identifiering av systematiska problem, som föranlett behov av ändringar och grund förbättre avtalskonstruktioner.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur beslut, dokumentation och kontroll av ÄTA-arbeten ska ske.

Beslut om ÄTA regleras av beslutsordningen. I den uppdaterade beslutsordningen har beslutsrätten avseende ÄTA förtydligats. Hantering av dokumentation framgår av dokumenthanteringsplaner. Vidare framgår av avtal hur ÄTA ska hanteras. Kontroll av dessa arbeten sker på samma sätt som övriga arbeten.

Revisionens bedömning, efter granskning av ändringsarbetens effekt på framtida drift- och underhållskostnader, är att kostnadseffekter bör framgå av de interna underlagen till ÄTA så att kontrollen mot genomförandebeslutet blir tydligt.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att interna underlag till ÄTA-arbeten visar analys av påverkan på framtida driftskostnader samt att detta har stämts av mot genomförandebeslut och förankrats internt.

ÄTA-arbeten ingår som en del i kalkylen för beslut av investeringsobjekt. I dessa kalkyler framgår även driftkonsekvenser för investeringarna. Inga övriga aktiviteter är förnärvarande inplanerade mer än ständiga förbättringar av nuvarande rutiner.

Investeringsprojekt: Ekonomisk rapportering och hantering i redovisingen

Landstingsrevisorerna bedömer efter granskning att det är väsentligt att kunna följa investeringsprojektens utveckling bakåt och framåt i tiden, både på övergripande nivå och för enskilda objekt som beslutats av fullmäktige respektive nämnd. Nämnden bör efterfråga löpande information om de ospecificerade projekt som nämnden beslutat om. I rapporter från förvaltningen till nämnden finns ingen redovisning av ospecificerade projekt annat än som en totalsumma.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden löpande bör efterfråga information om de ospecificerade projekt som nämnden beslutat om.

Trafikförvaltning följer månatligen upp beslutade projekt och deras progress. Trafikförvaltningen rapporterar enligt riktlinjer om rapportering till trafiknämnden via månadsrapporter och tertialrapporter.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden tillsammans med landstingsstyrelsen bör analysera effekterna av den nuvarande styrningen av investeringar med stora variationer i upparbetningsgraden för enskilda projekt.

Tillsammans med landstingsstyrelsens förvaltning arbetar trafikförvaltningen med att se över vilka områden inom investeringsstrategin som kan förbättras.

Reinvesteringar inom trafikområdet

Av landstingsrevisorernas granskning framgår att förvaltningen inte gör någon samlad analys av det reella investeringsbehovet på kort och lång sikt. Idag grundar sig de faktiska reinvesteringarna mer på vad som är praktiskt möjligt att genomföra och inte på de verkliga reinvesteringsbehoven. Analysen är dessutom främst kopplad till trafiken medan nämndens ansvar även omfattar andra typer av anläggningar som till exempel fastigheter.

Landstingsrevisorerna kommenterar att för att reinvesteringsbehovet ska kunna tas fram behöver trafiknämnden skyndsamt slutföra och implementera systemstöd så att information om anläggningarna kan bli enhetlig och samlad.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör i budgetarbetet analysera och tydliggöra nämndens reinvesteringsbehov såväl på kort som på lång sikt.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en likartad bedömning och prioritering av nämndens reinvesteringsbehov.

Reinvesteringsbehovet följs upp månatligen för att säkerställa att medel finns tillgängliga på kort och lång sikt. I den årliga budgetprocessen säkerställs att medel kommer med i budgeten.
Ramar fördelas årligen inom trafikavdelningen ut per sektion för att säkra att medel matchar behoven. Innan ett nytt år börjar är genomförandebeslut upprättade för majoriteten av reinvesteringsbehovet vilket underlättar planeringen. Normalt påbörjas framtagandet under maj/juni och är klart under hösten.

Avtalsuppföljning

Revisorernas granskning visar att det pågår ett utvecklingsarbete i linje med tidigare lämnade rekommendationer om avtalsuppföljning. Lämnade rekommendationer kopplade till behov av kontroller inom fastighetsförvaltningen bedöms åtgärdade. Revisionen ser positivt på de utvecklingsinsatser i form av bl. a. metodutveckling och utbildning som planeras för 2017.

Revisionen bedömer att kopplingen mellan den operativa uppföljningen och det strategiska utvecklingsarbetet behöver stärkas. Landstingsrevisorerna bedömer att det är angeläget att ytterligare tydliggöra hur den löpande avtalsuppföljningen ska hanteras i förvaltningens interna rapportering eftersom driften av i princip hela nämndens trafikverksamhet sköts av externa leverantörer.

Nämnden har enligt reglementet ansvar för den verksamhet som genom avtal bedrivs av externa leverantörer. Fullmäktiges program för externa utförare hänvisar till trafikförvaltningens förvaltningshandbok, men revisionens granskning visar att handboken ännu inte är fullständig och inte heller helt implementerad i verksamheten.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att 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.

Fullmäktiges program för privata utförare hänvisar till förvaltningshandboken som stöd och vägledning för att förvalta avtal. Trafikförvaltningen håller med om att delar av handboken ännu inte är fullständig och att den inte är helt implementerad i verksamheten. Ett utvecklingsarbete pågår i linje med revisionens tidigare lämnade rekommendationer om avtalsuppföljning. Under 2017 är ytterligare utvecklings- samt utbildningsinsatser planerade.

Vad gäller information om avtalsuppföljningen så rapporterar trafikförvaltningen både månatligen och tertialvis utfall för ekonomi, kvalitet och verksamhet till trafiknämnden. Detta sker i ett flertal periodiska rapporter, i beskrivande text och/eller indikatorer. Under 2017 har den förvaltningschefsinformation som presenteras för trafiknämnden kompletterats med diagram över måluppfyllelse för kundnöjdhet och punktlighet per trafikslag. Vid större avvikelser lyfts dessa i samband med denna rapportering. Trafiknämnden samt dess utskott och beredningar kan utöver dessa periodiska rapporter få mer detaljerad information på förfrågan, exempelvis avseende kvalitetsindikatorer för enskilda leverantörer. Förvaltningens interna rapportering över den löpande avtalsuppföljningen har förtydligats under 2017 och en fördjupad verksamhetsuppföljning sker nu med stöd av Hypergene.

Trafikförvaltningen planerar inga ytterligare åtgärder men kommer inför 2018 att förtydliga och fastställa hur nämnden samt dess utskott och beredningar får ändamålsenlig information om avtalsuppföljningen.

Bolagens uppföljning av förvaltaruppdraget

Landstingsrevisorerna bedömer att den formella regleringen av trafikorganisationen har utvecklats positivt genom de samarbetsavtal som finns mellan nämnden och styrelserna. Uppföljning och kontroll av trafiknämndens förvaltningsuppdrag fungerar i praktiken på samma sätt för SL och Waxholmsbolaget. Dock menar revisionen att ett tilläggsavtal om återrapportering även bör upprättas mellan trafiknämnden och Waxholmsbolaget.

Landstingsrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden och Waxholmsbolaget bör återredovisa fullmäktiges uppdrag att utreda och återkomma med slutligt förslag på överföring av Waxholmsbolagets tillgångar och avtal till trafiknämnden.

Enligt rådande arbetssätt/arbetsrutin får trafikförvaltningen från landstingsstyrelsens förvaltning aktuella landstingsstyrelse/landstingsfullmäktige-uppdrag att återrapportera via bilagor/mallar i samband med del- respektive årsrapporteringarna. Det aktuella uppdraget

”att utreda och återkomma med slutligt förslag på överföring av Waxholmsbolaget tillgångar och avtal till trafiknämnden” var av okänd anledning inte medtagen i bokslutsmallen från LSF i samband med årsrapporteringen 2014. Ej heller i bokslutsmallarna för 2015 respektive 2016.

Uppdraget att utreda och återkomma med slutligt förslag på överföring av Waxholmsbolagets tillgångar och avtal slutfördes under 2015 och resulterade i bedömningen att några ytterligare åtgärder avseende överföring av avtal och tillgångar inte bör vidtas. Uppdraget kommer att återrapporteras till trafiknämnden den 24 oktober 2017 i samband med rapportering av slutlig budget 2018 och därmed vid efterföljande anmälan till landstingsfullmäktige.

Sociala konsekvenser

Inga kända sociala konsekvenser.

Konsekvenser för miljön

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Riskbedömning

Trafikförvaltningen bedömer att sannolikheten för risker som utgör hinder för införandet av rekommenderade förändringar kan betraktas som medium, där riskerna måste reduceras så långt det är praktiskt möjligt.

Riskägande inom trafikförvaltningen är direkt knutet till verksamhetsansvar. Det betyder att genomförande av landstingsrevisorernas föreslagna åtgärder åläggs ansvariga chefer. Dessa har därmed ansvar för riskhanteringsarbetet och de uppskattningar av kostnader som är förknippade med åtgärderna, som måste vidtas för att en lämplig riskhantering ska kunna åstadkommas. Kostnader för riskhanteringen ställs i relation till eventuella kostnader som kan uppstå om de risker, som reduceras eller undviks ändå inträffar. Riskhanteringskostnader beräknas och hanteras av den verksamhetsansvarige i respektive fall.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Dennis Danielsson
Tf. Chef Verksamhetsstyrning och ekonomi

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 7/2017

Sammanträdesdatum
2017-08-29

Datum för justering: 2017-08-29

Datum för anslag: 2017-08-31

Kristoffer Tamsons (M)
Talla Alkurdi (S)

---

§ 134

Yttrande över landstingsrevisorernas årsrapport 2016 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB
(TN 2016-1279)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 2 augusti 2017 från trafikförvaltningens förvaltningschef.

Ordföranden konstaterade inledningsvis att det fanns ett förslag till beslut, dvs. förvaltningens förslag till beslut. Ordföranden fann att trafiknämnden bifallit förvaltningschefens förslag till beslut.

YRKANDEN

1) Bifall till Vänsterpartiets och Socialdemokraternas förslag till tilläggsbeslut som Miljöpartiet anslöt sig till, bilaga 1.
2) Avslag till förslaget till tilläggsbeslut.

Ordföranden ställde proposition på förslagen och fann att trafiknämnden avslagit förslaget till tilläggsbeslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt för egen del samt inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB för bolagens räkning

att som svar på landstingsrevisorernas årsrapport 2016 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB överlämna förvaltningschefens tjänsteutlåtande

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

UTTALANDEN
S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 2.
MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 3.

RESERVATION
S-, V- och MP-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att avslå deras förslag till tilläggsbeslut.

Vid protokollet

Sofia Petersson Östelius

VÄNSTERPARTIET

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT

2017-08-29
Ärende nr 5 (TN 2016-1279)

Yttrande över landstingsrevisorernas årsrapport 2016 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Vänsterpartiet och Socialdemokraterna tackar för Landstingsrevisorernas gedigna genomlysning de presenterar i årsrapport 2016 och som bland annat visar att trafikförvaltningens arbete med att stärka den interna och ekonomiska styrningen och kontrollen pågår och att det finns brister att åtgärda.

En del tidigare rekommendationer kvarstår och vi är djupt bekymrade över att åtgärder inte verkar ha vidtagits så snart som möjligt trots att kritiken från landstingsrevisorerna varit återkommande under senare år. Särskilt när det gäller den viktiga och kunskapsgenererande uppföljningen, t ex av avtal med trafikoperatörer och av investeringsprojekt.

Ekonomi
Årets resultat uppgår 160 mnkr är trevligt men det bör då beaktas att det positiva resultatet är starkt beroende av en ej budgeterad reavinst på 439 mnkr, samt av en också glädjande men ej budgeterat överskott av biljettintäkter på 241 mnkr, det vill säga sammantaget nästan 680 mnkr. Utan dessa hade resultatet hamnat på ett stort underskott. Minskat fusk har angetts bidragit till både pris- och volymökningen för biljettintäkterna utöver budget utan att storleksordningen anges. Hur har det minskade fusket mätts och vad har det bidragit med ekonomiskt?

Rapporten visar att kostnadsutvecklingen mellan 2015 och 2016 uppgått till 6,2 %, vilket är betydligt högre än den maximala ökningstakt landstingsnivå på i genomsnitt 3,3 % under perioden 2016-2019. Nämndens årsrapport innehåller ingen fördjupad analys av orsakerna. Detta är inte betryggande inför framtiden. Vad är orsakerna till att

kostnadsutvecklingen varit så hög och hur är den tänkt att minskas? En fördjupad analys måste ske.

Upparbetningsgraden vid investeringar varierar på program- och projektnivå stort mellan 0 och 561 % och vid specificerade ersättningsinvesteringar *(det vill säga över 100mnkr)* är graden uppseendeväckande låg, bara 60 %. Trafiknämnden bör tillsammans landstingsstyrelsen analysera effekterna av den nuvarande styrningen för att se vad som kan göras för att nå en upparbetningsgrad på nära 100 %.

Avtalsuppföljning
Ett problem som revisorerna trycker på är den bristande information om avtalsuppföljning som nämnden och dess utskott och beredningar får. Det saknas fortfarande en färdig uppföljningsplan enligt mall. Nämnden måste säkerställa uppföljningen av privata utförare och fastställa hur informationen ska nå nämnden och dess utskott och beredningar.

Upphandling
Revisorerna lyfter fram brister i genomförda upphandlingar *(till exempel inom skärgårdstrafiken)* och betonar vikten av längre framförhållning för att minska risken för lagöverträdelser. Vi skulle vilja se en fördjupad analys av upphandlingarnas kostnadseffektivitet. Hur mycket kostar själva upphandlingsprocessen? Hur mycket sparar man på avtal med privata utförare jämfört med om man skulle driva trafiken ifråga i egen regi?

Konsekvenser
En konsekvens av bristerna i information och analys har enligt revisorernas fördjupade granskning gjord under året medfört att nämnden inte tagit ställning till frågor om prioritering av investeringar och beredning av fullmäktiges budget i den grad som krävs i kommunallagen.

Trafiknämnden föreslås besluta

att *trafiknämnden kontinuerligt får ekonomiska analyser både med kort och långt perspektiv*

att *en plan för ospecificerade reinvesteringar på såväl kort som lång sikt tas fram och beslutas av trafiknämnden*

att *trafiknämnden framöver vid varje omprioritering av ospecificerade reinvesteringar får konsekvensanalys*

att *avtalsuppföljning kontinuerligt delges trafiknämnden*

att *reinvesteringarnas upparbetningsgrad ska öka till 100 %*

att *trafikförvaltningen ska analysera (de långsiktiga) effekterna och riskerna av VBP-avtalen vad gäller kostnader i och med att dessa saknar tak*

att *trafiknämnden delges de totala kostnaderna som sjötrafikupphandlingen både haft och beräknas få*

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2017-08-29

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
TN 2016-1279, ärende 5

Yttrande över landstingsrevisorernas årsrapport 2016 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Landstingsrevisorernas årsrapport visar bland annat att det finns brister i den interna styrningen och kontrollen. Det är bra att det pågår ett förbättringsarbete men vi ser allvarligt på att samma problem är återkommande år efter år.

Vi vill särskilt lyfta fram farhågorna för den långsiktiga ekonomin. Kostnadsökningstakten är fortsatt för hög, även om resultatet för 2016 är positivt. Kontrollen över ospecificerade investeringar är för låg. Vi anser att Trafiknämnden omgående måste få bättre kontroll över kostnadsökningar och investeringar för att säkerställa en ekonomi i balans även i en framtid där resultatet inte räddas av att intäkterna överträffar prognoserna.

Vi se också allvarligt på att det tar lång tid att åtgärda grundläggande brister som otydlig delegationsordning och olämplig terminologi.

Slutligen vill vi framhålla kritiken mot att beslut riskerar att tas på fel nivå och därmed i strid med kommunallagen.

Sammanfattningsvis är vi bekymrade över att åtgärder inte verkar ha vidtagits så snart som möjligt trots återkommande kritik från revisorerna.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2017-08-29

TN 2016-1279

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 5

Yttrande över landstingsrevisorernas årsrapport 2016 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Det är glädjande att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans uppnåtts för 2016. Dock överskuggar inte detta återkommande kritik kring intern styrning och kontroll. Miljöpartiets bedömning av yttrandet är att landstingsrevisorernas kritik inte fullt ut tas på allvar. Det förefaller som om ledningen inte delar revisorernas analys av risker när det gäller verksamhetens förmåga att hålla ekonomin i balans på lång sikt.

Revisorerna menar att det behövs kraftfulla åtgärder när det gäller styrningen och kontrollen för att situationen ska märkbart förbättras. Trafiknämnden måste ta fullt ansvar för sin verksamhet i enlighet med Kommunallagen. Det är inte förenligt med att låta förvaltningen fatta beslut som rör mål, omfattning och kvalitet. Trafiknämnden får ofta ta del av undermåligt beslutsunderlag och viktig information, exempelvis rörande delegationsbeslut, rapporteras inte till Trafiknämnden.

Vidare noterar vi att yttrandet förbiser landstingsrevisorernas kritik kring uppföljning och redovisning av investeringsprojekt, inklusive ospecificerade projekt. Här handlar det om stora summor som Trafiknämnden bör beakta i syfte att långsiktigt hålla ekonomin i balans.

Sammanfattningsvis sker alltså en hel del bra förbättringsarbete på handläggarnivå, men på de strategiska områdena har det inte skett någon välbehövlig större förbättring. Miljöpartiet efterfrågar en kortsiktig och långsiktig plan på vad som ska förändras inom dessa områden.