Justitieombudsmannen
Lars Lindström

Kritik mot Trafiknämnden vid Stockholms läns landsting för långsam handläggning av en begäran om allmän handling

Anmälan

I en anmälan som kom in till JO den 13 december 2017 klagade Daniel Bjelke på Trafiknämnden vid Stockholms läns landsting för brister i handläggningen av hans framställning om att få ta del av allmänna handlingar i form av ”förstudie, konsekvensutredning, samhällsekonomisk bedömning samt beslutsunderlag som berör skip-stop för pendeltågstrafiken”. Klagomålet avsåg att handläggningen av hans begäran den 5 december 2017 ännu inte hade hanterats av nämnden.

JO:s utredning

JO hämtade bl.a. in ett dagboksblad i nämndens ärende med dnr TN 2017-1716. Av detta framgick att Daniel Bjelkes begäran hade kommit in till nämnden den 5 december 2017 och att svar hade skickats till honom den 21 december 2017.

JO hämtade också in muntliga upplysningar från Martin Jägerbert, kanslichef vid trafikförvaltningen. Han uppgav i huvudsak följande:

> Anmälarens begäran om allmänna handlingar registrerades hos dem den 5 december 2017. Den 21 december 2017 fick anmälaren del av de handlingar som han hade begärt. Det gick således två veckor och två dagar tills begäran hanterades. Förklaringen till att det dröjde så pass lång tid med ett utelämnande är att trafikförvaltningen hade en mycket hög arbetsbelastning de första två veckorna i december. Detta berodde till största delen på införandet av den sk. skip-stop trafiken. Införandet av skip-stop ledde till en ökad arbetsbelastning, bl.a. i form av frågor från allmänheten och press. I början av december inkom exempelvis 9 stycken begäran om allmänna handlingar i form av underlaget för besluten. Han anser att just detta ärende borde ha hanterats snabbare och att det finns en möjlighet att förvaltningen kan ha förbisett denna begäran. Situationen har dock varit ovanligt arbetsintensiv. Förutom införandet av skip-stop, infördes även nya tidtabeller och det hände även oförutsedda händelser i trafiken. De hade inte kunnat förutse det massiva tryck som drabbade förvaltningen p.g.a. införandet av skip-stop. Förvaltningen har dock i någon mån brustit i detta ärende, begäran om allmänna handlingar borde ha hanterats mer skyndsamt.

JO:s bedömning

Jag finner inte anledning att inhämta ytterligare utredning i ärendet.

En allmän handling som får lämnas ut ska tillhandahållas genast eller så snart det är möjligt. Den som begär det har också rätt att få en kopia av handlingen. En sådan begäran ska behandlas skyndsamt (2 kap. 12–13 §§ tryckfrihetsförordningen).

JO har i flera beslut uttalat att innebörden av detta skyndsamhetskrav är att ett besked i en utlämnandefråga normalt bör lämnas samma dag som begäran gjordes. Någon eller några dagars fördröjning kan godtas om en sådan fördröjning är nödvändig för att ta ställning till om den efterfrågade handlingen är allmän och offentlig, eller om begäran avser ett omfattande material.

Efter det att Daniel Bjelke den 5 december 2017 hade begärt att få ta del av sådana handlingar som bedömdes som allmänna och offentliga dröjde det till den 21 december 2017, dvs. mer än två veckor, innan hans begäran togs om hand och handlingarna skickades till honom. Även med beaktande av orsakerna härtill – som har kommit fram i samtalet med kanslichefen Martin Jägerbert – kan trafiknämnden inte undgå kritik för denna tidsutdräkt, som alltså inte är förenlig med det angivna skyndsamhetskravet.

Ärendet avslutas.

Lars Lindström

Mimmie Ahl

I beredningen av ärendet har byråchefen Carina Sjögren deltagit.

Sändlista

Daniel Bjelke

Trafiknämnden vid Stockholms läns landsting (dnr TN 2017-1716)

JO RIKSDAGENS OMBUDSMÄN

BESLUT

Datum
2018 -01- 2 6

Dnr
8506-2017

Sid
1 (1)

Justitieombudsmannen
Lars Lindström

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

2018 -01- 2 9

Dnr:

Ink: ☐ Utg: ☐

Anmälan till JO

Johan Kvarnberg har anmält Trafiknämnden vid Stockholms läns landsting.

Jag har tagit del av handlingar från trafiknämnden (dnr TN 2017-1760).

Muntliga upplysningar har hämtats in från Martin Jägerbert, kanslichef vid trafikförvaltningen, se bifogad tjänsteanteckning.

Det som kommit fram ger inte anledning till någon ytterligare åtgärd eller något uttalande från min sida.

Ärendet avslutas.

Lars Lindström

Mimmie Ahl

CSn

Bilaga

Tjänsteanteckning

Sändlista

Johan Kvarnberg (informationsblad bifogas)

Trafiknämnden vid Stockholms läns landsting (dnr TN 2017-1760)

Riksdagens ombudsmän
Box 16327
103 26 Stockholm
Besök: Västra Trädgårdsgatan 4

E-post: justitieombudsmannen@jo.se
Telefon: 08-786 40 00
Texttelefon: 08-786 61 15
Fax: 08-21 65 58

www.jo.se

Tjänsteanteckning

Telefonsamtal den 17 januari 2018 med Martin Jägerbert, kanslichef, Trafikförvaltningen vid Stockholm läns landsting. Jag informerar inledningsvis om att de uppgifter som lämnas vid telefonsamtalet och som i övrigt har framkommit i ärendet kan komma att läggas till grund för kritik från JO:s sida.

Martin Jägerbert uppger i huvudsak följande. Anmälarens begäran om allmänna handlingar registrerades hos dem den 12 december 2017. Den 17 december 2017 fick anmälaren del av de handlingar som han hade begärt. Det gick således tre arbetsdagar och en helgdag (12 december var en tisdag och 17 december var en söndag) tills begäran hanterades. Förklaringen till att det dröjde så pass lång tid med ett utelämnande är att trafikförvaltningen hade en mycket hög arbetsbelastning de första två veckorna i december. Detta berodde till största delen på införandet av den sk. skip-stop trafiken. Införandet av skip-stop ledde till en ökad arbetsbelastning, bl.a. i form av frågor från allmänheten och press. I början av december inkom exempelvis 9 st begäran om allmänna handlingar i form av underlaget för besluten. En handläggare gick in och arbetade extra under den aktuella veckan och de efterfrågade handlingarna skickades ut på söndagen den 17 december 2017. Förvaltningen är mycket väl medveten om att begäran om allmänna handlingar ska hanteras skyndsamt men på grund av den höga arbetsbelastningen, ser han inte att de brustit i hanteringen just i detta fall. De hade inte kunnat förutse det massiva tryck som drabbade förvaltningen pga införandet av skip-stop.

Anteckningen har upprättats av föredraganden Mimmie Ahl

Riksdagens ombudsmän
Box 16327
103 26 Stockholm
Besök: Västra Trädgårdsgatan 4

E-post: justitieombudsmannen@jo.se
Telefon: 08-786 40 00
Texttelefon: 08-786 61 15
Fax: 08-21 65 58

www.jo.se

Stockholms läns landsting
Trafiknämnden
och
Trafikförvaltningen
och
Lars Devero
och
Kent Hietala
registrator.tf@sll.se
kent.hietala@sll.se

Stockholm den 9 februari 2018

Svar på Trafikförvaltningens svarsbrev (dnr TN 2018-0270)

Tack för svarsbrev!

Det Trafikförvaltningen anger som svar är de förutsättningar som gäller i nuläget för den planerade färjeterminalen. Vårt brev till er, daterat den 25 januari 2018, innehåller synpunkter på de förutsättningarna och de konsekvenser som uppstår om de genomförs. Vi ser gärna att Trafiknämnden och Trafikförvaltningen tar ställning till och besvarar de synpunkterna. Vi vill gärna ha en dialog med er avseende riskerna med att genomföra förutsättningarna och förslag till förbättringar.

Med vänlig hälsning
Sjöbefälsföreningen

Johan Marzelius

Postadress
Box 12100
102 23 Stockholm

Besöksadress
S:t Eriksgatan 26
Stockholm

Telefon
08-51835600

E-post
sbf@sjobefal.se

Internet
www.sjobefalsforeningen.se

Org. nr.
802002-2573

Petersson Östelius Sofia

Från: Devero Lars
Skickat: den 22 februari 2018 18:48
Till: 'johan.marzelius@sjobefal.se'; 'mikael.huss@sjobefal.se'
Kopia: Hietala Kent
Ämne: Dialog om era synpunkter på det planerade nya färjeläget vid Slussen

Hej!

Trafikförvaltningen har tagit emot era synpunkter på det planerade nya färjeläget vid Slussen.

Vi kommer förvisso besvara detta via den diarieförda dialogen, men jag skulle även vilja träffa er så kan vi prata om saken så vi med tydlighet kan besvara era frågeställningar.

Kan vi höras i morgon eller mån-ons nästa vecka så kan vi se om vi kan få till ett möte om detta.

Vid mötet kommer jag ta med min projektledare Kent Hietala för bytespunkt Slussen som inkluderar projektet för den nya färjeterminalen.

Mvh Lars

Lars Devero
Programledare Program Slussen och spårutbyggnad Nacka
Investeringsprojekt

Telefon: 08-686 16 44
Mobil: 070-786 16 44
E-post: lars.devero@sll.se

Besök: Katarinavägen 9, plan 8

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm
Lindhagensgatan 100
Telefon: 08-686 16 00
www.sll.se

Petersson Östelius Sofia

Till: Registrator Trafikförvaltningen
Ämne: VB: Stängd övergång vid Alviks tvärbana

Från: Karl Petré [mailto:kalle.petre@gmail.com]
Skickat: den 12 februari 2018 11:31
Till: Eriksson Daniela
Ämne: Stängd övergång vid Alviks tvärbana

Till **Trafiknämnden i Stockholm Läns Landsting**

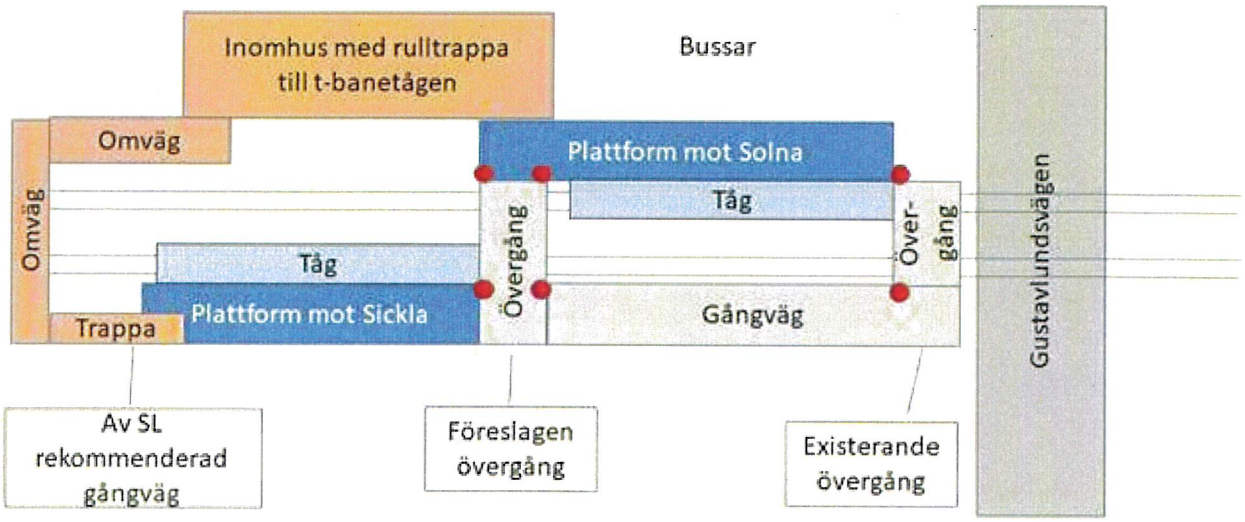
Efter flera års besvär fungerar äntligen tvärbanans förbindelse mellan Solna och Sickla som planerat.
Stort tack och grattis till de som gjort jobbet!

Emellertid, i samband med att tågen började köra hela sträckan, så stängdes den övergång för gångtrafikanter över spåren, som hela tiden fungerat. Jag kan gissa, att man gjort detta med tankar på säkerheten. Jag uppfattar det som ett dåligt beslut och ber om en ändring.

Att övergången stängts betyder, att resenärerna måste gå en omväg i en lång trappa i stället för att gå en kort, direkt väg, som har rulltrappa. Vintertid och vid dåligt väder är det också svårare att vänta inomhus till avgång.

Den övergången som stängdes är i princip inte annorlunda än väldigt många liknande ställen vid alla Stockholms spårvagnsspår. Det går att enkelt göra förändringar som är helt säkra. Det räcker med rödljus, när tågen ska åka. Man kan till och med göra själva rödljusen tydligare än de som idag finns vid övergången mot Gustavslundsvägen.

Skiss på stationen i Alvik



vänliga hälsningar
Kalle Petré, 0708 803 801, Kalle.Petre@gmail.com
boende i Traneberg och S-medlem

Trafikavdelningen

BREV
2018-02-21

Ärende/Dok. id.
1200034

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Fredrik Cavalli-Björkman
Fredrik.cavalli-bjorkman@sll.se

Svar på frågan Synpunkter avseende övergång vid Alviks tvärbana (TN 2018-0360)

Hej,

Tack för ditt intresse i utformningen av Alviks station.

Övergången har stängts då det var en tillfällig lösning som inte var förenlig med SLs mål kring att det skall vara en säker anläggning för våra resenärer. Övergången kan inte jämföras med andra övergångar på Tvärbanan då just denna var anlagd mellan bropelare vilket innebär att sikten inte är tillräckligt bra för att säkerställa resenärernas säkerhet.

Utformningen och val av stationstyp/utformning sker alltid i samråd mellan Trafikförvaltningen (som ansvarig för bana, el, signal,), fastighetsägaren och Trafikutövare för att hitta den lämpligaste lösningen för samtliga parter ur ett hållbarhets-, ekonomiskt-, säkerhets- och funktionellt (Resenärens) perspektiv. I samförstånd, ur ett säkerhetsperspektiv, är samtliga tre parter överens om att inte äventyra säkerheten för resenärerna genom att återöppna denna övergång. Ur säkerhetssynpunkt eftersträvas alltid planskilda övergångar mer än plankorsningar.

Skall tilläggas att det vid trappan finns en hiss och denna har rondering av vår fastighetsunderhållare för att minimera stillestånd.

Med vänlig hälsning

Fredrik Cavalli-Björkman

PROJEKTRAPPORT NR 11/2017

Vård- och trafikinvesteringar

Styrning och uppföljning för god ekonomisk hushållning

Landstingsrevisorerna
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Kort om rapporten

Landstinget har de senaste åren successivt ökat investeringsvolymerna, både inom vård- och trafikområdet. Revisionen bedömer sammantaget att den landstingsövergripande styrningen inte varit tillräcklig för att säkerställa en god ekonomisk hushållning på sikt. Ett antal omflyttningar av det praktiska ansvaret för investeringarna har genomförts under de senaste åren och revisionen bedömer att en risk finns att landstinget hamnar i en situation där ingen tar ansvaret fullt ut. Vidare behöver landstingsstyrelsen säkerställa en rapporteringsordning som visar på realistiska totalkostnadsprognoser för alla investeringsobjekt, samt en transparent hanteringsordning för de objekt som prognostiseras överskrida beslutade investeringsramar. Revisionen menar att alla investeringar vars utgifter överskrider tidigare fattade beslut ska lyftas till fullmäktige för förnyade genomförandebeslut.

Landstingsrevisorerna
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

2018-02-20 RK 2017-0059

Trafiknämnden

Projektrapport 11/2017
Vård- och trafikinvesteringar - Styrning och uppföljning för god ekonomisk hushållning

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade vid sitt möte 2018-02-20 att uppdra till kontoret att överlämna rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 2018-05-25.

Mot bakgrund av de successivt ökande investeringsvolymerna är revisionens samlade bedömning att den landstingsövergripande styrningen av vårdens och trafikens investeringar inte varit tillräcklig. Landstingsstyrelsen och övriga berörda nämnder och bolagsstyrelser behöver därför stärka sin styrning och uppföljning av vårdens respektive trafikens investeringar.

Revisorerna vill till trafiknämnden särskilt framhålla vikten av att säkerställa en rapporteringsordning till nämnden och från nämnden till landstingsstyrelsen som visar på realistiska totalkostnadsprognoser för alla nämndens investeringsprogram och för de i programmen ingående projekten. I sitt yttrande önskar revisionen att styrelsen beskriver hur transparensen i ärenden från nämnden till landstingsfullmäktige om utökade medel till stora program kan öka. Detta mot bakgrund av de svårigheter som finns att härleda beslut om medel för program Slussen.

I övrigt hänvisar revisorerna till revisionskontorets rapport.

Paragrafen justeras omedelbart.

Turid Stenhaugen
Ordförande

Kristina Brismark
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

2018-02-20 RK 2017-0059

Landstingsstyrelsen

Projektrapport 11/2017
Vård- och trafikinvesteringar - Styrning och uppföljning för god ekonomisk hushållning

Revisorerna i revisorsgrupp I beslutade vid sitt möte 2018-02-20 att uppdra till kontoret att överlämna rapporten landstingsstyrelsen för yttrande senast 2018-05-25.

Mot bakgrund av de succesivt ökande investeringsvolymerna är revisionens samlade bedömning att den landstingsövergripande styrningen av vårdens och trafikens investeringar inte varit tillräcklig för att säkerställa en god ekonomisk hushållning på sikt. Landstingsstyrelsen behöver därför stärka sin styrning och uppsikt av vårdens och trafikens investeringar.

Revisorerna vill till landstingsstyrelsen särskilt framhålla vikten av att landstingsstyrelsen tydliggör ansvaret för vårdens investeringar. I sitt yttrande önskar revisionen att landstingsstyrelsen beskriver hur man har för avsikt att förtydliga ansvaret så att hälso-och sjukvårdsförvaltningen och Locum AB ges förutsättningar att ta ansvar för vårdens investeringar. Vidare önskar revisorerna svar på vilka förändringar styrelsen avser att vidta för att säkerställa dels en rapporteringsordning som visar på realistiska totalkostnadsprognoser för alla investeringsobjekt, dels en transparent hanteringsordning för de objekt som prognostiseras överskrida beslutade investeringsramar med kontinuerlig rapportering till landstingsfullmäktige. Slutligen hur styrelsens rapportering och uppsikt av trafikens investeringar respektive vårdens investeringar kan ske på ett likartat sätt.

I övrigt hänvisar revisorerna till revisionskontorets rapport.

Paragrafen justeras omedelbart.

Kenneth Strömberg
Ordförande

Anette Carlstedt
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

Landstingsrevisorerna
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

2018-02-20 RK 2017-0059

Hälso- och sjukvårdsnämnden

Projektrapport 11/2017
Vård- och trafikinvesteringar - Styrning och uppföljning för god ekonomisk hushållning

Revisorerna i revisorsgrupp II beslutade vid sitt möte 2018-02-20 att uppdra till kontoret att överlämna rapporten hälso- och sjukvårdsnämnden för yttrande senast 2018-05-25.

Mot bakgrund av de succesivt ökande investeringsvolymerna är revisionens samlade bedömning att den landstingsövergripande styrningen av vårdens och trafikens investeringar inte varit tillräcklig. Landstingsstyrelsen och övriga berörda nämnder och bolagsstyrelser behöver därför stärka sin styrning och uppföljning av vårdens respektive trafikens investeringar.

Revisorerna vill till hälso- och sjukvårdsnämnden särskilt framhålla vikten av att nämnden enligt gällande reglemente deltar i den övergripande planeringen av investeringar inom hälso- och sjukvården. I sitt yttrande önskar revisionen att nämnden beskriver hur man, som beställare av hälso- och sjukvård i länet, avser att ta aktiv del i arbetet med utformning av, och övergripande funktionalitet i landstingets vårdlokaler.

I övrigt hänvisar revisorerna till revisionskontorets rapport.

Paragrafen justeras omedelbart.

Hans-Erik Salomonsson
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

Landstingsrevisorerna
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

2018-02-20 RK 2017-0059

Locum AB

Projektrapport 11/2017
Vård- och trafikinvesteringar - Styrning och uppföljning för god ekonomisk hushållning

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade vid sitt möte 2018-02-20 att uppdra till kontoret att överlämna rapporten styrelsen för Locum AB för yttrande senast 2018-05-25.

Mot bakgrund av de successivt ökande investeringsvolymerna är revisionens samlade bedömning att den landstingsövergripande styrningen av vårdens och trafikens investeringar inte varit tillräcklig för att säkerställa en god ekonomisk hushållning på sikt. Landstingsstyrelsen och övriga berörda nämnder och bolagsstyrelser behöver därför stärka sin styrning och uppföljning av vårdens respektive trafikens investeringar.

Revisorerna vill till Locum särskilt framhålla vikten av att säkerställa att budgeten för investeringar följs och att givna tidsramar hålls. I sitt yttrande önskar revisionen att styrelsen för Locum beskriver hur Locum kan bidra till en mer proaktiv styrning av vårdens investeringar i syfte att på ett tidigare stadium skapa förutsättningar för alternativa åtgärder innan händelser som riskerar att spräcka tids- och budgetramar inträffar.

I övrigt hänvisar revisorerna till revisionskontorets rapport.

Paragrafen justeras omedelbart.

Turid Stenhaugen
Ordförande

Kristina Brismark
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

Innehåll

1 Slutsatser och rekommendationer 1

2 Utgångspunkter för granskningen 4
2.1 Motiv till granskningen 4
2.2 Revisionsfråga 5
2.3 Avgränsning 5
2.4 Bedömningsgrunder 5
2.5 Metod 6

3 Övergripande styrning av investeringar 6
3.1 Ökande investeringsvolymer 6
3.2 Uppdrag och beslut som påverkar investeringsprocessen 8
3.3 Revisionens bedömning 10

4 Styrning av vård- respektive trafikinvesteringar 11
4.1 Landstingsstyrelsens uppföljning och uppsikt 11
4.2 Styrning och uppföljning av vårdens investeringar 12
4.3 Styrning och uppföljning av trafikens investeringar 14
4.4 Revisionens bedömning 16

5 Hantering av avvikelser mot genomförandebeslut 18
5.1 Exempel på avvikelsehantering inom vårdområdet 18
5.2 Exempel på avvikelsehantering inom trafikområdet 19
5.3 Revisionens bedömning 19

1 Slutsatser och rekommendationer

Landstinget har de senaste åren successivt ökat investeringsvolymerna, både inom vård- och trafikområdet. Revisionen har därför granskat om styrning och uppföljning av landstingets investeringar ger förutsättningar för en god ekonomisk hushållning. Två större investeringsobjekt har granskats; behandlingsbyggnad vid Danderyds sjukhus och program Slussen.

Mot bakgrund av de successivt ökande investeringsvolymerna bedömer revisionen sammantaget att den landstingsövergripande styrningen inte varit tillräcklig för att säkerställa en god ekonomisk hushållning på sikt. Med ökande investeringar följer ökade framtida investeringsrelaterade kostnader som innebär en risk att verksamheterna på sikt inte kan bedrivas med önskad kvalitet och omfattning. För att de investeringsrelaterade kostnaderna ska kunna inrymmas i landstingets framtida ekonomi har krav ställts på verksamheterna att minska kostnadsutvecklingen. Revisionen har dock de senaste åren konstaterat att landstinget hittills inte har uppnått den långsiktigt uppställda kostnadsutvecklingstakt som i landstingsfullmäktiges budget anges som en förutsättning för balans i ekonomin på sikt.

Enligt landstingsfullmäktiges beslut om reglemente, ägardirektiv och investeringsstrategi är ansvaret för vårdens investeringar fördelat mellan landstingsstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden samt Locum AB. Ett antal omflyttningar av det praktiska ansvaret mellan berörda förvaltningar och fastighetsbolaget har genomförts under de senaste åren och fler planeras ske under 2018. Även om syftet med omflyttningarna varit att tydligare fördela ansvaret anser revisionen att det omvänt uppstått en risk för att landstinget hamnar i en situation där ingen tar ansvaret fullt ut och att landstingsstyrelsen övergripande ansvar och uppsikt inte är tillräcklig.

Under 2017 har ansvaret för framtidens hälso- och sjukvård överförts till hälso- och sjukvårdsförvaltningen. Företrädare för landstingsledningen respektive ledningen för hälso- och sjukvårdsförvaltningen har olika uppfattning om ansvaret för vårdens investeringar har följt med som en del i ansvaret för FHS. Under 2018 ska det operativa planerings- och genomförandeansvaret för alla fastighetsinvesteringar inom vården överföras från landstingsstyrelsen till Locum samtidigt som landstingsstyrelsen fortsatt ska ansvara för landstingets investeringsfrågor. Om överföringen innebär att Locum ska besluta i alla vårdinvesteringsfrågor som rör den operativ planeringen och genomförandet för landstingsstyrelsens räkning bedömer revisionen att det måste tydliggöras vilka beslut som inte kan delegeras och hur återrapportering av landstingsstyrelsens uppdrag ska ske. Detta eftersom en kommunal nämnd/styrelse inte kan delegera beslut i kommunallagens mening till ett bolag.

Revisionen bedömer att landstingsstyrelsens uppsikt över trafikens investeringar behöver stärkas. Uppsikten över trafikens investeringar har hittills inte varit på samma nivå som för vårdens investeringar. Bland annat bör fastighets- och investeringsberedningen, i enlighet med gällande reglemente, kontinuerligt följa upp trafikens investeringar.

Revisionen bedömer att landstingsstyrelsens rapportering i månads-, tertial-, delårs- och årsrapporterna inte i tillräcklig grad omfattar de enskilda strategiska vård- och trafikinvesteringarna. Fokus i uppföljningen ligger på budgetåret trots att många stora investeringar kommer att pågå under flera år framåt. Rapporteringen sker oftast av årets investeringsvolym på aggregerad nivå jämfört med årets investeringsbudget. Det går därmed inte att avgöra om enskilda investeringar väntas avvika tids- eller beloppsmässigt. Revisionen menar att uppföljning och återrapporteringen bör ske specificerat per investeringsobjekt med prognostiserade totala utgifter i förhållande till beslutad total utgiftsbudget för objektet.

Både Locum och trafiknämnden har satt upp adekvata projektorganisationer för att följa upp projektet ny behandlingsbyggnad vid Danderyds sjukhus respektive programmet Slussen. Rapporteringen och uppföljningen av dessa investeringar bedöms av revisionen ha fokus på budget, tid och projektets omfattning/framdrift. Revisionen menar att i trafiknämndens återrapportering av Slussen är uppföljningens fokus på avvikelser under innevarande budgetår och för lite på eventuella avvikelser mot programmets totala utgifter. Revisionen anser att Locum bör överväga hur bolaget kan bidra till en mer proaktiv styrning av vårdens investeringar i syfte att på ett tidigare stadium kunna minska risken för framtida överdrag av uppställda tids- och investeringsbudgetar.

Revisionen bedömer att Locum har följt gällande genomförandeavtal för behandlingsbyggnaden vid Danderyds sjukhus. På ett tidigt stadium och vid flera tillfällen har Locum rapporterat prognostiserade avvikelser gällande både tid- och budgetöverskridanden till landstingsstyrelsens förvaltning. Dessa har dock varierat mycket mellan de olika rapporteringstillfällena. Därefter har funktionsområdet strategiska fastighetsfrågor och investeringar (SFI) vid landstingsstyrelsens förvaltning (LSF), vid ett flertal tillfällen rapporterat till landstingsstyrelsens fastighets- och investeringsberedning (FIB) att investeringsobjektet befaras gå med kraftiga underskott, dock utan att precisera det faktiska beloppet som bedömts osäkert.

Landstingsstyrelsen har inte fört informationen från beredningen om avvikelser vidare till landstingsfullmäktige. Revisionen bedömer att landstingsstyrelsen inte har fullföljt sin uppsiktsplikt gällande den granskade vårdinvesteringen vid Danderyds sjukhus. Först i samband med förslag om tillkommande investeringsutgifter på 524 mnkr i fullmäktiges budget 2018 framkommer det prognostiserade överdraget för investeringen. Landstingsstyrelsen överträdde dessutom under 2014 sin delegation från fullmäktige med 50 mnkr i samband med beslut om tillkommande medel för den tekniska upprustningen av byggnad 22 vid Danderyds sjukhus.

Revisionen menar att det är svårt att följa och förstå vilka genomförandebeslut som faktiskt gäller för Program Slussen med tre enskilda beslut på programmets ingående delar från 2013, därefter beslut på hela programmet i budget 2015 och sedan förnyat genomförandebeslutet 2018 för endast en av de ingående delarna. Revisonen bedömer därför att landstingsstyrelsens beredning inte varit tillräcklig. Bland annat saknas beslutsunderlag för program Slussen till budget 2015. Det innebär att transparens saknas i ärendet till fullmäktige och att det inte går att härleda vad beslutet på drygt 2 miljarder kr för programmet faktiskt avser.

Landstingsstyrelsen bör se över hur investeringsobjekt som överskrider tidigare fattade beslut ska hanteras. Landstingsstyrelsens förvaltning har i budgetens investeringsanvisningar slagit fast att endast de investeringsobjekt som överskrider tidigare fattade beslut med *väsentliga belopp* ska tas upp för förnyade genomförandebeslut i fullmäktige. Revisionen menar att detta skapar risk för en godtycklig hantering särskilt som *väsentliga belopp* inte är definierat. Revisionen anser att alla investeringar vars utgifter överskrider tidigare fattade beslut ska lyftas till fullmäktige för förnyade genomförandebeslut.

Rekommendationer:

Landstingsstyrelsen bör:

- tydliggöra ansvaret för vårdens investeringar så att hälso-och sjukvårdsförvaltningen och Locum har förutsättningar att ta ansvar för dessa.
- säkerställa att enskilda specificerade investeringars prognostiserade totala utgifter framgår i landstingsstyrelsens månads-, tertial- och delårsrapporter.
- säkerställa att fastighets- och investeringsberedningen följer upp och rapporterar prognostiserade avvikelser för såväl vårdens som trafikens specificerade investeringar till landstingsstyrelsen som i sin tur kontinuerligt bör rapportera till fullmäktige.
- säkerställa att förnyade genomförandebeslut snarast föreläggs fullmäktige för beslut när beräknade utgiftsnivåer prognosticeras överskrida tidigare beslutade nivåer.

2 Utgångspunkter för granskningen

2.1 Motiv till granskningen

Landstinget har sedan 2010 med beslutet om byggnationen av Nya karolinska Solna (NKS) och följdinvesteringarna med anledning av framtidens hälso- och sjukvård successivt ökat investeringsvolymerna. Även inom trafikområdet har investeringarna successivt ökat. I fullmäktiges budget för 2017 beräknas investeringsutrymmet de närmaste tio åren till 116 mdkr. Motsvarande siffra i budget 2016 var 110 mdkr. Investeringar per år har ökat från ca 3 miljarder kr 2006 till 15 miljarder kr 2016, en femdubbling på tio år.

I de senaste årens budgetar har berörda nämnder och styrelser fått i uppdrag att identifiera möjliga utgiftsreduktioner avseende beslutade investeringar. I budget 2016 och 2017 framkommer dock att de framtida investeringsvolymerna snarare ökar än minskar. Enligt budget 2017 ökar planerade investeringar 2017 - 2020 med 7 mdkr jämfört med planen i budget 2016. Orsaken till ökningen beskrivs i budget 2017 bero på fördyringar och tillkommande behov inom trafik- och vårdområdet. I budget 2018 framkommer att flera av de strategiska fastighetsinvesteringarna inom vården inte kommer att kunna hållas inom tidigare beslutade tids- och budgetramar. Som en konsekvens av detta krävs, enligt budgeten, dels nya genomförandebeslut, dels omprövningar av genomförande av de berörda investeringsobjekten.

Investeringarna kommer att leda till ökade kapital- och driftkostnader under många år framöver, vilket kommer att utgöra en stor belastning på ekonomin. Under flera år har fullmäktige påtalat vikten av att kostnadsutvecklingstakten behöver brytas som en förutsättning för att landstinget ska klara av planerade investeringar inom vård och trafik. Revisionen har konstaterat att landstinget under de senaste åren inte lyckats bryta kostnadsutvecklingstakten i enlighet med fullmäktiges intentioner.

Revisionen har i tidigare granskningar[1] sett att styrningen och kontrollen av utgifterna i större investeringsprojekt varit svag. I ett flertal fall har varken budget eller tidplan hållits. Tidigare granskningar har även visat att besluts- och genomförandeprocesserna varit otydliga med risk för att beslutsbefogenheter kringgås. Det har också framkommit att prioritering och uppföljning inte genomförts på ett samlat sätt. Revisionen ser därför en risk att flera omfattande investeringar inte kommer att kunna förverkligas inom beslutade tids- och budgetramar.

Mot bakgrund av de omfattande riskerna inom investeringsområdet med påverkan på såväl ekonomi som verksamhet har revisionen granskat hur berörda verksamheter styr och följer upp beslutade investeringar i syfte att bidra till en god ekonomisk hushållning.

[1] Se till exempel projektrapport 7/2015 Investeringar – styrning och samordning inom SLL, RK 201505 – 0055 eller rapport 9/2016 Landstingsstyrelsens övergripande ekonomistyrning, RK 201610 - 0059

2.2 Revisionsfråga

Den övergripande revisionsfrågan är:

Ger styrningen och uppföljningen av landstingets investeringar förutsättningar för en god ekonomisk hushållning?

Den övergripande revisionsfrågan kan brytas ner i följande delfrågor:

1. Hur arbetar landstingsstyrelsen med styrning, uppföljning och uppsikt av fullmäktiges beslutade investeringsprojekt?
2. Hur säkerställer berörda nämnder och styrelser att beslutade investeringars budget och tidsramar hålls?
3. Hur ser processen ut för hantering av avvikelser mot genomförandebeslut?

2.3 Avgränsning

Granskningen har dels avsett landstingsstyrelsens övergripande ansvar för styrning, uppföljning och uppsikt över landstingets investeringsverksamhet, dels trafiknämndens ansvar för styrning och uppföljning av nämndens investeringsverksamhet. Även Locum AB:s och hälso- och sjukvårdsnämndens (HSN) ansvar inom investeringsområdet har berörts av granskningen.

Två större investeringsobjekt har granskats, ett inom trafikområdet och ett inom vården. Det valda investeringsobjektet inom vården är ny behandlingsbyggnad vid Danderyds sjukhus som är ett investeringsobjekt med utgiftsökningar som har medfört tillkommande genomförandebeslut i fullmäktige. Inom trafikområdet har program Slussen och spårutbyggnad Nacka[2] granskats. Det är ett program med många ingående delar där fullmäktige tagit genomförandebeslut vid flera tillfällen både om helheten och för de ingående delarna.

2.4 Bedömningsgrunder

Bedömningsgrunder, mot vilka slutsatser och bedömningar i granskningen ställs är:

A. Enligt kommunallagen (8 kap/1 §) ska landstinget ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet.
B. Av förarbetena till kommunallagen (proposition 1990/91:117) anges att ändamålet med regeln om god ekonomisk hushållning ska tolkas som att offentliga medel ska användas på ett effektivt och säkert sätt.
C. Enligt kommunallagen (6 kap/1 §) ska landstingsstyrelsen leda och samordna förvaltningen av landstingets angelägenheter och ha uppsikt över övriga nämnder och landstingsägda aktiebolag.
D. Enligt kommunallagen (6 kap/7 §) ska nämnder liksom styrelser i helägda bolag se till att all verksamhet bedrivs i enlighet med fullmäktiges mål och riktlinjer. De ska även se till att den interna kontrollen är tillräcklig samt att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredställande sätt.

[2] Fortsättningsvis benämnt program slussen eller bara Slussen

E. Av landstingets investeringsstrategi (LS 1308 – 1033, LS 1407 – 0854), beslutad av fullmäktige i mars 2015, framgår att landstingsstyrelsen ansvarar för den löpande uppföljningen av investeringsobjekten och inom ramen för sitt uppsiktsansvar även ansvarar för granskning av landstingets investeringsobjekt.
F. Av landstingets investeringsstrategi (LS 1308 – 1033, LS 1407 – 0854), beslutad av fullmäktige i mars 2015, framgår att ansvaret för uppföljning ligger hos den förvaltning/bolag som genomför investeringen.
G. SLL – Mål och budget 2017, sid 152; ”Det är av stor vikt att hålla de beslutade investeringsramarna för att inte ytterligare minska det ekonomiska utrymmet för verksamheterna.”

2.5 Metod

Granskningen har genomförts i form av dokumentstudier och intervjuer. Intervjuer har företrädesvis genomförts med ansvariga företrädare för i granskningen valda investeringsobjekt vid trafikförvaltningen och vid Locum AB. Vidare har intervjuer med berörda medarbetare från funktionsområdena SLL styrning och ekonomi, samt SLL strategiska fastighetsfrågor och investeringar (SFI), båda vid landstingsstyrelsens förvaltning genomförts.

Dokumentstudier och intervjuer har genomförts i syfte att se hur berörda verksamheter har följt upp och återrapporterat resultat från gjorda uppföljningar till landstingsstyrelsen och fullmäktige. Hur återrapporteringen har sett ut har varit av speciellt intresse i de fall som uppföljningen visat på betydande avvikelser mot fattade genomförandebeslut.

Projektet har genomförts av Johan Blomberg (projektledare) och Kristina Brismark.

3 Övergripande styrning av investeringar

3.1 Ökande investeringsvolymer

Av landstingets budget 2017[3] framkommer att landstingets omfattande investeringsvolymer de närmaste åren medför stora utmaningar för landstinget att uppnå målet om en god ekonomisk hushållning. Vidare framkommer att det är av stor vikt att hålla de beslutade investeringsramarna för att inte ytterligare minska det ekonomiska utrymmet för verksamheterna. Budskapet om att hålla tillbaka framtida investeringar för att upprätthålla kärnverksamheterna och klara deras ekonomi har upprepats sedan flera år tillbaka.

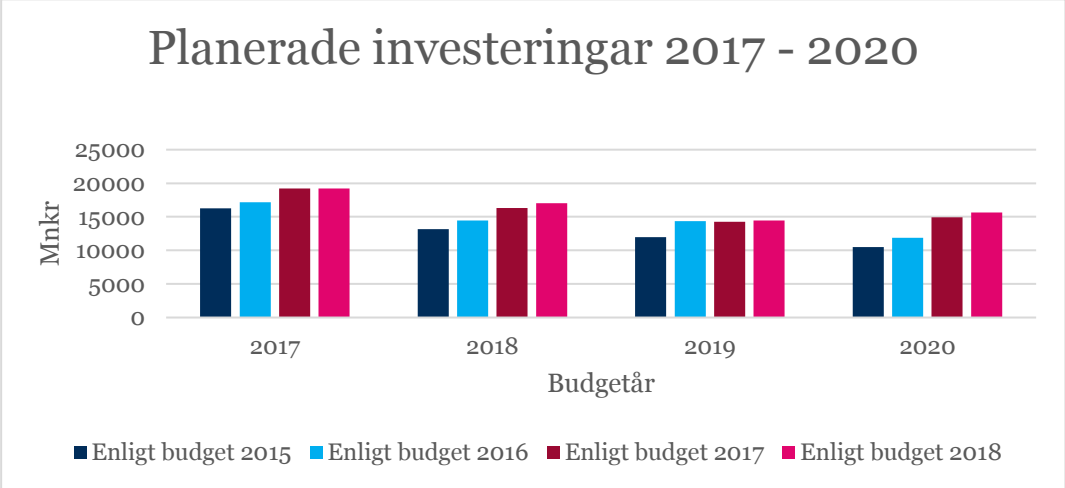
Revisionen har i ett antal granskningar de senaste åren konstaterat att landstingets samlade investeringsvolymer snarare har ökat än minskat. Till exempel har både trafiknämnden och landstingsstyrelsen fått i uppdrag från fullmäktige att se över ambitionsnivåer avseende beslutade och planerade investeringar utan att det har resulterat

[3] SLL – Mål och budget 2017, LS 2016 - 0257

i några direkta minskningar. Däremot har både beslutade och planerade investeringar förskjutits till perioden efter 2019. Dessa uppskjutna investeringar uppgår sammantaget till flera miljarder.

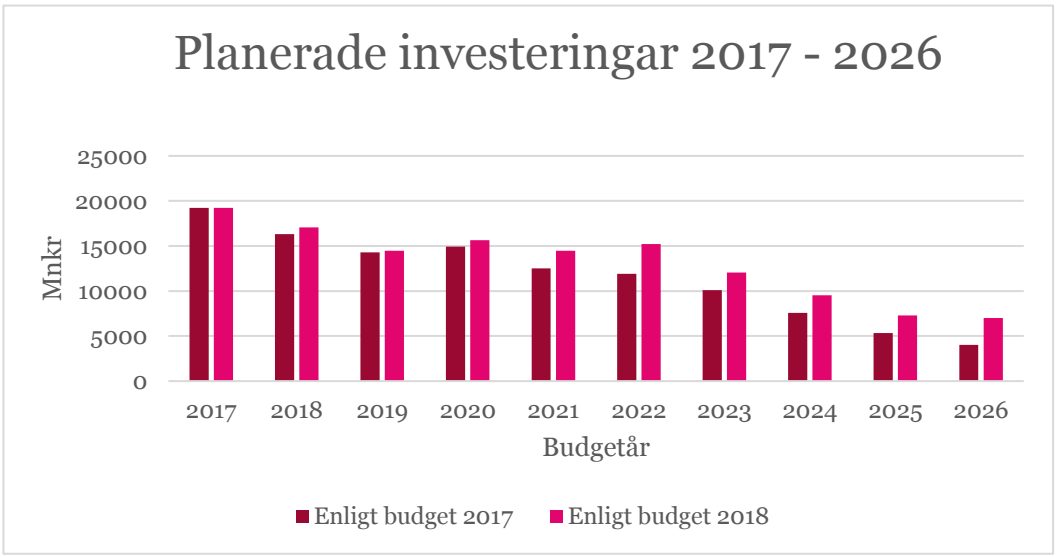
Revisionen har sammanställt landstingets planerade investeringar från uppgifter i de senaste årens budgetdokument. Diagram 1 nedan visar att landstingets planerade investeringar under perioden 2017 – 2020 kontinuerligt ökat från 52 mdkr i budget 2015 till 66,4 mdkr i budget 2018.

Diagram 1



Även när landstingets planeringshorisont förlängs till tio år är de planerade investeringarna för perioden 2017 – 2026 högre för alla år i budget 2018 jämfört med i budget 2017, vilket framgår av diagram 2 nedan. De planerade investeringarna för perioden 2017 – 2026 i budget 2017 uppgår till 116 mdkr för att i budget 2018 ha ökat till 132 mdkr.

Diagram 2



Enligt landstingsstyrelsens förvaltning (LSF) finns flera delförklaringar till volymökningarna. Ett exempel är den nyligen beslutade utbyggnaden av tvärbanan med den s.k. Kistagrenen, en investering på ca 5 mdkr. En annan förklaring är ett kraftigt ökat byggnadskostnadsindex som kommer att slå igenom i investeringsutgifterna även de kommande åren. En ökande andel ersättningsinvesteringar jämfört med tidigare planering har även bidragit till de ökade investeringsvolymerna.

Ökande investeringar genererar ökande investeringsrelaterade kostnader som i sin tur medför ett minskat utrymme för verksamhetsrelaterade kostnadsökningar. I de senaste årens budgetar slås det fast att landstinget behöver begränsa den underliggande kostnadsökningstakten för att klara av de framtida investeringsrelaterade kostnaderna. Om landstinget misslyckas med detta riskerar landstingets resultat, enligt de senaste årens budgetdokument, att utvecklas kraftigt negativt.

I landstingets budget för 2018[4] slås fast att landstingets investeringsstrategi ska säkerställa att de investeringar som planeras ska utgå från landstingets långsiktiga ekonomiska ramar och förutsättningar. Revisionen har under de senaste åren konstaterat att landstinget hittills inte lyckats hålla kostnadsökningstakten över tid[5]. Kostnadsökningstakten under 2016 blev 5,4 procent jämfört med den uppställda nivån på 3,3 procent över tid[6]. Av landstingets månadsrapport för november 2017[7] framkommer att kostnadsökningstakten prognosticeras att överskridas med cirka en procentenhet under 2017.

3.2 Uppdrag och beslut som påverkar investeringsprocessen

I januari 2017 beslutade landstingsstyrelsen om ett uppdrag till landstingsdirektören[8] som syftar till att säkerställa en effektiv ledning, styrning och uppföljning av landstingets verksamheter och stärka landstingsstyrelsens förutsättningar för uppsikt över landstingets nämnder och bolagsstyrelser. En del i uppdraget handlar om en översyn av landstingets investeringspolicy och -strategi i syfte att förtydliga roller och ansvar, stärka landstingets förmåga till självfinansiering och långsiktigt minska låneskulden.

Av granskningen framkommer att översynen pågår, men att den inte kommer att slutföras förrän tidigast under första halvan av 2018. Som en del i översynen avser landstingsstyrelsens förvaltning att inrätta en speciell funktion/avdelning för styrning, uppföljning och uppsikt av landstingets samlade investeringsverksamhet. Det framkommer vidare att landstinget har för avsikt att skapa en enhetlig process för prioritering, styrning och uppföljning av både strategiska- och ersättningsinveste-

[4] SLL mål och budget 2018, LS 2017 - 0452
[5] Revisionsrapport 9/2016 - Landstingsstyrelsens övergripande ekonomistyrning, RK 201610 - 0059
[6] SLL – Årsredovisning 2016, LS 2016 - 0900
[7] SLL månadsrapport november 2017, LS 2017 - 0125
[8] Effektiv ledning, styrning och uppföljning inom Stockholms läns landsting, LS 2017 - 0180

ringar inom både vården och trafiken. I dagsläget skiljer sig processerna för prioritering och styrning av de två investeringsslagen åt, likväl som att trafik- och vårdinvesteringar prioriteras var för sig.

Landstingsstyrelsen har enligt landstingets reglemente[9] bland annat ansvar för fastighetsstrategiska frågor och investeringsfrågor. I januari 2018,[10] beslutade landstingsstyrelsen att överföra det operativa planerings- och genomförandeansvaret för fastighetsinvesteringar inom Landstingsfastigheter Stockholm (LFS) från landstingsstyrelsen till Locum AB, landstingets fastighetsförvaltare, från den 1 mars 2018. Av ärendet om effektiviseringar framkommer dock att landstingsstyrelsen fortsatt ska ansvara för landstingets strategiska investeringsfrågor.

Locum ansvarar enligt nu gällande ägardirektiv[11] för att på uppdrag av landstingsstyrelsen genomföra av fullmäktige beslutade strategiska fastighetsinvesteringar inom vården. På förvaltningssidan handlar överföringen mellan landstingsstyrelsen och Locum om att föra över delar av funktionen Strategiska fastighetsfrågor och investeringar (SFI) från landstingsstyrelsens förvaltning till Locum. Den del som berörs av överföringen är avdelningen för strategiska investeringar som har fungerat som beställare av genomförandet av fullmäktiges beslutade specificerade strategiska vårdinvesteringar. Avdelningen har även svarat för den övergripande styrningen av dessa investeringar. Hur landstingsstyrelsen ska upprätthålla det övergripande ansvaret för en verksamhet som i praktiken förs över till ett bolag framgår inte, exempelvis vilka beslut som enligt kommunallagen inte kan delegeras till bolaget.

I ärendet som rör flytten av ansvaret för fastighetsinvesteringar till Locum framkommer även att landstingsstyrelsen senast i juni 2018 ska återkomma till fullmäktige med förslag som dels förtydligar att ansvar för en investering ska åvila den nämnd eller styrelse som har driftskostnadsansvaret när investeringen står klar, dels förslag om hur landstingsstyrelsen ska stärka sin uppsikt över nämnders och styrelsers pågående investeringar.

Av landstingets reglemente framgår det att HSN har ett ansvar för att delta i den övergripande planeringen av investeringar inom hälso- och sjukvården samt att samråda med berörda enheter inom hälso- och sjukvården om förslag till specificerade investeringsobjekt. Enligt Programguiden[12] är nämndens ansvar i investeringsfrågor konkretiserat till vad förvaltningen har för uppdrag inom området. I Programguiden är detta ansvar uttryckt i termer av att hälso- och sjukvårdsförvaltningen (HSF) upprättar krav på investeringen avseende verksamhetsinnehåll, kapacitet, tidsplan och kostnad.

[9] SLL - Arbetsordningar, reglementen och delegationsordning 2015-02-17, reviderad 2017-06-14, LS 1410 – 1211, LS 2017 - 0785
[10] Effektivare ledning och styrning av landstingets fastigheter och av utförandet av vårdens investeringar, LS 2017 – 1002
[11] Locum AB, specifika ägardirektiv, LS 1404 - 0474
[12] Programguiden är ett landstingsinternt styrdokument som reglerar ansvar och roller mellan berörda aktörer för landstingets strategiska vårdinvesteringar.

I denna granskning, och även i andra granskningar under året[13], har det framkommit att HSF inte aktivt har tagit ansvaret enligt reglementet, dvs. att delta i den övergripande planeringen av investeringar inom hälso- och sjukvården. Ett exempel på detta är att HSF från och med sommaren 2017 endast finns representerat i två av totalt sju lokala styrgrupper för strategiska investeringar vid landstingets sjukhus. Enligt Programguiden ska styrgrupperna för strategiska investeringar på akutsjukhusen, som leds av SFI, bemannas med representanter från bland annat HSF. Av tidigare granskningar 2017 har det framkommit att ansvariga både på Locum och LSF, inklusive SFI, ser att det är ett problem att HSF, som har ansvaret för nuvarande och framtida vårdbeställningar, inte aktivt tagit del i hur funktionaliteten i de framtida sjukhusen ska se ut.

Under 2017 har landstingsdirektörens beslut[14] om överföring av det operativa ansvaret för genomförandet av framtidens hälso- och sjukvård (FHS) till hälso- och sjukvårdsnämndens förvaltning (HSF) lett till ytterligare oklarheter när det gäller ansvaret för investeringarna. I verkställighetsbeslutet är det inte explicit uttryckt att HSF i och med övertagandet av ansvaret för FHS även får ansvaret för vårdens strategiska investeringar. I beslutet framgår att i ansvaret ligger att säkerställa genomförandet av FHS. Av revisionens granskning framkommer att företrädare för LSF menar att övertagandet av ansvaret för FHS även innebär ansvar för de strategiska vårdinvesteringarna. Ledningen för HSF menar att ansvaret för de strategiska vårdinvesteringarna inte ingår i förvaltningens ansvar för att säkerställa genomförandet av FHS. Av granskningen framkommer vidare att flera funktioner inom landstinget menar att HSF i dagsläget saknar kompetens för att ta ett aktivt ansvar för investeringarna inom FHS. LSF menar dock att resurserna finns tillgängliga i landstinget för HSF att nyttja på samma sätt som LSF hittills gjort.

3.3 Revisionens bedömning

Revisionen kan konstatera att landstinget inte lyckats minska de kommande årens investeringsutgifter och inte heller kunnat begränsa kostnadsökningstakten till den uppställda nivån. Svårigheterna att uppnå önskad kostnadsutvecklingstakt och därmed balans i ekonomin på sikt kvarstår. Mot bakgrund av de ökande framtida investeringsvolymerna bedömer revisionen att landstingets investeringsplanering hittills inte utgått från landstingets långsiktiga ekonomiska förutsättningar. Revisionen bedömer att styrningen bland annat genom landstingets investeringsstrategi inte varit tillräcklig för att säkerställa en god ekonomisk hushållning på sikt.

Revisionen menar att ansvar och roller för vårdens investeringar inte är helt tydligt och i vissa fall motstridigt. Det gäller bland annat att landstingsstyrelsen fortsatt ska ansvara för landstingets strategiska investeringsfrågor samtidigt som det anges i ärendet till landstingsstyrelsen att det operativa planerings- och genomförandeansvaret för fastighetsinvesteringar överförs från landstingsstyrelsen till Locum. Om

[13] Revisionsrapport 7/2017, Byggprojekt i vårdens fastigheter, RK 2017 – 0047 och Revisionsrapport 12/2017 – Framtidens hälso- och sjukvård
-planering och genomförande 2017, RK 2017 - 0068
[14] Ansvar för genomförande av Framtidens hälso- och sjukvård (FHS), verkställighetsbeslut per 2017 - 0620, LDR 7120

överföringen innebär att Locum ska besluta i allt löpande arbete för landstingsstyrelsens räkning bedömer revisionen att det måste tydliggöras vilka beslut som inte kan delegeras och hur återrapportering av landstingsstyrelsens uppdrag ska ske. Detta eftersom en kommunal nämnd/styrelse inte kan delegera beslut i kommunallagens mening till ett bolag.

Även om syftet med omflyttningarna varit att tydligare fördela ansvaret så anser revisionen att ansvaret blivit än mer otydligt genom verkställighetsbeslutet om överföring av ansvaret för FHS till HSF. Detta eftersom företrädare för landstingsledningen respektive ledningen för HSF har olika uppfattning om även ansvaret för vårdens investeringar har följt med FHS-uppdraget över till HSF. Revisionen vill i sammanhanget åter peka på att HSN, som ansvarig för beställning av den framtida vården vid länets akutsjukhus, hittills inte tagit aktiv del i hur den övergripande funktionaliteten i de framtida sjukhusen ska se ut.

Mot bakgrund av de otydligheter som råder kring vilken organisation inom landstinget som kommer att ha det faktiska ansvaret för vårdens investeringar ser revisionen en uppenbar risk för att landstinget kommer att hamna i en situation där ingen tar ansvaret fullt ut. Oklarheterna innebär enligt revisionens bedömning en riskfaktor i ett kritiskt skede såväl för styrningen av investeringarna som för framdriften av FHS.

4 Styrning av vård- respektive trafikinvesteringar

4.1 Landstingsstyrelsens uppföljning och uppsikt

I budget 2017 framhålls att det är av ”stor vikt att hålla de beslutade investeringsramarna för att inte ytterligare minska det ekonomiska utrymmet för verksamheterna”. Vidare framgår att en löpande uppföljning av investeringsobjekten ska ske i samband med den månatliga rapporteringen och uppföljningen mot landstingets budget. En särskild granskning och utvärdering ska göras av investeringsobjekten när ett behov uppstår.

Inom landstinget finns en uppföljningsprocess gällande ekonomi och verksamhetsutveckling i form av tertial-, delårsrapport och årsbokslut till landstingsstyrelsen och till fullmäktige. I tertial- och delårsrapporten redovisas statusen på flera av, men inte alla de större strategiska investeringarna med fokus på det innevarande året och inte på investeringarnas prognostiserades totala utgifter i förhållande till fullmäktiges beslut. Landstingsstyrelsen sammanställer dessutom månadsrapporter för landstinget.[15] I dessa ges en statusredovisning på en aggregerad nivå per verksamhetsområde, trafik och vård som fokuserar på uppföljning av årets totala budgeterade investeringsutgifter. Inte heller här framgår de totala investeringsutgifterna per objekt.

Under landstingsstyrelsens finns en landstingsövergripande fastighets- och investeringsberedning (FIB). Där bereds både strategiska vård- och trafikinvesteringar som sedan tas upp i landstingsrådsberedningen och landstingsstyrelsen innan beslut tas i

[15] Månadsrapporterna tas fram för februari, mars, maj, juli, september, oktober och november.

fullmäktige. FIB får kontinuerligt en genomgång av statusen på de strategiska vårdinvesteringarna utifrån perspektiven ekonomi, tid och omfattning/innehåll. Informationen till FIB utgår från styrgruppsrapporter och protokoll från de lokala styrgrupperna för de strategiska vårdinvesteringarna vid respektive sjukhusområde. Granskningen visar vidare att den information rörande de strategiska vårdinvesteringarna som FIB erhåller inte formellt förmedlas vidare till vare sig landstingsstyrelsen som helhet, eller till fullmäktige, men den finns tillgänglig i form av Power Point presentationer på landstingets intranät.

I landstingets reglemente framgår att det åligger FIB att dels bereda övergripande strategiska fastighetsfrågor samt investeringsfrågor, dels att följa upp verksamheten inom beredningens ansvarsområde. Granskningen visar att FIB inte begärt motsvarande kontinuerliga information kring statusen på trafikens strategiska investeringar som FIB får för vårdens dito.

Trafiknämnden styr och följer upp de pågående investeringarna inom trafikområdet, medan Locum och landstingsstyrelsen styr och följer upp de pågående strategiska investeringarna inom vården. Av granskningen framkommer att både Locum och trafikförvaltningen kontinuerligt tar fram uppföljningsrapporter för de olika strategiska investeringsobjekten som beskriver framdriften ur både ett ekonomiskt- och tidsmässigt perspektiv.

På förvaltningsnivå fanns det tidigare en landstingsövergripande beredning- och styrgrupp (BIF) för framförallt vårdens- och trafikens strategiska investeringar, med representanter från berörda förvaltningar och bolag. Gruppen ersattes under inledningen av 2017 av en landstingsövergripande styrgrupp med högre tjänstemän, som numer endast följer upp vårdens strategiska investeringar. Styrgruppen leds av vice VD för LISAB[16], tillika landstingets ekonomidirektör, vid landstingsstyrelsens förvaltning (LSF), som ordförande. Mot bakgrund av att hälso- och sjukvårdsförvaltningen (HSF), genom verkställighetsbeslut från landstingsdirektören, fått ansvaret för genomförandet av FHS pågår en dialog om förvaltningen även ska överta ordförandeskapet från LSF i den övergripande styrgruppen. Något forum för motsvarande formaliserad dialog finns inte för trafikens investeringar.

4.2 Styrning och uppföljning av vårdens investeringar

Landstingets vårdinvesteringar grupperas och organiseras utifrån sin geografiska/organisatoriska hemvist per sjukhusområde. Exempelvis samlas alla investeringsprojekt på Danderyds sjukhus i ett övergripande investeringsprogram. För varje sjukhusområde finns en styrgrupp för de strategiska investeringarna med representanter från berörda organisationer inom landstinget- LSF (SFI och SLL Styrning och ekonomi) Locum, berörd vårdgivare och i två av sju styrgrupper ingår även representant från HSF. Styrgrupperna leds av en ordförande från SFI.

[16] Landstingshuset i Stockholm AB (LISAB) – koncern-/moderbolag för landstingets helägda dotterbolag förutom AB SL.

För att stärka styrningen och minska risken för framtida budgetöverdrag har SFI och Locum tillsammans utvecklat en rutin under 2017 där en del av fullmäktiges beslutade investeringsram betraktas som en budgetreserv. Denna kan inte disponeras fullt ut av projektchefen för det aktuella investeringsobjektet, utan disponeras till hälften först efter samråd och beslut av styrgruppen.

Av granskningen framkommer vidare att LSF menar att flera av de strategiska vårdinvesteringarna styrs allt för reaktivt från Locums respektive projektchefer och att styrningen därmed är allt för fokuserad på att lösa problem när de uppstår. Enligt LSF bör styrningen bli mer proaktiv i syfte att skapa förutsättningar för alternativa åtgärder innan händelser som riskerar att spräcka tids- och budgetramar inträffar.

I maj 2014 beslutade fullmäktige att ansvars- och beslutsordningen för ett antal namngivna investeringar skulle frångås genom att fullmäktige överlät beslutanderätten för genomförandebeslut från fullmäktige till landstingsstyrelsen[17]. I beslutsunderlaget anges vilka investeringsobjekt som omfattas av detta beslut och vilken maximal investeringsutgift som landstingsstyrelsen delegerats att besluta om per objekt. De i denna granskning ingående investeringsprojekten vid Danderyds sjukhus, ny behandlingsbyggnad och teknisk upprustning av byggnad 22, finns med bland de investeringsobjekt som fullmäktige överlåtit till landstingsstyrelsen att fatta genomförandebeslut för. För behandlingsbyggnaden är beloppsgränsen enligt beslutet 1 366 mnkr och för den tekniska upprustningen av byggnad 22 är gränsen 120 mnkr.

I juni 2014 tog fullmäktige ett genomförandebeslut för behandlingsbyggnaden vid Danderyds sjukhus på 1 492 mnkr[18], vilket var högre än den gräns som landstingsfullmäktige överlåtit till landstingsstyrelsen att besluta om. Därefter tog landstingsstyrelsen i augusti 2014 ett genomförandebeslut på 170 mnkr för teknisk upprustning av byggnad 22[19] trots att styrelsens beslutanderätt för det investeringsobjektet endast uppgick till 120 mnkr. I detta fall fattade landstingsstyrelsen ett beslut på ett belopp som styrelsen inte hade befogenhet att besluta om.

I budget 2017 lades investeringen för behandlingsbyggnaden samman med investeringen avseende teknisk upprustning av byggnad 22 till en ny strategisk investering på 1 662 mnkr. I budget 2018 beslutades därefter om en ökning av investeringsutgifterna för denna investering till sammantaget 2 186 mnkr. Av beslutsunderlaget för det förnyade genomförandebeslutet framkommer att orsaken till det utökade medelsbehovet på 524 mnkr främst är att de bakomliggande kalkylerna som låg till grund för det initiala genomförandebeslutet inte motsvarar nu rådande marknadssituation. Av granskningen har det framkommit att Locum avtalat med berörd entreprenör om att ersättningen för uppdraget att bygga behandlingsbyggnaden inte utgörs av ett fast förutbestämt pris utan sker på löpande räkning. Vidare har granskningen visat att den initiala budgeten för investeringsobjektet byggde på schablonantaganden som varit allt för vaga och att processen för att beräkna de framtida investeringsutgifterna

[17] Hanteringar av beslut för strategiska fastighetsinvesteringar, LS 1403 - 0413
[18] LS 1404 - 0466
[19] LS 1404 - 0644

för både detta och andra granskade investeringsobjekt vid landstingets sjukhus inte har fungerat tillräckligt väl.

För varje enskilt specificerat strategiskt investeringsprojekt ska det, enligt ett övergripande avtal mellan SFI och Locum, upprättas genomförandeavtal mellan SFI och Locum. Avtalet specificerar vad uppdraget innehåller, vilket även gäller den granskade investeringen vid Danderyds sjukhus. Genomförandeavtalet styr bland annat förutsättningarna/ramarna för uppdraget som investeringsutgiften och tidpunkt för byggnationens slutförande, reglering av arbetsmiljö- och byggherreansvar, krav på Locum att säkerställa att erforderliga tillstånd finns m.m. I avtalet framgår även att om avtalade budget- eller tidsramar inte kommer att kunna hållas så ska detta meddelas beställaren, dvs. SFI.

För att säkerställa att budgeten för investeringen följs och att givna tidsramar hålls tar Locums ansvarige projektchef fram projektrapporter för de strategiska investeringarna vid sjukhusområdet. Dessa rapporter godkänns av Locums ledning innan de gås igenom av projektchefen tillsammans med programansvarig medarbetare från SFI och en investeringscontroller från SLL styrning och ekonomi innan rapporten skickas vidare till styrgruppen för sjukhusområdet. Utifrån projektrapporten och övrig information som framkommit vid respektive styrgruppsmöte, sammanställer styrgruppsordföranden en rapportering till landstingets övergripande styrgrupp för vårdens investeringar. Denna rapportering sker utifrån perspektiven tid, ekonomi och omfattning. Av granskningen framkommer att Locum i fallet med behandlingsbyggnaden vid Danderyds sjukhus på ett tidigt stadium konstaterade att både uppställda tids- och budgetramar inte skulle hålla vilket Locum meddelade beställaren (SFI). Granskningen visar att SFI från början av 2015 informerat FIB om dessa avvikelser, men att uppgifterna inte förts vidare till fullmäktige förrän i samband med budget 2018, se vidare avsnitt 5 nedan.

4.3 Styrning och uppföljning av trafikens investeringar

Tidigare bestod program Slussen och spårutbyggnad Nacka[20] av tre delar med ett genomförandebeslut per del från september 2013, upprustning av Saltsjöbanan[21], förlängning av tvärbanan till Sickla station[22] och upprustning av Söderströmsbroarna[23]. Projekten inom programmet var sammansatta utifrån en geografisk samhörighet utan tydligt gemensamt syfte eller samlat effektmål. Summan av de tre enskilda genomförandebesluten från fullmäktige i september 2013 uppgick till 1 884 mnkr, varav Saltsjöbanan 1 257 mnkr, upprustning Söderströmsbron 210 mnkr och förlängning av tvärbanan 417 mnkr.

I budget 2015 tog fullmäktige ett nytt genomförandebeslut, nu för programmet som helhet, på 2 120 mnkr. I och med detta beslut kom programmet att omfatta även satsningar som behöver samordnas med Stockholms stads arbete i samband med att

[20] Hädan efter benämnt program Slussen, eller bara Slussen.
[21] LS 1306 - 0890
[22] LS 1306 - 0841
[23] LS 1306 - 0889

Slussen byggs om. Det finns dock inget beslutsunderlag vare sig på landstingsstyrelsens förvaltning eller trafikförvaltningen där det går att härleda i detalj vad som faktiskt ska utföras för det tillkommande beloppet på 236[24] mnkr. I budget 2015 hänvisas till ett bakomliggande beslutsunderlag med ett diarienummer kopplat till landstingsstyrelsen[25]. Till detta diarienummer är dock inga underliggande dokument eller beslutsunderlag diarieförda mer än en tjänsteanteckning som anger att ärendet ska ad acta läggas med hänvisning till beslut om budget 2015. Enligt investeringsbilagan i fullmäktiges budget för 2017 är den totala utgiftsnivån för program Slussen 2 150 mnkr, dvs. 30 mnkr över nivån i det samlade genomförandebeslutet. Även i landstingets delårsbokslut för 2017[26], från augusti, framgår det att programmets totala utgiftsbudget uppgår till 2 150 mnkr. Det saknas dock ett genomförandebeslut från fullmäktige på det högre beloppet.

Därefter har ett förnyat genomförandebeslut tagits av fullmäktige i budget 2018 som medför ytterligare ökade investeringsutgifter på 55 mnkr avseende en av de ursprungliga delarna i programmet, Söderströmsbroarna. Denna gång finns det dock bakomliggande underlag för beslutet. Av beslutsunderlaget framkommer att utgifterna för en av de andra delarna i program Slussen, förlängningen av tvärbanan, beräknas bli lägre än vad som tidigare beräknats och att de ökande utgifterna för broarna kompenseras med minskade utgifter för tvärbanan.

Förutom den beslutade upprustningen på Söderströmsbron som fullmäktige beslutat om, så genomför trafikförvaltningen även andra upprustningsaktiviteter på bron. Investeringsutgiften för dessa ersättningsinvesteringar uppgår enligt uppgift från trafikförvaltningen till 107 mnkr och finansieras enligt dem inom ramen för trafiknämndens ospecificerade ersättningsinvesteringar. Enligt fullmäktiges beslutade investeringsstrategi ska alla investeringar över 100 mnkr föreläggas fullmäktige för beslut. Enligt förvaltningen har dessa 107 mnkr ej förelagts fullmäktige för beslut då de menar att de redan ingår i nämndens beslutade budget för ospecificerade ersättningsinvesteringar.

Av granskningen har det framkommit att trafikförvaltningen nu har för avsikt att dela upp och renodla nuvarande program Slussen i flera delar. Enligt uppgift kommer trafiknämnden ta fram förslag på nya genomförandebeslut till fullmäktige på de föreslagna delarna för att på så vis skapa en större överblick och transparens kring de delar som ingår i dagens program.

För att säkerställa att budgeten för investeringen följs och att givna tidsramar hålls sammanställer trafikförvaltningens ansvarige programledare för Slussen månatligen en programövergripande statusrapport för investeringsprogrammet som helhet. Den bygger på projektrapporter från projektledarna för de i programmet ingående projekten. Programledaren för Slussen redovisar rapporten till förvaltningens sponsor

[24] Nytt beslut (2 120) – summan av de tre ursprungliga besluten (1 884) = 236
[25] LS 1403 – 0374
[26] SLL – Delårsrapport per augusti 2017, LS 2017 - 0122

för program Slussen[27] som i sin tur redovisar status på programmet till chefen för avdelning för investeringsprogram och till förvaltningschefen. Granskningen har visat att statusrapport för Slussen beskriver utfall och prognos i dimensionerna ekonomi, tid och kvalitet/omfattning. Rapporten innehåller även ett avsnitt kring riskbedömning i dessa tre dimensioner. Även om ekonomirapporteringen för Slussen innehåller prognoser på programmets totalutgifter, så har den fokus på det innevarande budgetåret.

Förvaltningens återrapportering till nämnden sker i enlighet med de anvisningar som LSF ställt upp för nämnders och bolagsstyrelsers återrapportering till landstingsstyrelsen i månads-, tertial-, delårs- och årsrapporter. Det innebär att återrapporteringen har fokus på respektive investerings utfall i förhållande till den gällande budgeten det innevarande budgetåret och inte på investeringens prognostiserade totala utgifter i relation till beslutad total investeringsutgift. I de fall återrapportering till trafiknämnden, landstingsstyrelsen och fullmäktige sker per investeringsobjekt sker återrapporteringen som regel på programnivå även om fullmäktiges enskilda investeringsbeslut ligger på projektnivå[28].

Revisionen har i årsrapport 2016 för trafiknämnden rekommenderat trafikförvaltningen att i samverkan med LSF utarbeta former för rapportering av väsentliga avvikelser mot de i programmen ingående projektens totala budget och tidsramar. Även om den månatliga rapporteringen till förvaltningschefen av status på de enskilda investeringsprogrammen och -projekten innehåller prognostiserade totala utgifter i relation till beslutad total investeringsram så ligger ändå fokus i rapporteringen på innevarande budgetår. Förvaltningschefen har även en stående punkt på dagordningen för nämndens sammanträden. Där kan information kring trafikens investeringar redovisas vid behov, och då med utgångspunkt från förvaltningens statusrapportering avseende de olika investeringsprogrammen.

4.4 Revisionens bedömning

Revisionen konstaterar att landstingsstyrelsens rapportering i månads-, tertial-, delårs- och årsrapporterna inte omfattar de enskilda strategiska vård- och trafikinvesteringarna i tillräcklig grad trots att många projekt och program innebär miljardinvesteringar. Fokus i uppföljningen ligger på budgetåret trots att många stora investeringar kommer att pågå under flera år framåt. Rapporteringen sker oftast av årets investeringsvolym på aggregerad nivå jämfört med årets investeringsbudget. Det går därmed inte att avgöra om enskilda investeringar väntas avvika tids- eller beloppsmässigt. Revisionen menar att uppföljning och återrapporteringen bör ske specificerat per investeringsobjekt med prognostiserade totala utgifter i förhållande till beslutad total utgiftsbudget för objektet. Detta för att kunna följa, styra och vidta åtgärder om beslutade investeringar befaras överskridas eller försenas.

---

[27] Sponsor är en funktion inom TF som har ett övergripande styrningsansvar för en eller flera av nämndens projekt och investeringsprogram.
[28] Ett investeringsprogram inom trafikområdet är ofta sammansatt av flera investeringsprojekt.

Revisionen bedömer att landstingsstyrelsen överträtt sina befogenheter när styrelsen fattade ett genomförandebeslut på 170 mnkr för upprustning av byggnad 22, vid Danderyds sjukhus då styrelsen endast hade delegation på att fatta ett beslut för den aktuella byggnaden på 120 mnkr.

Revisionen bedömer att Locum har satt upp en adekvat projektorganisation för att styra och följa upp projektet ny behandlingsbyggnad vid Danderyds sjukhus. Den av revisionen granskade projektrapporteringen gällande behandlingsbyggnaden bedöms ha fokus på budget, tid och projektets omfattning/framdrift. Revisionen bedömer vidare att Locum har följt gällande genomförandeavtal för behandlingsbyggnaden vid Danderyds sjukhus så till vida att Locum på ett tidigt stadium rapporterat prognostiserade avvikelser gällande både tid- och budgethållning till SFI. Revisionen anser att Locum bör överväga en mer proaktiv styrning av vårdens investeringar i syfte att på ett tidigare stadium kunna minska risken för framtida överdrag av uppställda tids- och investeringsbudgetar.

Vidare bedömer revisionen att landstingsstyrelsens uppsikt över trafikens investeringar hittills inte varit på samma nivå som för vårdens investeringar, vilket revisionen inte bedömer som rimligt med tanke på storleken på de samlade trafikinvesteringarna, som för flera enskilda år överstiger vårdens investeringar. Revisionen bedömer att landstingsstyrelsens uppsikt över trafikens investeringar behöver stärkas. Bland annat bör FIB, i enlighet med reglementet, kontinuerligt följa upp även trafikens investeringar.

Revisionen menar att det är svårt för både trafiknämnden och fullmäktige att följa och förstå vilka genomförandebeslut som faktiskt gäller för Program Slussen, de tre ursprungliga delbesluten från 2013 eller beslutet från budget 2015 på hela programmet. Därefter togs i beslut om budget 2018 från juni 2017 ett förnyat genomförandebeslutet på endast en av de ingående delarna i program Slussen (Söderströmsbroarna). Revisonen bedömer dessutom att landstingsstyrelsen beredning inte varit tillräcklig då beslutsunderlag saknas för program Slussen till budget 2015. Det innebär att transparens saknas i ärendet till fullmäktige då det inte går att härleda vad beslutet om utökade medel till programmet avser.

Revisionen bedömer att trafiknämnden genom trafikförvaltningen har satt upp en adekvat programorganisation för att följa upp program Slussen. Den av revisionen granskade statusrapporteringen gällande Slussen bedöms ha fokus på budget, tid och projektets omfattning/framdrift. Rapportering till nämnden och vidare upp i landstingshierarkin av statusen på de enskilda trafikinvesteringarna sker som regel endast av utfall totalt för årets investeringar mot budget för innevarande budgetår. Detta trots att förvaltningsdirektören får en månatlig statusuppdatering för trafikens investeringsprogram och-projekt som både beskriver prognostiserat utfall mot årets budget likväl som prognostiserat totalt utfall jämfört med beslutade investeringsramar. Även om trafiknämnden anser att investeringsutgiften på 107 mnkr för ersättningsinvesteringar vid Söderströmsbroarna ingått som en del i nämndens budgetunderlag till fullmäktige för ospecificerade investeringar menar revisionen att trafiknämnden tydligare borde ha tagit upp dessa ersättningsinvesteringar för beslut i fullmäktige.

Enligt investeringsstrategin ska alla investeringsutgifter över 100 mnkr beslutas av fullmäktige.

5 Hantering av avvikelser mot genomförandebeslut

Av LSF:s anvisningar för investeringar gällande budget 2017, men även gällande budget 2018 framkommer det att när ett investeringsobjekts totala utgift överskrider fullmäktiges tidigare fattade genomförandebeslut med ett väsentligt belopp i relation till objektets storlek så krävs det ett förnyat genomförandebeslut. Vad som menas med att ett investeringsobjekts utgifter *väsentligt överskrider* tidigare fattade beslut framgår dock inte.

Som framkommit ovan så hanteras prognostiserade avvikelser mot fattade genomförandebeslut för trafikens- och vårdens investeringar olika. I både denna granskning och i granskningen av byggprojekt i vårdens fastigheter[29] har det framkommit att flera funktioner inom landstinget uppfattat att rapporteringen av prognoser ska överensstämma med beslutade investeringsutgifter även om den faktiska prognosen kraftigt överskrider fullmäktiges beslutade nivåer. Hur avvikelser ska redovisas och hanteras tolkas dock på olika sätt inom landstinget. Vissa av de intervjuade menar att alla överskridanden oavsett storlek måste återföras till fullmäktige för nya beslut. Andra menar att det finns en praxis där vissa nivåer av överskridande behöver uppnås för att förnyat genomförandebeslut ska behöva tas av fullmäktige.

5.1 Exempel på avvikelsehantering inom vårdområdet

I revisionens tidigare granskning av vårdinvesteringar under 2017[30] har det framkommit att några av Locums projektchefer för investeringsobjekt har redovisat projektets beslutade investeringsutgift som slutprognos även då det varit uppenbart att projektets budget kommer att överskridas Av granskningarna framkommer vidare att SFI vid flera tillfällen har uppmanat Locum att redovisa realistiska utgiftsprognoser för alla investeringsprojekt. Under hösten 2016 initierade Locums VD, en genomlysning av alla de strategiska vårdinvesteringarna. Resultatet av den genomlysningen skickades i december 2016 till LSF som en del i landstingsdirektörens budgetunderlag 2018. Det är resultatet av dessa genomlysningar som senare bland annat beskrivs i budget 2018 som indikativt tillkommande investeringsutgifter för ett antal strategiska investeringsobjekt.

Den granskade investeringen vid Danderyds sjukhus (ny behandlingsbyggnad och byggnad 22) har uppvisat prognostiserade budgetöverskridanden redan från början av 2015. Inledningsvis var det dock så pass stor osäkerhet kring storleken på de prognostiserade överskridandena, så SFI valde att redovisa till FIB att investeringsobjektet skulle komma att överskrida beslutad budgetram, utan att där ange storleken på överdraget. I de styrgruppsrapporter som revisionen har granskat har det prognostiserade överdraget pendlat mellan 132 och 524 mnkr. För perioden december 2016 till

[29] Revisionsrapport 7/2017, Byggprojekt i vårdens fastigheter, RK 2017 – 0047
[30] Projektrapport 7/2017, Byggprojekt i vårdens fastigheter, RK 2017 – 0047

och med tidpunkten för fullmäktiges förnyade genomförandebeslut prognostiseras överskridande till 524 mnkr, samma belopp som fullmäktige i juni beslutade att öka projektets investeringsram med.

Granskningen har visat att FIB kontinuerligt från början av 2015 har fått information från SFI om prognostiserade budgetöverskridandena vid Danderyds sjukhus, dock utan beloppsmässig precisering. Landstingsstyrelsen har dock inte fört informationen om avvikelser vidare från beredningen till landstingsfullmäktige förrän i samband med budget 2018. I budgetbilagan till budget 2017 från juni 2016 anges den beräknade totala utgiften till 1 662 mnkr trots att FIB långt tidigare har informerats vid ett flertal tillfällen om investeringens ökande utgifter. Så sent som i landstingets delårsbokslut från augusti 2017 redovisades den beräknade totala utgiften för objektet till 1 662 mnkr trots att det i budget 2018 (beslutad i juni 2017) fattats ett förnyat genomförandebeslut för investeringsobjektet på 2 186 mnkr.

5.2 Exempel på avvikelsehantering inom trafikområdet

För Program Slussen framgår i programstatusrapporten från september 2017 att programledaren har lyft att den i programmet ingående delen, upprustning av Saltsjöbanan, riskerar att bli cirka 90 mnkr dyrare än beräknat. Några spår av denna riskerade fördyring finns inte landstingets övergripande redovisning av investeringsprogrammets prognostiserade utgifter.

Som nämnts ovan så anges utgiftsramen för program Slussen till 2 150 mnkr både i landstingsbudgetens investeringsbilaga från och med budget 2017 och i landstingets delårsbokslut för 2017 trots att beslutad utgift enligt gällande genomförandebeslut för programmet ligger på 2 120 mnkr. Av granskningen framkommer att landstingsstyrelsens förvaltning menar att det i vissa fall går att höja sedan tidigare beslutade utgiftsnivåer utan förnyat genomförandebeslut. Resonemanget bygger på att när fullmäktige beslutar om landstingets framtida investeringsutrymme, så beslutar fullmäktige även om de ingående delarnas totala utgifter. I det totala investeringsutrymmet ingår dock såväl redan beslutade investeringsobjekt med framtida utgifter, som objekt under beredning som fortfarande saknar genomförandebeslut. Av Kommunallagen framgår att varje beslutad utgift även ska följas av ett beslut om hur utgiften ska finansieras[31]. Information om finansiering för de objekt som lyfts för utökade investeringsutgifter i samband med landstingets investeringsutrymme saknas dock i budgeten.

5.3 Revisionens bedömning

Att endast lyfta de investeringsobjekt som överskrider tidigare fattade beslut med *väsentliga belopp* utan definition av vad det innebär till fullmäktige för förnyade genomförandebeslut skapar en godtycklig hantering. Revisionen menar att alla investeringar vars utgifter överskrider fullmäktiges genomförandebeslut behöver lyftas för förnyade genomförandebeslut.

[31] Kommunallagen kapitel 8 § 12

Landstingsstyrelsen har genom FIB sedan början av 2015 erhållit information vid ett flertal tillfällen om befarade avvikelser för vårdinvesteringen vid Danderyds sjukhus utan att föra den informationen vidare till landstingsfullmäktigelandstingsfullmäktige i avvaktan på beloppsmässiga preciseringar. Revisionen bedömer att landstingsstyrelsen inte har fullföljt sin uppsiktsplikt gällande den strategiska vårdinvesteringen vid Danderyds sjukhus. Först i samband med budget 2018 framkommer informationen om de prognostiserade överdragen, och då i form av underlag för förnyat genomförandebeslut.

Revisionen bedömer att det inte är korrekt att höja sedan tidigare beslutade investeringsutgifter för enskilda objekt genom att öka objektets utgiftsnivå som en del i det av fullmäktige beslutade totala investeringsutrymmet utan att samtidigt förelägga fullmäktige förnyade genomförandebeslut.

Vad gör Landstingsrevisorerna?

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

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

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

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

Landstingsrevisorerna
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

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

Petersson Östelius Sofia

Till: Eriksson Daniela; Registrator Trafikförvaltningen
Kopia: hamaddah.mansour@srfstockholmgotland.se; pirjo.strate@spesistockholm.se
Ämne: Skrivelse ang. plattformsbarriärer i tunnelbanan
Bifogade filer: Skrivelse till Trafiknämnden 180222(1202146).pdf

Till Trafiknämnden
Stockholms läns landsting

På uppdrag av SRF (Synskadades Riksförbund) och SPES (förbundet Suicid Prevention och Efterlevandes Stöd)
översänder jag härmed en skrivelse ang. plattformsbarriärer i tunnelbanan som vi begär att få anmäld och behandlad
på Trafiknämndens ordinarie sammanträde tisdagen den 10 april 2018. Se bifogad fil.

Med vänlig hälsning
Lars Wiklund
SPES
tel 070-6109176

Jag använder en gratisversion av SPAMfighter för privata användare.
680 spam har blivit blockerade hittills.

Långsam dator? Gratis scanning

Till
Trafiknämndens ledamöter i Stockholms läns Landsting

Angående införandet av plattformsbarriärer på stationer i Storstockholms tunnelbanenät.

Den 23 augusti 2016 tog Trafiknämnden ett viktigt beslut. Trafikförvaltningen fick i uppdrag att genomföra s.k. fullskaletester med plattformsbarriärer vid en inomhusbelägen och en utomhusbelägen tunnelbanestation under åren 2017-2018. Detta beslut var en konsekvens av den utredning om helautomatisk drift på röda linjen som Trafikförvaltningen presenterade i början av detta år. Utredningen gjorde klart att helautomatisk drift förutsätter ett säkerhetssystem med plattformsbarriärer men också, vilket var mycket viktigt, att ett realiserande av plattformsbarriärer på stationer inom tunnelbanenätet är fullt genomförbart trots den blandade vagnspark som tillämpas på vissa linjer och att en investering i detta säkerhetssystem dessutom är samhälls-ekonomiskt lönsam.

Vi inom anhörigorganisationen SPES och funktionshinderorganisationen SRF tog emot detta beslut med stor tillfredsställelse. Äntligen skulle kampen mot alla olycksfall med dödlig utgång eller svåra kroppsskador inom tunnelbanetrafiken ta sin reella början.

Med stor oro kan vi därför idag notera att de beslutade fullskaletesterna av bl.a. upphandlingstekniska skäl skjutits på framtiden. Upphandlingen har ännu inte kommit till stånd och det är oklart när de första modellinstallationerna kommer att vara klara.

I den utredning som Trafikförvaltningen presenterade angavs att årligen ca 10 personer omkommer inom tunnelbanetrafiken genom påkörningar. I de flesta fall handlar det om suicidhändelser men även påkörningar av personer som av misstag fallit över plattformskanterna förekommer. Det kan bl.a. handla om synskadade personer som oavsiktligt fallit över plattformskanten.

Under de två år som nu förlupit sedan Trafikförvaltningen presenterade sina slutsatser har vi inte kunnat se någon som helst minskning av olyckstalen. Tvärtom. Enligt senaste uppgifter skedde 25 påkörningar i Tunnelbanetrafiken år 2017. 18 av dessa klassas som suicidhändelser med 10 dödsfall i direkt anslutning till påkörningen och 4 allvarliga skadefall. Några personer klarade sig utan skador. Hur det gick vid övriga olyckshändelser är inte känt.

Det är därför med största oro som vi noterar att byggandet av plattformsbarriärer försenats och på ett oacceptabelt sätt skjutits på framtiden.

I en skrivelse 2015-11-23 till er politiker i Trafiknämnden påtalade vi nödvändigheten av att tunnelbanesystemet säkras upp genom tillkomsten av plattformsbarriärer. Som vi ovan kan notera har det just inte hänt något av värde på det området. Olyckstalen ökar och inget påtagligt händer. Därför måste vi nu åter agera. Vi vädjar till er politiker, att ni oavsett partifärg tar er an den här frågan och fattar nödvändiga beslut så att denna skamfläck i Stockholms kollektivtrafik blir åtgärdad inom rimlig tid.

Vi föreslår följande:

- Sätt upp mål och avsätt resurser som gör att huvuddelen av Storstockholms tunnelbanesystem kan vara försett med plattformsbarriärer inom kommande 10-årsperiod.
- Prioritera de stationer som enligt tillgänglig statistik har varit mest olycksdrabbade under den senaste 5-årsperioden.
- Tillsätt medel för mindre resurskrävande åtgärder som kan insättas i närtid och som kan vara olycksförebyggande för suicidhändelser och andra olycksfall vid perrongkanterna. Sådana åtgärder kan vara: effektivare kameraövervakning, spårbeträdandelarm, tydliga varningsmarkeringar vid plattformskant, räcken mot spår vid plattformsändar, utökade utbildningsinsatser för stationspersonal inriktat på aktionsplaner vid tillbud och riskfyllda beteenden hos personer som uppehåller sig i stationsmiljön. Systematiska ”skyddsronder” bör utföras på samtliga stationer med syftet att kartlägga och realisera lokalspecifika åtgärder som kan vara skyddande och reducera risken för personolyckor.

Stockholm den 22 februari 2018

Pirjo Stråte
Ordförande hos SPES Stockholmskrets och
vice ordförande i Riksförbundet SPES - Föreningen Suicid Prevention och Efterlevandes Stöd

Karin Hjalmarsson
Ordförande i Synskadades Riksförbund, SRF Stockholms och Gotlands län

Kontaktpersoner:

Lars Wiklund, SPES, tel 070-6109176,
lars.w.wik@telia.com

Hamaddah Mansour, Synskadades Riksförbund, tel 08-4624525,
hamaddah.mansour@srfstockholmgotland.se

Regeringskansliet

Remiss

2018-01-15
N2018/00192/SUBT

Näringsdepartementet

Remissmissiv Förslag till förordning om stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar

Remissinstanser

Myndigheten för delaktighet
Statens skolverk
Trafikverket
Statskontoret
Kollektivtrafikmyndigheten i Blekinge län
Kollektivtrafikmyndigheten i Dalarnas län
Kollektivtrafikmyndigheten i Gotlands län
Kollektivtrafikmyndigheten i Gävleborgs län
Kollektivtrafikmyndigheten i Hallands län
Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län
Kollektivtrafikmyndigheten i Jönköpings län
Kollektivtrafikmyndigheten i Kalmar län
Kollektivtrafikmyndigheten i Kronobergs län
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län
Kollektivtrafikmyndigheten i Skåne län
Kollektivtrafikmyndigheten i Stockholms län
Kollektivtrafikmyndigheten i Sörmlands län
Kollektivtrafikmyndigheten i Uppsala län
Kollektivtrafikmyndigheten i Värmland
Regionförbundet Västerbottens län
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län
Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanlands län
Kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götalands län
Kollektivtrafikmyndigheten i Örebro län
Kollektivtrafikmyndigheten i Östergötlands län
Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)
Sveriges kommuner och landsting (SKL)
Funktionsrätt Sverige

Telefonväxel: 08-405 10 00
Fax: 08-411 36 16
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Mäster Samuelsgatan 70
E-post: n.registrator@regeringskansliet.se

Lika unika – Federationen mänskliga rättigheter för personer med funktionsnedsättning
DHR, Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet
Arboga kommun
Arjeplog kommun
Arvika kommun
Borås kommun
Emmaboda kommun
Göteborgs kommun
Hofors kommun
Kiruna kommun
Kungsbacka kommun
Kungälvs kommun
Leksands kommun
Ljusdals kommun
Lunds kommun
Motala kommun
Mönsterås kommun
Strängnäs kommun
Tanums kommun
Tierps kommun
Timrå kommun
Trelleborgs kommun
Vallentuna kommun
Varbergs kommun
Vännäs kommun
Värnamo kommun
Växjö kommun
Ystads kommun
Åre kommun
Älvsbyns kommun
Örnsköldsviks kommun
Övertorneås kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Näringsdepartementet senast den 9 mars 2018. Svaren bör lämnas både på papper och per e-post. Ange diarienummer N2018/00192/SUBT och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i förordningen. Om remissen är begränsad till en viss del av

stödordningen, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Ulrika Rosenberg-Sand
Departementsråd

Regeringskansliet

Promemoria

2018-01-15
N2018/00192/SUBT

PM till förslag till stödordning för om avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar

Innehåll

Inledning 2

Förslag till förordning 2

Inledande bestämmelser 2

Kommentar 3

Ansökan och beslut 4

Kommentar 5

Återbetalning och återkrav 5

Kommentar 5

Uppföljning 5

Kommentar 5

Bemyndigande 6

Kommentar 6

Överklagande 6

Kommentar 6

Inledning

Riksdagen har den 12 december (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22, bet. 2017/18:TU1, rskr. 2017/18:104) fattat beslut i enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1). Regeringen föreslår i BP-18 om att ett statligt stöd på 350 miljoner kronor per år införs 2018–2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Målgruppen är de skolungdomar som respektive vårtermin lämnar antingen årskurserna 6–9 i grundskolan eller år 1 och 2 i gymnasieskolan. I denna promemoria ges kompletterande information om innehållet i förslaget.

Förslag till förordning

Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om rätt för den myndighet som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i varje län att, i mån av tillgång på medel, få bidrag för att skapa förutsättningar för att erbjuda skolungdomar att resa avgiftsfritt med linjeförd kollektivtrafik under sommarlovet. Erbjudandet ska rikta sig till alla skolungdomar som är folkbokförda i länets kommuner och som respektive vårtermin lämnar antingen årskurserna 6–9 i grundskolan, grundsärskolan, specialskolan eller sameskolan eller år 1 och 2 i gymnasieskolan eller gymnasiesärskolan. För elever i specialskolan ska erbjudandet även rikta sig till elever som lämnar årskurs 10.

I denna förordning avses med kollektivtrafik detsamma som i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

2 § Denna förordning är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

3 § Bidrag lämnas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

4 § Bidraget ska fördelas till regionala kollektivtrafikmyndigheter som ansöker om bidrag efter ett fördelningstal som bestäms av regeringen för varje regional kollektivtrafikmyndighet. Fördelningstalet utgår från antalet skolungdomar per län enligt 1 §.

Fördelningstalet ska bestämmas innan ansökningstiden enligt 6 § går ut.

Kommentar

Vem får söka och hur avgränsas kollektivtrafik?
Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) i varje län får söka bidraget.

Syftet med bidraget ska vara att RKM i den ordinarie linjeförda kollektivtrafiken ska erbjuda avgiftsfri kollektivtrafik under sommarlovet. Det finns således inte krav på att RKM ska utöka redan fastställd och upphandlad kollektivtrafik.

Staten kan ge ett bidrag till finansieringen av en avgiftsfri kollektivtrafik för den utpekade målgruppen.

Regeringen överlåter till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att i samråd med övriga berörda parter i länet avgöra, i tid och omfattning, vad som i respektive län ska utgöra avgiftsfri kollektivtrafik. Det finns inget som hindrar RKM att erbjuda målgruppen lösningar som inom ramen för bidragets avgränsningar skapar förutsättningar för exempelvis ungdomar med färdtjänsttillstånd att resa avgiftsfritt med kollektivtrafik. Det kan gälla att utnyttja kollektivtrafik bl.a. genom att medföljande (ledsagare) också får resa avgiftsfritt.

Olika skolformer
I budgetpropositionen för 2018 nämns endast skolformerna grundskola och gymnasieskola. Alla skolformer förutsätts omfattas av reformen: grundskola, grundsärskolan, specialskolan och sameskolan samt år 1 och 2 i gymnasieskolan eller gymnasiesärskolan. Däremot ska bidraget inte omfatta särskole- eller specialskolelevers behov av andra transporter än linjeförd kollektivtrafik.

Fördelningsnyckel
Fördelningsnyckeln utgår från det totala antal ungdomar per län i den utpekade ålderskategorin. Den fördelning som framgår nedan grundas på uppgifter Regeringskansliet inhämtat från Skolverket med elevstatistik för läsåret 2016/17. Regeringskansliet kommer att slutligt beräkna fördelningen utifrån statistik för läsåret 2017/18 från den 15 oktober 2017. Denna statistik kommer att bearbetas av Skolverket och publiceras senast den 22 mars 2018.

Regeringen kommer därefter i en särskild förordning fastställa den slutliga fördelningen. Det totala bidragsbeloppet minskas med 2 mnkr som avsätts för Trafikverkets administration och uppföljning.

Fördelning av bidrag utifrån statistik inhämtad från Skolverket för läsåret 2016/17.	Tot antal personer [695 251]	Procent av totalt	Indikation på preliminärt bidrag [348 mnkr]
Blekinge län	11 195	1,61%	5,60
Dalarnas län	20 625	2,97%	10,32
Gotlands län	3 652	0,53%	1,83
Gävleborgs län	20 338	2,93%	10,18
Hallands län	23 235	3,34%	11,63
Jämtlands län	9 039	1,30%	4,52
Jönköpings län	26 190	3,77%	13,11
Kalmar län	17 055	2,45%	8,54
Kronobergs län	14 419	2,07%	7,22
Norrbottens län	17 010	2,45%	8,51
Skåne län	89 930	12,93%	45,01
Stockholms län	154 796	22,26%	77,48
Södermanlands län	20 933	3,01%	10,48
Uppsala län	24 968	3,59%	12,50
Värmlands län	19 051	2,74%	9,54
Västerbottens län	18 067	2,60%	9,04
Västernorrlands län	17 757	2,55%	8,89
Västmanlands län	19 075	2,74%	9,55
Västra Götalands län	115 457	16,61%	57,79
Örebro län	21 302	3,06%	10,66
Östergötlands län	31 157	4,48%	15,60

Ansökan och beslut

5 § En ansökan om bidrag ges in till och prövas av Trafikverket.

6 § En ansökan om bidrag ska ha kommit in till Trafikverket senast den xx.

7 § När ansökningstiden enligt 6 § har gått ut ska Trafikverket pröva samtliga inkomna ansökningar. Trafikverket betalar ut bidraget.

8 § Den som ansöker om bidrag ska på begäran av Trafikverket inom den tid som verket bestämmer lämna de uppgifter som behövs för prövningen. Om sökanden inte följer en sådan begäran, får ansökan prövas i befintligt skick.

Kommentar

För 2018 kan datum i 6 § fastställas först efter remittering och när vi vet när beslut om förordning kan tas. För 2019 får en förordningsändring göras som blir mer allmän.

Återbetalning och återkrav

9 § Den som har fått bidrag är återbetalningsskyldig om ersättningen har beviljats felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta.

På bidrag som krävs tillbaka ska ränta betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att beslut om återkrav har fattats och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter.

Om någon är återbetalningsskyldig ska Trafikverket besluta att helt eller delvis kräva tillbaka bidraget jämte ränta. Om det finns särskilda skäl, får Trafikverket besluta att sätta ned räntekravet helt eller delvis.

Kommentar

Ingen kommentar.

Uppföljning

10 § Trafikverket ska följa upp hur bidraget har använts och årligen redovisa resultatet av uppföljningen till regeringen. Den som har tagit emot bidraget är skyldig att medverka i den uppföljning och utvärdering av verksamheten som bestäms av Trafikverket och ska lämna de uppgifter som Trafikverket begär.

Kommentar

Regeringen avser att i ett särskilt uppdrag till Trafikverket ge närmare direktiv om uppföljning och analys.

Bemyndigande

11 § Trafikverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

Kommentar

Ingen kommentar

Överklagande

12 § Beslut enligt denna förordning får inte överklagas.

---

1. Denna förordning träder i kraft den xx 2018.

2. Bidrag enligt förordningen lämnas dock för tid från och med den xx juni 2018.

Kommentar

Ingen kommentar

Svensk författningssamling

SFS
Utkom från trycket

Förordning om stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar;

utfärdad Klicka här för att ange datum..

Regeringen föreskriver följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om rätt för den myndighet som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i varje län att, i mån av tillgång på medel, få bidrag för att skapa förutsättningar för att erbjuda skolungdomar att resa avgiftsfritt med linjeförd kollektivtrafik under sommarlovet. Erbjudandet ska rikta sig till alla skolungdomar som är folkbokförda i länets kommuner och som respektive vårtermin lämnar antingen årskurserna 6–9 i grundskolan, grundsärskolan, specialskolan eller sameskolan eller år 1 och 2 i gymnasieskolan eller gymnasiesärskolan. För elever i specialskolan ska erbjudandet även rikta sig till de elever som lämnar årskurs 10.

I denna förordning avses med *kollektivtrafik* detsamma som i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

2 § Denna förordning är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

3 § Bidrag lämnas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

4 § Bidraget ska fördelas till regionala kollektivtrafikmyndigheter som ansöker om bidrag efter ett fördelningstal som bestäms av regeringen för varje regional kollektivtrafikmyndighet. Fördelningstalet utgår från antalet skolungdomar per län, enligt 1 §.

Fördelningstalet ska bestämmas innan ansökningstiden enligt 6 § går ut.

Ansökan och beslut

5 § Trafikverket prövar frågor om bidrag enligt denna förordning.

6 § En ansökan om bidrag ska ha kommit in till Trafikverket senast den xx innevarande år.

7 § När ansökningstiden enligt 6 § har gått ut ska Trafikverket pröva samtliga inkomna ansökningar.

Trafikverket betalar ut bidraget.

8 § Den som ansöker om bidrag ska på begäran av Trafikverket inom den tid som verket bestämmer lämna de uppgifter som behövs för prövningen. Om sökanden inte följer en sådan begäran, får ansökan prövas i befintligt skick.

Återbetalning och återkrav

9 § Den som har fått bidrag är återbetalningsskyldig om bidraget har beviljats felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta.

På bidrag som krävs tillbaka ska ränta betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att beslut om återkrav har fattats och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter.

Om någon är återbetalningsskyldig ska Trafikverket besluta att helt eller delvis kräva tillbaka bidraget jämte ränta. Om det finns särskilda skäl, får Trafikverket besluta att sätta ned räntekravet helt eller delvis.

Uppföljning

10 § Trafikverket ska följa upp hur bidraget har använts och årligen redovisa resultatet av uppföljningen till regeringen. Den som har tagit emot bidraget är skyldig att medverka i den uppföljning och utvärdering av verksamheten som bestäms av Trafikverket och ska lämna de uppgifter som Trafikverket begär.

Bemyndigande

11 § Trafikverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

Överklagande

12 § Beslut enligt denna förordning får inte överklagas.

---

1. Denna förordning träder i kraft den xx 2018.
2. Bidrag enligt förordningen lämnas dock för tid från och med den xx juni 2018.

På regeringens vägnar

UNDERSKRIFT1

Underskrift2
(Näringsdepartementet)

Strategisk utveckling
Affärsutveckling

YTTRANDE
2018-03-26

Ärende
TN 2018-0463

Ert ärende
2018/00192/SUBT

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Mats Ellman
08-786 15 97
mats.ellman@sll.se

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar

Betänkande N2018/00192/SUBT
(Diarienummer N2018/00192/SUBT)

Ärendebeskrivning

Svar på skrivelse angående Stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar (diarienummer N2018/00192/SUBT).

Sammanfattning

Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (TF) ställer sig positiv till regeringens initiativ om stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar i vissa åldrar under sommarlovet. TF ser samtidigt utmaningar med den praktiska hanteringen av de fria korten.

- TF ställer sig positiv till initiativ som främjar kollektivt resande.
- TF vill understryka behovet av ett enkelt ansöknings- och uppföljningsförfarande.
- TF vill betona att det finns vissa praktiska utmaningar när det gäller verkställandet. Det är av stor vikt för TF att ett genomförande blir lyckat och tas emot väl av allmänheten. Utmaningarna rör till exempel budgetprocessen, förutsättningar för trafikering, avtalsförhållanden med operatörer, administrationen och distributionen av biljetter.

TF:s synpunkter

TF ställer sig positiv till initiativ som främjar kollektivt resande. Som nämnts inledningsvis ser TF utmaningar med den praktiska hanteringen kring distribution av korten.

Det är av stor vikt för myndigheten att verkställandet blir lyckat och tas emot väl av allmänheten. En utmaning kan vara i det fall resandet ökar med bakgrund av förordningen och att det uppstår trängsel som upplevs som negativ för resenärer.

Med avseende på de praktiska utmaningar som finns vore en utformning av stödet som ger en större frihet för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att anpassa lösningar som passar lokala och regionala förhållanden att föredra.

TF har inga uppgifter om och heller inget ansvar för vilka individer i länet som skulle vara berättigade till ett sommarlovskort enligt föreslagen förordning. Respektive skola och kommun har ansvar att föra elevregister. TF ser därför att administration bör skötas av respektive kommun i Stockholms län vilka även ges rätt att ansöka om bidrag från den administrerade parten, Trafikverket. TF:s uppdrag är att ansvara för kollektivtrafiken i länet och ser det därför naturligt att bistå respektive kommun i beställning av sommarlovskort.

En utmaning finns vad avser administrationen och distributionen av biljetten. Det är inte okomplicerat att få ut biljetter till alla ungdomar i avsedd ålderskategori på kort varsel. Det är ett arbete som behöver påbörjas omgående för att kunna verkställas till sommaren. Nya rutiner behöver etableras kring korttyper, distribution, tester, hantering av eventuellt fuskåkande etc. TF har idag inte en färdig biljettprodukt att använda.

All kollektivtrafik i Stockholms län är upphandlad. Den upphandlade kollektivtrafiken sker med olika avtalsmodeller, där en del avtal baseras på incitament att antalet resenärer ska öka. Ett beslut i enlighet med föreslagen förordning kan därför komma att innebära en ökad ersättning från TF till trafikutövaren, och kan därmed ge nya förutsättningar för det avtalade samarbetet. Vid ett stort ökat resande kan också befintliga turer behöva förstärkas, något som också kan innebära en ökad kostnad. Även nya resandemönster och beteenden kan behöva hanteras.

TF vill understryka behovet av ett aktivt stöd från den administrerande parten, Trafikverket, vid ansökningsförfarandet samt att en enkel uppföljning är av stor vikt. Det kommer att uppstå frågor före sommaren som kommer att behöva hanteras skyndsamt och pragmatiskt med transparent information till alla sökande parter. Det är svårt att räkna på den totala kostnaden av införandet.

För närvarande avvaktar TF att förordningen fastställs och att det därmed beslutas om vem som har rätt att ansöka om medel. Förordningen ska fastställas i mars månad 2018. Om beslutet blir att det är TF som har rätt att ansöka om medel behövs troligen även ett politiskt beslut i Stockholms läns landsting då förordningen, som den nu är skriven, inte är tvingande.

Budgetprocessen behöver anpassas efter den möjliga medfinansieringen. Det är svårt att räkna på den totala kostnaden av införandet. Sammanfattningsvis bedömer TF emellertid att det preliminärt framräknade bidraget för 2018 som redovisas i PM till förslag till stödordning för avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar bör täcka intäktsbortfall utifrån beskrivna förutsättningar samt administrativa kostnader, såsom distribution av produkten och informationsinsatser, för att hantera den fria kollektivtrafiken för ungdomar för året 2018.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Fredrik Cavalli Björkman
Chef trafikavdelningen

2018-03-23

Till

Beslutsfattare i trafikfrågor inom Stockholms läns landsting och till kännedom för beslutsfattare och politiker i Haninge kommun

Medlemmarna i Vreta villaförening vill genom denna skrivelse protestera mot de landstingsbeslut som gäller indragningar och andra förändringar som på senare tid skett i pendeltågstrafiken angående pendeltågshållplatsen i Krigslida.

Landstinget och Haninge kommun har kontaktats i ärendet med klagomål av åtskilliga krigslidabor och också av boende utanför, telefonledes och med e-mail mm, men utan resultat. I veckans Mitt i Haninge påstår trots allt trafiklandstingsrådet Kristoffer Tamsons att boende längs Nynäsbanan är nöjda. Detta påstående är totalt grundlöst och väcker stor förargelse bland de drabbade. Har någon Krigslidabo blivit tillfrågat i överhuvudtaget - det är ju trots allt Krigslida som blivit hårdast drabbad. Varför övervägs inte skip stop vid någon annan station längs Nynäsbanan - station som också har andra kommunala transportsätt att tillgå?

Eftersom ärendet är akut och beslut redan tagits och tas utan hänsyn till oss berörda känner vi oss nödsakade att skicka denna skrivelse innan vi hunnit få ett slutligt ställningstagande från andra föreningar och enskilda hushåll vi kontaktat inom området. Bostadsrättsförenigen Krigslida 5:21 har dock hunnit meddela att de ställer sig bakom vår skrivelse. I våra många kontakter med boende inom området har vi hittills inte hittat någon som inte vill protestera mot beslutet. Framtida protester från andra berörda föreningar och enskilda är därför inte osannolika.

Frågan kan ställas om någon av berörda beslutsfattare någonsin har åkt kommunalt till Krigslida hållplats eller därifrån, särskilt söderut. Till skillnad mot många andra stationer som besluten berör har Krigslida en halvtimmes bristfällig trafik mot att de övriga stationer norrom Krigslida har en kvarts trafik åt båda riktningar. Vi har dessutom under långa perioder varit utan pendeltågsförbindelse pga banbyggen på nynäsbanan - till vems nytta?

Utöver ovastående vill vi bl.a. framföra följande i ärendet och hemställer att beslutet omprövas också till delar som rör Krigslida pendeltågshållplats.

Bakgrund

I Haninge kommuns översiktsplan från 2016 står det bl.a. att utbyggnad och förtätning kommer främst att ske i tätorterna i områdena runt pendeltågsstationerna. Krigslida nämns där som ett av dessa områden. I Krigslida bor många äldre men också många barnfamiljer och pendeltåget utgör en naturlig och viktig del av kollektivtrafiken då ingen busslinje trafikerar inom området. I Krigslida finns inte

mataffärer, restauranger, läkarmottagningar, fritidsaktiviteter såsom ridskola eller simhall eller utbud av aktiviteter för pensionärer eller barn och ungdomar. Detta innebär automatiskt resor för boende här. De senaste besluten som tagits kring pendeltågstrafiken på Nynäsbanan har inneburit stora försämringar i kollektivtrafiken och vi krigslidabor vill genom vår skrivelse lyfta fram ett antal av dem. Att Kriglida fått ett tåg med egen namnskyltning ger en förvrängd och förskönad bild av det som skett i verkligheten.

Några bland flera märkbara konsekvenser av ändringarna

1.Ett smidigt sätt att komma fram till orterna efter Krigslida station mot Nynäshamn har tagits bort. Detta innebär i praktiken att krigslidabor får åka först med Krigslidatåget till stationen i Västerhaninge och där byta och åka tillbaka med tåget mot Nynäshamn. Detta är inte så lätt som det låter och gör att de som har valmöjlighet oftast väljer att ta bilen. T.ex. att ta med sig bagage vid resa med Gotlands- eller Polenfärjan, att ta med sig ett större antal barn eller att ha med sig en rollator eller permobil m.m. och behöva byta tåg och perrong i Västerhaninge, passa tågtiderna och ha tålamot för alla tågförseningar, blir för mycket för de flesta, inte minst av tidsskäl. Vi vill också påstå att miljötänket har glömts bort - tänket som borde vara ett av de främsta. Inom området bor det många äldre som, oftast på dagtid, vill ta tåget. Av t.ex. hälsoskäl kan många inte längre köra bil eller gå längre sträckor. Det blir taxi för de som har råd och i värsta fall en ovillig isolering för de som inte har råd .

Gymnasieskolan i Nynäshamn behöver nås enkelt av elever från Krigslida vilka valt att studera där. Mataffärer, kiosker, pizzerior, restauranger, vårdinrättningar och andra företag på tätorter mot Nynäshamn och i Nynäshamn drabbas troligen genom minskad kundunderlag och landstingsbeslutet får därmed en konkurrenshämmande effekt.

En del av oss krigslidabor har sin arbetsplats söderut längs Nynäsbanan eller i Nynäshamn och behöver därför en snabb tågförbindelse söderut för att inte välja bilen. En del av boende söder om Krigslida som arbetar i Krigslida och på Håga industriområdet intill har fått mycket längre resvägar då de först måste åka och vända i Västerhaninge.

2. Det är svårt att se kostnadsbesparingar med att ett pendeltåg trafikerar till Krigslida och vänder i Tungelsta. Det erfordrar personal och andra resurser som med all tydlighet måste kosta mer än att låta Nynästågen i fortsättningen stanna i Krigslida. Det tar två och en halv minut för tågen att stanna vid Krigslida. Den tiden måste vara försumbar för resenärer som skall vidare och tågtidtabellen har ju fungerat före berörda beslut togs. Det påstås att tidsbesparingen i den nya tidtabellen är totalt 10 minuter på sträckan, men det kan inte bara bero på att tåget inte stannar vid Krigslidastation. Att tåget inte alltid stannar t.ex. i Jordbro har inte samma effekt eftersom Jordbro har en kvartstrafik mellan tågen mot en halvtimmes till och från Krigslida. Förståelsen för konsekvenser för oss krigslidabors resande med kollektivtrafik verkar saknas. Beslutet påverkar också det sociala umgänget mellan södra tätorter avsevärt då Krigslida isoleras söderut mot Nynäshamn pga bristande kollektivtrafik.

3. Genom kontakter med Haninge kommuns representanter har vi fått information om att förslaget om att ändra trafiken vid Krigslida inte fanns med i remiss som kommunen mottog om fortsatta pendeltågstrafiken 2018. Denna del av beslutet har alltså tagits utan att Haninge kommun fått lämna synpunkter vilket ter sig olyckligt ur demokratisynpunkt. Haninge kommun har dock enligt uppgift genom skrivelse till Landstinget reagerat mot detta tillvägagångssättet, men Landstingets reaktion har, såvitt vi känner till, uteblivit. Vad hjälper det oss som drabbats om inget övrigt inträffar.

Övrigt

Ovanstående är en del av de viktigaste synpunkterna - synpunkter som vi hoppas ska leda till att det gamla beslutet omprövas eller rivs. Vi emottar gärna även förklaringar och motiv till de tidigare fattade besluten som vidtagits i ärendet. Vi har dessutom tagit del av information som innebär att det tidigare beslutet ändras för alla andra drabbade stationer och att bara beslutet om Krigslida skall förbli giltigt. Om detta stämmer, vad gör Krigslida till ett föremål för undantag? Har inte våra röster och klagomål nått fram? Det finns säkerligen bättre lösningar, varför sker inget samråd med oss berörda?

För ytterligare information och kontakter i ärendet hänvisas till: Ritva Dremé, 073-5931286, medlem i Vreta villaförening eller Gunilla Gallenius 0760-220934, kassör i Vreta villaförening (omfattar 52 hushåll i Krigslida).

För Vreta villaförening

Lina Säther,

ordförande i Vreta villaförening