Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Trafiknämnden
2021-08-31, punkt 6

Ärende
TN 2021-0455
FUT 2021-0577

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Ärendebeskrivning

Ärendet innehåller yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik.

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

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

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas och VD:s tjänsteutlåtande daterat 2021-08-04 samt nedanstående underlag

- Förslag till trafiknämndens yttrande
- Regionrevisorernas Årsrapport 2020, RK 2020-0023

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås beslutar följande.

1. Nämnden avger yttrande enligt förslag i föreliggande tjänsteutlåtanden

2. Yttrandet överlämnas till regionrevisorerna.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Trafiknämnden
2021-08-31, punkt 6

Ärende
TN 2021-0455
FUT 2021-0577

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Sammanfattning

I den årliga revisionen prövas om verksamheten inom trafiknämnden och AB Storstockholms lokaltrafik (SL) bedrivs på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande samt om den interna styrningen och kontrollen är tillräcklig.

Trafiknämnden har två förvaltningar, trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar samt styrelsen för SL.

Revisionen har för 2020 anpassat sin granskning utifrån de omständigheter som rått under det gångna räkenskapsåret. Revisionen har därför inte gjort en samlad bedömning av intern styrning och kontroll 2020 för nämnden utifrån den tregradiga skala som vanligen används.

Internstyrning och kontroll

Revisorerna noterar i årsrapporten att nämndens arbete under året i stor utsträckning har påverkats av den pågående pandemin och konstaterar att hanteringen av pandemin har skett inom ramen för ordinarie verksamhetsstyrning med förstärkta insatser utifrån förvaltningens krishanteringsplan.

Revisionen noterar i årsrapporten att det pågår ett arbete med att utveckla de styrdokument som bildar ett ramverk för den strategiska styrningen. Revisionen bedömer samtidigt att det fortsatt finns oklarheter kring hur nämnden tar ansvar för utformningen av den långsiktiga strategiska styrningen av verksamheten tex hur behov av prioriteringar i det långsiktiga perspektivet ska hanteras.

Revisorerna ser positivt på det omfattande utvecklingsarbete för stärkt investeringsstyrning som pågår inom trafikförvaltningen. Man konstaterar att trafikförvaltningen under året genomfört en betydande utvecklingsinsats för att komplettera hur det regionövergripande regelverket ska tillämpas i den egna verksamheten. Regionens nya investeringsregelverk bedömer man på sikt kunna bidra till en tydligare investeringsstyrning.

När det gäller investeringar bedömer revisionen därutöver att det är av vikt att nämnden och dess förvaltningar utvärderar och säkerhetsställer nämndens styrning och uppföljning exempelvis när det gäller de stora infrastruktursatsningarna från Stockholms- respektive Sverigeförhandlingarna.

Revisionen noterar också att ett antal viktiga utvecklingsinsatser pågår för att stärka den interna styrningen och kontrollen av trafikavtalen och förvaltningen av nämndens anläggningar. Man noterar att det kvarstår arbete med att successivt implementera förändringarna.

Revisionen bedömer att den interna styrningen och kontrollen även fortsatt behöver stärkas inom säkerhet, informationssäkerhet och brandskydd liksom att nämnden bör stärka sin ledning, kontroll, styrning och uppföljning av sjötrafiksutskottet och sjötrafikberedningen så att kommunallagens bestämmelser efterlevs.

Liksom tidigare bedömer revisionen att nämnden behöver stärka sin styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om den ekonomiska utvecklingen.

Räkenskaper

Årsbokslutet för trafiknämnden samt årsredovisningen för SL-koncernen är i allt väsentligt upprättade enligt god redovisningssed, enligt regionens anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning.

Räkenskaperna för trafiknämnden bedöms vara rättvisande. Räkenskaperna för SL-koncernen bedöms av den auktoriserade revisorn vara rättvisande.

Bakgrund

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

Revisionens sammanfattning avser nämndens hela ansvar och styrelsen för SL. I övrigt redovisas revisorernas granskning i separata avsnitt för respektive förvaltning.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Trafiknämnden
2021-08-31, punkt 6

Ärende
TN 2021-0455
FUT 2021-0577

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

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

I revisorernas sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare och innevarande år listas 55 rekommendationer ställda till trafiknämnden avseende trafikförvaltningens verksamhet. Av dessa har revisorerna bedömt att 4 ersätts eller utgår, 20 som delvis åtgärdade och 5 som åtgärdade. Förvaltningen har meddelat revisorerna att 8 av de återstående 46 rekommendationerna är åtgärdade och klara för revisorernas uppföljning.

I revisorernas sammanställning och uppföljning av rekommendationer ställda till förvaltningarna (bilaga 2) är 29 ställda till trafikförvaltningen. Av dessa har revisorerna bedömt att 1 utgår, 16 som delvis åtgärdade och 2 som åtgärdade. Förvaltningen har meddelat revisorerna att 8 av de återstående 26 rekommendationerna är åtgärdade och klara för revisorernas uppföljning.

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

Vidare bedömer revisionen, utifrån genomförd granskning, att nämnden uppnått Region Stockholms inriktningsmål för 2020 och att måluppfyllelsen, liksom uppdragen, har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt. Revisorerna har ställt en rekommendation till trafiknämnden avseende förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet:

- Trafiknämnden bör efterfråga information om FUT:s investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet i förhållande till avtal och genomförandebeslut.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Trafiknämnden
2021-08-31, punkt 6

Ärende
TN 2021-0455
FUT 2021-0577

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Revisionen konstaterar att redovisningen av investeringsverksamheten har förbättrats jämfört med tidigare men revisionen anser att det fortfarande saknas en tydlighet när det gäller väsentliga risker och avvikelser kopplat till investeringens genomförande som helhet. Revisionen bedömer att rekommendation är delvis åtgärdad.

Förvaltningen håller med revisionen om att redovisningen än mer kan tydliggöra väsentliga risker kopplat till investeringens genomförande som helhet. Till tertialrapportering 1 2021 har rapporten utökats med en ny rubrik för Genomförande risk. Trafiknämnden följer regionlednings-kontorets anvisningar och redovisar i separata bilagor bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser.

Förvaltningen hänvisar till de anvisningar som ges i vilka det framgår att avvikelser inom året ska anges, vilket förvaltningen bedömer är redovisat. Redovisning på totalen finns i bilagor i enlighet med anvisningar. I underlag till budget 2022 har information om indexhantering tydliggjorts.

Förvaltningen arbetar kontinuerligt och så transparent som möjligt med de risker som finns i verksamheten för att så få som möjligt ska falla ut. Arbetet med att utveckla och förtydliga redovisningen fortsätter under 2021.

Revisionen har rapporterat uppföljning på en rekommendation ställd till trafiknämnden avseende förvaltning för utbyggd tunnelbana. Rekommendationen ställd till nämnden bedöms vara delvis åtgärdad.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutsärendet har inga ekonomiska konsekvenser

David Lagneholm
Förvaltningschef för
trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef för
förvaltning för utbyggd
tunnelbana

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

YTTRANDE
2021-08-04
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0455
FUT 2021-0577
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Karin Rebhan
070-7863381
Karin.rebhan@sll.se

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive styrelsen för AB Storstockholms lokaltrafik (AB SL)

Regionrevisorerna har överlämnat Årsrapport 2020, RK 2020-0023, till trafiknämnden och till styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik, för yttrande.

Trafiknämnden har sedan den 1 juli 2017 även ansvaret för verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana. Verksamheten bedrivis inom en särskild, egen förvaltning vilket innebär att trafiknämnden har två självständiga förvaltningar. Förändringar har dock införts under 2020 där investeringar som genomförs av förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas i särskild ordning inom AB SL.

Revisionen har för 2020 anpassat sin granskning utifrån de omständigheter som rått under det gångna räkenskapsåret, med anledning av pandemin. Revisionen har därför inte gjort en samlad bedömning av intern styrning och kontroll 2020 för nämnden utifrån den tregradiga skala som vanligen används.

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

Trafikförvaltningen

Revisorerna refererar till att nämndens ekonomi under året i stor utsträckning har påverkats av den pågående Coronapandemin. Enligt beslut i fullmäktige undantas nämndens merkostnader och minskade intäkter avseende Coronapandemin vid resultatbedömningen.

Nämnden har enligt revisorerna redovisat vissa ökade kostnader, men främst ett omfattande intäktsbortfall på 3 895 mnkr framförallt p.g.a. uteblivna biljettintäkter. Som kompensation för de uteblivna intäkterna har nämnden erhållit statsbidrag på 1 332 mnkr.

Revisorerna konstaterar att coronapandemin har haft en kraftig påverkan på nämndens möjligheter att uppnå fullmäktiges mål. Regionledningskontoret har i anvisningar för årsrapporteringen 2020 angett att indikatorer som inte går att mäta på grund av Coronapandemin inte ska ingå i målbedömningen. Nämnden kommenterar sålunda i sin verksamhetsberättelse att flera indikatorer inte går att mäta.

Nämnden har så som revisorerna beskriver det, genom Folkhälsomyndighetens rekommendationer under året, haft i uppdrag att upprätthålla trafikeringen i syfte att undvika trängsel för de resenärer som måste resa med kollektivtrafiken. Samtidigt har resandet minskat kraftigt under pandemin. Produktiviteten har som revisorerna konstaterar, påverkats av coronapandemin. Förutom punktligheten, som ökat p.g.a. färre resenärer, har samtliga produktivitetsmått försämrats gentemot 2019 års resultat. När det gäller nämndens arbete med fullmäktiges uppdrag pågår dessa huvudsakligen enligt plan.

Det ekonomiska resultatet bedöms av revisorerna ha uppnåtts medan det verksamhetsmässiga resultatet, utifrån de förutsättningar som pandemin inneburit, endast i huvudsak bedöms ha uppnåtts.

Revisorerna ser positivt på det omfattande utvecklingsarbete för stärkt investeringsstyrning som pågår inom trafikförvaltningen. Man konstaterar att trafikförvaltningen under året genomfört en betydande utvecklingsinsats för att komplettera hur det regionövergripande regelverket ska tillämpas i den egna verksamheten. Regionens nya investeringsregelverk bedömer man på sikt kunna bidra till en tydligare investeringsstyrning

Revisionen noterar också att ett antal viktiga utvecklingsinsatser pågår för att stärka den interna styrningen och kontrollen av trafikavtalen och förvaltningen av nämndens anläggningar. Man noterar att det kvarstår arbete med att successivt implementera förändringarna.

Liksom tidigare bedömer revisionen att nämnden behöver stärka sin styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om den ekonomiska utvecklingen.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

YTTRANDE
2021-08-04
Version 1.3

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0455
FUT 2021-0577
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Årsbokslutet för trafiknämnden samt årsredovisningen för SL-koncernen är enligt revisorerna i allt väsentligt upprättade enligt god redovisningssed, enligt regionens anvisningar samt bedöms av revisorerna ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning. Räkenskaperna för trafiknämnden bedöms vara rättvisande. Räkenskaperna för SL-koncernen bedöms av den auktoriserade revisorn vara rättvisande.

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

Den övergripande investeringsstyrningen
Revisorerna noterar i årsrapporten att det i nämndens underlag till kommande budget framgår att aktuella och långsiktiga investeringsbehov ska tydliggöras i olika utvecklingsplaner i det så kallade strategiska ramverket. De påpekar att både revisionen och förvaltningens egen internrevision tidigare har pekat på att det inte är tydligt vilka typer av dokument som ingår i det strategiska ramverket samt hur dessa ska förhålla sig till varandra. Det har enligt revisionen också framgått att flera dokument i praktiken inte är framtagna eller inte längre är aktuella.

Revisionen bedömer att trafiknämndens långsiktiga investeringsbehov, både avseende nyinvesteringar och ersättningsinvesteringar, fortfarande behöver tydliggöras. Förvaltningen pekar här enligt revisionen på att det strategiska ramverket ska tydliggöra behoven. Revisionen ser därför positivt på arbetet med att klargöra ramverkets utformning och de ingående dokumentens funktion. Revisionen har tidigare pekat på att det är viktigt att arbetet med ramverket också säkerställer former och resurser för ett kontinuerligt arbete utifrån t.ex. behov av kontinuerlig uppdatering av ingående dokument.

Regionrevisorernas rekommendation
Trafiknämnden bör tydliggöra hur de långsiktiga investeringsbehoven som framkommer i nämndens strategiska ramverk ska prioriteras på ett systematiskt och transparent sätt. (1)

Respons från trafiknämnden
Trafikförvaltningen har under 2020 genomfört en översyn av det strategiska ramverket med syfte att tydliggöra och tillgängliggöra de ingående styrande dokumenten samt sambanden dem emellan. Översynen har resulterat i en uppdatering av ramverkets utformning och ingående delars funktion

(översiktlig beskrivning finns i trafikförvaltningens arbetsordning, fastställd 2021-02-08).

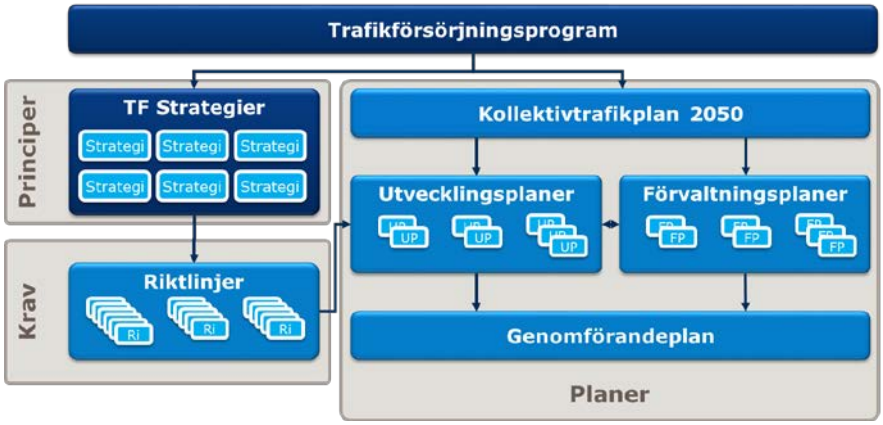


Bild från trafikförvaltningens arbetsordning, fastställd 2021-02-08.

Flera styrande dokument i det strategiska ramverket utgör trafikförvaltningens planeringsunderlag till den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken och vid framtagande av budget inkl. investeringsbehov. Det strategiska ramverket är en del av trafikförvaltningens interna planeringsunderlag. Arbetet med att uppdatera respektive ingående dokument i det strategiska ramverket fortsätter de kommande åren i enlighet med trafikförvaltningens verksamhetsplanering.

Regionfullmäktige fattade 2019 beslut om nu gällande *Riktlinje investeringar*[1] vilken ska säkerställa att Region Stockholms investeringar styrs, prioriteras och genomförs konsekvent och så effektivt som möjligt. Inom trafikförvaltningen pågår ett strukturerat arbete för att tydliggöra och implementera den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen i enlighet med riktlinjen. Sedan 2019 finns dessutom ett förvaltningsinternt investeringsråd vars arbete ska säkerställa efterlevnad av styrande principer och regelverk, tydliga prioriteringar samt effektivt genomförda investeringar. Flera utvecklingsinsatser pågår för att stärka investeringsstyrningen inom trafikförvaltningen. Ett viktigt område är utveckling av de i det strategiska ramverket ingående planerna som stöd för prioriteringar av investeringsbehov avseende såväl ersättningsinvesteringar som nyinvesteringar.

[1] Riktlinje investeringar RS 2019-0867 RS 2019-0829

Det pågår fortsatt arbete inom trafikförvaltningen för att förtydliga prioriteringen av de långsiktiga investeringsbehoven. Viktiga delar i detta är att ta fram utvecklingsplaner och förvaltningsplaner per trafikslag. Utvecklingsplan tunnelbana presenteras för trafiknämnden under 2021. Utvecklingsplanerna för järnväg förväntas vara klara vid årsskiftet 2021/2022 och utvecklingsplaner för buss och sjötrafik under år 2022.

Program Nästa biljettsystem
Revisionen bedömer att de i programmet Nästa Biljettsystem ingående projekten inte är fristående utan att programmet är en samlad investering för att ersätta nuvarande biljettsystem samt tillföra ytterligare funktionalitet. Mot bakgrund av att den bedömda omfattningen redan 2018 var över 100 mnkr borde, enligt fullmäktiges investeringsstrategi, investeringen ha tillställts fullmäktige för genomförandebeslut. Från 2019 har gränsen höjts till 300 mnkr och med nuvarande prognos på 340 mnkr anser revisionen att ett genomförandebeslut gällande Nästa Biljettsystem bör tillställas fullmäktige.

Regionrevisorernas rekommendation
Trafiknämnden bör se till att investeringarna inom program Nästa Biljettsystem tillställs fullmäktige för genomförandebeslut som ett samlat investeringsobjekt. (2)

Respons från trafiknämnden
Trafiknämnden förstår revisorernas rekommendation men delar inte fullt ut bedömningen att de ingående projekten i programmet Nästa Biljettsystem inte är fristående. De projekt som ersätter nuvarande biljettsystem skulle kunna ses som en samlad investering, men det är samtidigt Trafiknämndens bedömning att det för detta arbete krävs ett iterativt arbetssätt med parallella projekt i olika faser (behovsanalys, åtgärdsval, förstudie, planering och genomförande), vilket dagens investeringsriktlinjer inte stödjer.

Trafiknämnden avser att följa investeringsriktlinjerna vid uppstart av eventuellt kommande IT-program men ser ett behov av att utreda och komplettera investeringsriktlinjen för hur iterativ IT utveckling ska hanteras och skulle uppskatta stöd i att se över processen för att säkerställa en bättre förståelse.

När program Nästa biljettsystem sattes upp var syftet att samla alla aktiviteter/projekt inom biljett- och betalområdet i ett ”program” för att säkerställa att ett helhetsgrepp togs och skapa möjlighet till gemensam styrningen så att planerna är synkroniserade, arbetssätten enhetliga samt att

resurserna nyttjas på ett optimalt sätt. Programmets arbete bedrivs iterativt och har under hela perioden haft parallella projekt i olika faser. Programmets projekt har kontinuerligt levererat och lanserat nya funktioner och tjänster.

Inom programmet har beslut fattats enligt gällande delegationsordning per ingående projekt.

Regionrevisorernas rekommendation
Trafikförvaltningens ledning bör under 2021 ta upp program Nästa Biljettsystem samlat som ett specificerat investeringsobjekt i planerings- och uppföljningsdokument. (3)

Respons från trafikförvaltningens ledning
Då trafiknämnden inte helt delar revisorernas uppfattning om att Program Nästa biljettsystem ska redovisas som ett samlat specificerat objekt kommer trafikförvaltningen inte att specificera det i planerings- och uppföljningsdokument. Trafikförvaltningens ledning kommer att fortsätta redovisa programmet på samma sätt som tidigare. Programmet är ett av de FC-uppdrag som följs upp i särskild ordning av trafikförvaltningens ledningsgrupp.

Angående förutsättningar för avtalsuppföljning inom investeringsverksamheten
Revisionen påpekar att de i flera tidigare granskningar av framförallt de stora trafikavtalen och underhållsavtalen har framhållit att det finns ett behov av att utveckla avtalsuppföljningen inom trafiknämndens löpande driftverksamheter.

Nämnden har enligt revisorerna även en mycket omfattande avtalshantering inom investeringsverksamheten, exempelvis rörande medfinansiering, entreprenader och leverans av fordon. Mot bakgrund av revisionens tidigare iakttagelser har man granskat hur trafiknämnden säkerställer tillräckliga förutsättningar för en inköpsprocess med systematisk avtalsuppföljning inom trafiknämndens investeringsprogram och projekt. I samband med granskningen har också vidare frågor om avtalshantering berörts, t.ex. interna avtalsregister.

Revisionen konstaterar att organiseringen av upphandling respektive avrop inom investeringsverksamheten ställer krav på samordning och kommunikation mellan trafikförvaltningens olika avdelningar. Revisonen menar att denna samordning kan utvecklas i syfte att tydliggöra roller och ansvar för upphandlingsprocessens olika moment. Som ett ytterligare led i att stärka och effektivisera upphandlingsarbetet bör även sammanställning, kategorisering

och uppföljning av nämndens upphandlingsbehov utvecklas menar revisorerna. Revisionen menar vidare att det bör tydliggöras vilken roll upphandlare ska ha i investeringsprojektens upphandlingsarbete.

Regionrevisorernas rekommendation
Trafiknämnden bör säkerställa att utvärdering och erfarenhetsåterföring i avtalshanteringen inom investeringsverksamheten genomförs och omhändertas i syfte att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete. (4)

Respons från trafiknämnden
Trafiknämnden är överens med revisorerna om att utvärdering och erfarenhetsåterföring i avtalshantering ger nytta för kontinuerligt förbättringsarbete.
Erfarenhetsåterföring efter upphandlat avtal görs idag inom trafikförvaltningen via en slutrapport för varje upphandling som används internt för att arbeta med ständiga förbättringar. För att säkerställa att detta görs finns det som ett uttalat mål för upphandlingsgruppen och följs upp kvartalsvis.

Erfarenhetsåterföring efter projektavslut görs sedan flera år i alla projekt enligt Projekt- och Programhandboken. Erfarenheterna dokumenteras i en projektslutrapport. Projektslutrapporten lagras antingen i Planview Projectplace eller Webforum/Atlas. För slutlagring används det av regionen utpekade diariet, EDIT.

Inköpsprocessen sjötrafik
Revisionen har granskat om trafiknämnden genomfört upphandlingar inom sjötrafiken med tillräcklig intern styrning och kontroll. Granskningen bygger på tagna stickprov bestående av tre avtal; skärgårdsavtal E39b, pendelbåtsavtal 80 och avtal för försöklinjerna inom pendelbåtstrafiken linje 83 och 84. En redogörelse för revisionens iakttagelser har av revisorerna överlämnats i en promemoria till ledningen för trafikförvaltningen.

Revisionen bedömer att de rekommendationer som tidigare lämnats gällande inköp och upphandling inom andra trafikområden är aktuella även för sjötrafiken. Det gäller enligt dem t.ex. att förvaltningen bör tydliggöra roll- och ansvarsfördelningen inom inköpsprocessen för sjötrafiken. Revisionen konstaterar vidare att det finns behov av att stärka samverkan mellan strategisk utveckling, ledningsstabens inköp- och upphandlingssektion och trafikavdelningens sjötrafikssektion. Det finns enligt dem också behov av att tydliggöra vilken avdelning som ansvarar för att initiera upphandlingar.

Revisionen bedömer vidare att det är viktigt att förvaltningens strategiska planeringsdokument är tydligt förankrade inom hela förvaltningen.

Revisionen delar här inte nämndens uppfattning att fullmäktiges uppdrag om samfinansiering kan betraktas som avslutat. Även om uppdraget ska hanteras inom sjötrafikutredningen så kan det enligt dem inte vara avslutat förrän det finns ett resultat av genomförd utredning.

För att förtydliga kravställandet när det gäller trafikbryggor bedömer revisionen att en riktlinje för trafikbryggor bör tas fram i enlighet med förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer. Denna bör publiceras tillsammans med förvaltningens övriga riktlinjer. Detta för att tydliggöra hanteringen kring kravställandet för samtliga berörda avdelningar och sektioner som arbetar med frågan.

Regionrevisorernas rekommendation
Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att riktlinje för trafikbryggor är fastställd och utformad i enlighet med förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer. (5)

Respons från trafikförvaltningens ledning
Inom trafikförvaltningen pågår arbete med revidering av Riktlinjer för trafikbryggor. Det kommer där säkerställas att riktlinjen blir fastställd och utformad i enlighet med förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer. Arbetet planeras bli färdigställt under hösten 2021. Riktlinjer för trafikbryggor (TN 2021-0151) är på extern remiss fram till 30/9 2021.

Sjötrafikutskottet respektive sjötrafikberedningen
Revisorerna framhåller att av reglementen för regionstyrelsen och övriga nämnder framgår det att det under trafiknämnden inrättats ett sjötrafikutskott med en sjötrafikberedning. Ytterligare underorgan under nämnden är beredningen för tillgänglighet och framkomlighet samt beredningen för pilotprojekt inom kollektivtrafiken. Sjötrafikutskottet består av tre ledamöter. Sjötrafikberedningen består av 9 ledamöter och 9 ersättare.

Revisionen granskade 2019 om samtliga reglementen i regionen överensstämmer med lagstiftning och fullmäktiges krav på beredning av ärenden till fullmäktige. Revisionen framförde då till regionstyrelsen att det inte finns någon bestämmelse i kommunallagen som anger att ett utskott kan ha

beredning under sig. Vidare pekade revisionen då också på att en nämnd självständigt ska besluta om att inrätta eventuella beredningar.

Sammantaget bedömer revisionen att trafiknämnden bör stärka sin ledning, kontroll, styrning och uppföljning av sjötrafikutskottet och sjötrafikberedningen så att kommunallagens bestämmelser efterlevs.

Revisionen bedömer vidare att det finns en otydlighet i användningen av begreppet ”sjötrafik” och därmed en otydlighet i vilken beslutanderätt som inryms i själva begreppet. Det är därmed otydligt om nämnden delegerat beslutanderätten för hela verksamhetsområdet sjötrafik till sjötrafikutskottet, vilket revisorerna tolkar som att det inte är möjligt enligt kommunallagen. Utskottet skulle i så fall förvandlas till en nämnd. Enligt revisionen bör nämnden klargöra vilka övergripande områden och beslut som inte får delegeras och ange de specifika beslut som delegeras till sjötrafikutskottet.

När det gäller sjötrafikutskottet bedömer revisionen att delegationen till sjötrafikutskottet inte är tydligt definierad och avgränsad. Det är inte tydliggjort vare sig vilken del av sjötrafiken som delegeras, eller vad som avses med ”större budgetpåverkan” och ”påverkan på andra verksamhetsområden”. Vidare menar revisionen att delegeringen om att besluta i upphandlingar består av flera beslut (inleda upphandling, förfrågningsunderlag, tilldelning). Beslut i upphandlingar, exempelvis fastställa förfrågningsunderlag, kan innebära beslut om inriktning och kvalitet för verksamheten vilka inte kan delegeras. Enbart nämnden kan enligt kommunallagen besluta om ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet. Delegeringen till sjötrafikutskottet respektive förvaltningschef för trafikförvaltningen rörande sjötrafik överlappar dessutom varandra.

Revisionen bedömer att nämndens instruktion till utskottet inte efterlevts när det gäller återrapportering av utskottets beslut och anmälan av protokoll. Både nämndens instruktion och delegationsordning bör revideras så att beslut i brådskande ärenden och undertecknande av handling följer kommunallagen. Vidare bör instruktionen förtydligas att underorganens protokoll ska innehålla ett justeringsdatum.

Regionrevisorernas rekommendationer

Trafiknämnden bör tydligt definiera begreppet sjötrafik i styrande dokument för att säkerställa att dessa blir konsistenta i begreppsanvändningen. (6)

Trafiknämnden bör säkerställa att den beslutanderätt som delegeras till sjötrafikutskottet överensstämmer med delegeringsreglerna i kommunallagen och är tillräckligt specificerad. (7)

Trafiknämnden bör säkerställa att delegationen till sjötrafikutskottet respektive förvaltningschef för trafikförvaltningen rörande sjötrafik inte överlappar varandra. (8)

Trafiknämnden bör revidera både sin instruktion och delegationsordning så att utskottets tjänstgörande ordförande inte kan fatta beslut i ärenden som är så brådskande att utskottets avgörande inte kan avvaktas. (9)

Trafiknämnden bör revidera sin instruktion när det gäller undertecknande av handlingar så att det är förenligt med kommunallagen och reglementet. (10)

Trafiknämnden bör säkerställa att underorganen följer nämndens instruktion när det gäller återrapportering av utskottets beslut och anmälan av protokoll. (11)

Trafiknämnden bör se över ärendeberedningsprocessen, som inkluderar sjötrafikberedningen och beredningen för tillgänglighet och framkomlighet, så att beredningarnas förslag är en del av beslutsunderlaget till nämnden och att det framgår om nämnden utgått från beredningarnas förslag. (12)

Respons från trafiknämnden

Trafiknämnden kommer under hösten 2021 analysera revisorernas rekommendationer samt nuvarande styrdokument mot kommunallag och reglemente m.m.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

YTTRANDE
2021-08-04
Version 1.3

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0455
FUT 2021-0577
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

Vidare bedömer revisionen, utifrån genomförd granskning, att nämnden uppnått Regions Stockholms inriktningsmål för 2020 och att måluppfyllelsen, liksom uppdragen, har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt.

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

Revisionen konstaterar att redovisningen av investeringsverksamheten har förbättrats jämfört med tidigare men revisionen anser att det fortfarande saknas en tydlighet när det gäller väsentliga risker och avvikelser kopplat till investeringens genomförande som helhet. Revisionen bedömer att rekommendation är delvis åtgärdad.

Regionrevisorernas rekommendationer

Trafiknämnden bör efterfråga information om FUT:s investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet i förhållande till avtal och genomförandebeslut.

Respons från trafiknämnden

Trafiknämnden håller med revision om att redovisningen än mer kan tydliggöra väsentliga risker kopplat till investeringens genomförande som helhet. Till tertialrapportering 1 2021 har rapporten utökats med en ny rubrik för ”Genomförande risk”. Trafiknämnden följer regionledningskontorets anvisningar och redovisar i separata bilagor bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser.

Trafiknämnden hänvisar till de anvisningar som ges i vilka det framgår att avvikelser inom året ska anges, vilket nämnden bedömer är redovisat. Redovisning på totalen finns i bilagor i enlighet med anvisningar. I underlag till budget 2022 har information om indexhantering tydliggjorts.

Trafiknämnden arbetar kontinuerligt och så transparent som möjligt med de risker som finns i verksamheten för att så få som möjligt ska falla ut. Arbetet med att utveckla och förtydliga redovisningen fortsätter under 2021.

Regionrevisorerna

2021-03-29

Diarienummer
RK 2020-0023

Trafiknämnden

Årsrapport 2020
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade 2021-03-29 att överlämna rapporten till trafiknämnden inklusive styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik för yttrande senast 2021-08-31.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Anders Lönn
Ordförande
Digital signering

Christina Holmqvist
Sekreterare
Digital signering

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

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

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

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

REGIONREVISORERNA

Årsrapport 2020

Trafiknämnden

Region Stockholm

Regionrevisorerna

2021-03-29

Diarienummer
RK 2020-0023

Trafiknämnden

Årsrapport 2020
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade 2021-03-29 att överlämna rapporten till trafiknämnden inklusive styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik för yttrande senast 2021-08-31.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Anders Lönn
Ordförande
Digital signering

Christina Holmqvist
Sekreterare
Digital signering

Visma Addo ID-nummer : fd24192d-3296-48a7-b9af-044bdbf319d4

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

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

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

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

Sammanfattning – Trafiknämnden

I den årliga revisionen prövas om verksamheten inom trafiknämnden och AB Storstockholms lokaltrafik (SL) bedrivits på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om den interna styrningen och kontrollen varit tillräcklig samt om räkenskaperna är rättvisande. Trafiknämnden har två förvaltningar, trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar samt styrelsen för SL.

Den pågående coronapandemin har kraftigt påverkat regionens verksamhet och ekonomi under året. Flera av regionens nämnder och styrelser har tidvis tvingats att helt ställa om sin verksamhet. Trafiknämnden har i hög grad påverkats av pandemin genom att ha upprätthållit ordinarie trafik för att undvika trängsel samtidigt som biljettintäkterna har minskat kraftigt. Detta har i sin tur påverkat nämndens revisionsansvar som i många fall är mycket svårt att bedöma. Revisionen har fått anpassa sin granskning utifrån dessa förutsättningar. Därför bedömer revisionen inte nämndens ekonomi, verksamhet samt interna styrning och kontroll för 2020 utifrån den tregradiga skala som vanligen används.

De förtroendevalda revisorerna har vad gäller ansvarsprövningen i sitt underlag till fullmäktige fortfarande att ta ställning till hur ekonomi, verksamhet samt intern styrning och kontroll har skötts i relation till respektive verksamhets påverkan av coronapandemin.

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Nämndens ekonomi har under året i stor utsträckning påverkats av den pågående coronapandemin. Enligt beslut i fullmäktige undantas nämndens merkostnader och minskade intäkter avseende coronapandemin vid resultatbedömningen. Nämnden har redovisat vissa ökade kostnader, men främst ett omfattande intäktsbortfall på 3 895 mnkr framförallt p.g.a. uteblivna biljettintäkter. Som kompensation för de uteblivna intäkterna har nämnden erhållit statsbidrag på 1 332 mnkr.

Årets resultat uppgår till – 1 096,3 mnkr (- 1 089 mnkr för trafikförvaltningen och – 7,3 mnkr för FUT). Nämndens resultat justerat för nettoeffekten uppgår till 1 468 mnkr. I detta resultat ingår dock en reavinst på 686 mnkr för försäljning av Hornsbergs bussdepå. Exklusive coronarelaterad ersättning samt reavinst uppgår nämndens resultat till 782 mnkr medan fullmäktiges resultatkrav uppgår till 404 mnkr. Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans därmed uppnåtts.

Planerade investeringar och därmed ökade driftskostnader kommer under de närmaste åren att innebära stora utmaningar såväl för kollektivtrafiken som för regionens ekonomi. För att nå en ekonomi i balans på längre sikt bedömer

revisionen att trafiknämnden behöver vidta mer långsiktiga åtgärder i effektiviseringsarbetet. Som revisionen tidigare framfört behöver nämnden stärka kontrollen över investeringsvolymerna, bl.a. genom att redovisa utvecklingen av investeringsvolymerna på ett tydligt sätt. Revisionen bedömer även att trafiknämnden tydligare behöver redovisa väsentliga risker och avvikelser i förhållande till gällande genomförandebeslut för investeringar. Coronapandemins inverkan på nämndens intäkter och osäkerheten kring den framtida utvecklingen förstärker behovet av åtgärder.

Coronapandemin har haft en kraftig påverkan på nämndens möjligheter att uppnå fullmäktiges mål. Regionledningskontoret har i anvisningar för årsrapporteringen angett att indikatorer som inte går att mäta på grund av coronapandemin inte ska ingå i målbedömningen. Nämnden kommenterar i verksamhetsberättelsen att flera indikatorer inte går att mäta. För de mål vars indikatorer har gått att mäta har målen Hållbara resor samt Tillgänglig och sammanhållen region uppnåtts. Nämnden har, genom Folkhälsomyndighetens rekommendationer, under året haft i uppdrag att upprätthålla trafikeringen i syfte att undvika trängsel. Samtidigt har resandet minskat kraftigt under pandemin. Målet Effektiva resor har därför inte kunnat uppnås. Produktiviteten har av samma skäl påverkats av coronapandemin. Förutom punktligheten, som ökat p.g.a. färre resenärer, har samtliga produktivitetsmått försämrats gentemot 2019 års resultat. När det gäller nämndens arbete med fullmäktiges uppdrag pågår dessa huvudsakligen enligt plan. Två uppdrag har avslutats med anledning av pandemin.

Det ekonomiska resultatet bedöms ha uppnåtts medan det verksamhetsmässiga resultatet, utifrån de förutsättningar som pandemin inneburit, i huvudsak bedöms ha uppnåtts.

Intern styrning och kontroll

Nämndens arbete har under året påverkats i stor utsträckning av den pågående coronapandemin. Revisionen konstaterar att hanteringen av pandemin skett inom ramen för trafiknämndens och förvaltningens ordinarie verksamhetsstyrning med förstärkta insatser utifrån förvaltningens krishanteringsplan. Många befintliga trafikavtal har behövt ersättas med interimsavtal samtidigt som arbetet med planerade och pågående upphandlingar har påverkats. Detta kommer vara fortsatta utmaningar framåt. Generellt har investeringsverksamheten hittills varit relativt opåverkad av pandemin även om t.ex. vissa trafikavstängningar kopplat till anläggningsarbete har behövt hanteras annorlunda än planerat.

Trafikförvaltningen fortsätter utveckla de styrdokument som bildar ramverk för den strategiska styrningen av verksamheten. Detta ramverk är av avgörande betydelse för den långsiktiga planeringen och en viktig grund för investeringsverksamheten, trafikplanering och för förvaltning av nämndens anläggningstillgångar. Utvecklingsarbetet med ramverket beräknas ta ytterligare tre år. Revisionen bedömer samtidigt att det fortsatt finns oklarheter

kring hur nämnden tar ansvar för utformningen av den långsiktiga strategiska styrningen av verksamheten, t.ex. hur behov av prioritering i det långsiktiga perspektivet ska hanteras.

Revisionen bedömer att regionens nya investeringsregelverk på sikt bör kunna bidra till en tydligare investeringsstyrning för trafiknämnden. Detta gäller särskilt de nya inledande åtgärdsvalsfaserna samt den avslutande fasen gällande effekthemtagning. Revisionen konstaterar att trafikförvaltningen under året genomfört en betydande utvecklingsinsats för att tydliggöra och komplettera hur det regionövergripande regelverket ska tillämpas i den egna verksamheten. Det framgår dock att fortsatt utveckling och implementering behövs. Samtidigt vill revisionen, liksom tidigare, peka på behovet av att trafiknämnden säkerställer en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov i syfte att ge fullmäktige en heltäckande bild av vilket framtida investeringsutrymme som dessa kräver. Revisionen bedömer också att investeringsprojekten inom ramen för Nytt biljettsystem bör hanteras som ett gemensamt investeringsobjekt och, med tanke på investeringens storlek, tillställas fullmäktige för ett samlat genomförandebeslut.

Revisionen bedömer vidare att nämnden bör tydliggöra de risker som finns kopplat till avtal och överenskommelser inom 2013 års Stockholmsöverenskommelse respektive Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Detta är inte enbart en fråga för trafiknämnden utan också för regionstyrelsen genom den representation som finns från regionstyrelsens sida i den partsgemensamma styrelsen. Även granskning av investeringsobjekten med koppling till Slussen visar på behov av stärkt styrning och kontroll. Det framgår att regionens överenskommelse i detta fall med Stockholms stad, precis som Stockholmsförhandlingens avtal om utbyggnad av tunnelbanan, innebär risker för regionens del gällande hanteringen av fördyringar. Revisionen bedömer att trafiknämnden behöver efterfråga en sammanhållen bild av alla ingående investeringsobjekt i anslutning till Slussen vad gäller utvecklingen av totala utgifter, sluttid samt eventuella risker och avvikelser i utförandet. Revisionen ser också behov av att nämnden stärker styrningen av investeringsobjekten genom att efterfråga en konsekvent hantering av investeringskalkyler och ekonomisk analys i beslutsunderlag med en spårbarhet i de ekonomiska förändringar som sker mellan olika faser av investeringsbeslut.

Revisionen noterar att ett antal viktiga utvecklingsinsatser pågår för att stärka den interna styrningen och kontrollen av trafikavtalen, men konstaterar att det fortfarande kvarstår arbete med att implementera förändringarna. Revisionen konstaterar vidare som positivt att det under året tagits ett samlat grepp gällande utvecklingsarbetet för att säkerställa förvaltningen av nämndens anläggningstillgångar, men noterar att det handlar om flera olika utvecklingsinsatser som successivt måste genomföras. Säkerhet, informationssäkerhet och brandskydd är andra områden där den intern styrningen och kontrollen enligt revisonens bedömning fortsatt behöver stärkas. Revisionen

bedömer också att trafiknämnden bör stärka sin ledning, kontroll, styrning och uppföljning av sjötrafikutskottet och sjötrafikberedningen så att kommunallagens bestämmelser efterlevs.

Revisionen konstaterar sammanfattningsvis att nämnden står inför betydande utmaningar på både kort och lång sikt. Även med ett fortsatt effektiviseringsarbete och de åtgärder som initierats av förvaltningschefen finns stor risk för att pandemin och dess effekter får fortsatt stora konsekvenser för nämndens ekonomi flera år framöver. Liksom tidigare bedömer revisionen att nämnden behöver stärka sin styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om den ekonomiska utvecklingen. Förutom arbete med att öka intäkterna behöver trafikplaneringen på kort respektive lång sikt samt befintliga trafikavtal och kommande trafikupphandlingar hanteras utifrån effekterna av pandemin. Långsiktiga analyser som underlag för beslut om infrastruktursatsningar kan behöva ses över och investeringsbeslut eventuellt omprövas. Revisionen bedömer att de strategiska besluten gällande den fortsatta verksamheten inte enbart är en fråga för trafiknämnden utan att strategierna som väljs kräver förankring i den regionövergripande ekonomiska och verksamhetsmässiga styrningen av trafiknämnden.

Granskningarna under året visar enligt revisionens bedömning att nämndens interna styrning och kontroll fortsatt behöver stärkas.

Räkenskaper

Årsbokslutet för trafiknämnden samt årsredovisningen för SL-koncernen är i allt väsentligt upprättade enligt god redovisningssed, enligt regionens anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning.

Räkenskaperna för trafiknämnden bedöms vara rättvisande. Räkenskaperna för SL-koncernen bedöms av den auktoriserade revisorn vara rättvisande.

Dotterbolag

SL-koncernen omfattar tre helägda dotterbolag:

- Waxholms Ångfartyg AB
- AB SL Finans
- SL Älvsjö AB

Den granskningsrapport som lekmannarevisorerna lämnar för de olika dotterbolagen inom SL-koncernen baseras till stor del på samråd med auktoriserad revisor, men även på den granskning av SL:s koncernstyrning som redovisas i denna årsrapport.

Innehåll

1 Årlig granskning 1
1.1 Nämndens och styrelsernas ansvar 1
1.2 Revisionen 2

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat 3
2.1 Ekonomiskt resultat 3
2.2 Investeringar 6
2.3 Verksamhetsmässigt resultat 9

3 Ekonomi- och investeringsstyrning 17
3.1 Ekonomistyrning 17
3.2 Den övergripande investeringsstyrningen 21
3.3 Program Nästa biljettsystem 29
3.4 Granskning av Slussen: styrning och kontroll av regionens investeringar 31
3.5 Förutsättningar för avtalsuppföljning inom investeringsverksamheten 33

4 Intern styrning och kontroll 43
4.1 Verksamhetsstyrning 44
4.2 Intern kontroll i ekonomiprocesser 49
4.3 Tillgångsförvaltning 51
4.4 Inköpsprocessen sjötrafik 53
4.5 Sjötrafikutskottet respektive beredningen 59
4.6 Hållbarhet 64
4.7 Uppföljning av tidigare rekommendationer 65

5 Räkenskaper 79
5.1 Årsbokslutet inklusive verksamhetsberättelse (förvaltningsberättelse) 79
5.2 Redovisning av erhållna bidrag för täckning av intäktsbortfall 80
5.3 Samlad bedömning av räkenskaper 81

6 Förvaltning för utbyggd tunnelbana 81
6.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat 82
6.2 Investeringsstyrning 88
6.3 Intern styrning och kontroll 91
6.4 Räkenskaper 95

7 Nämndens/styrelsens yttrande över delrapport 2020 96

Bilaga 1 Sammanställning och uppföljning av rekommendationer till nämnden

Bilaga 2 Sammanställning och uppföljning av rekommendationer till ledningen

Bilaga 3 Bedömningsmål och bedömningskriterier

Bilaga 4 Yttrande över delrapport 2020

Förteckning över under året lämnade PM

Följande PM har från revisionskontoret lämnats till ledningen för förvaltningen:

- Inköpsprocessen för sjötrafik
- Förutsättningar för avtalsuppföljning i trafiknämndens investeringsverksamhet

1 Årlig granskning

I den årliga revisionen prövas om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande samt om den interna styrningen och kontrollen är tillräcklig. Den årliga revisionen omfattar granskning och bedömning inom följande områden:

- Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat
- Intern styrning och kontroll
- Räkenskaper

1.1 Nämndens och styrelsernas ansvar

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

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

Trafiknämnden har enligt sitt reglemente i uppgift att sköta förvaltningen av SL:s och WÅAB:s avtal och tillgångar vilket reglerats i samarbetsavtal mellan trafiknämnden och SL respektive WÅAB.[2] Styrelsen för ett bolag ansvarar dock alltid för bolagets angelägenheter och ska fortlöpande kontrollera om lämnad delegation kan upprätthållas (ABL 8 kap 4 §). Lekmannarevisionen lämnar därför samma omdöme för SL som för trafiknämnden på området intern styrning och kontroll.

Från 2020-01-01 har FUT:s pågående investeringar, med ett par mindre undantag, förts över till SL. Räkenskaperna hanteras i en separat resultatenhet[3] (i denna rapport kallad SL/FUT).

Rapportens avsnitt 2 - 4 omfattar granskning av den verksamhet som utövats inom trafikförvaltningen, inklusive den separata resultatenhet inom SL där räkenskaperna kopplade till trafikförvaltningens verksamhet hanteras (i

[1] WÅAB har tidigare varit ett självständigt bolag (ingående i LISAB-koncernen) inom trafiknämndens verksamhet. Från 2019-07-01 är WÅAB ett dotterbolag till SL.
[2] WÅAB har vid granskningstillfället fortfarande egna, från SL, fristående avtal.
[3] Benämningen ”resultatenhet” används i fullmäktiges beslut; ”en särskild resultatenhet inrättas inom AB Storstockholms Lokaltrafik för utbyggnaden av tunnelbanan”. RS 2019-0790. Regionfullmäktige 2019-10-15

denna rapport kallad SL/TF) samt SL:s dotterbolag. Granskning av den verksamhet som utövats inom FUT, dvs. inklusive SL/FUT, redovisas i avsnitt 6. Avsnitt 5 innehåller granskning och bedömning av räkenskaperna för TN och SL i sin helhet, dvs. även inkluderat FUT-delarna.

1.2 Revisionen

Revisionen gällande trafiknämnden har utförts enligt kommunallagen, regionens regler och anvisningar samt god revisionssed för kommunal verksamhet. Revisionen gällande SL har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, regionens regler och anvisningar, riktlinjer för bolagsrevision och samordnad revision inom regionen samt god revisionssed för kommunal verksamhet. Revisionen har utgått från revisionsplanen som fastställts av revisorsgrupperna och revisorskollegiet.

I granskningen har lekmannarevisorerna/revisorerna biträtts av regionens revisionskontor. Granskningen av trafiknämnden och SL har genomförts av granskningsansvarig Kristina Brismark m.fl. vid revisionskontoret. Johan Rasmusson m.fl. från KPMG har som konsulter biträtt i granskningen av framför allt nämndens räkenskaper. Revisionen av SL har utförts enligt ABL 9 kap. under ledning av auktoriserad revisor Johan Rasmusson vid KPMG.

Lekmannarevisorernas uppdrag är att granska om bolagens verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Den auktoriserade revisorn granskar räkenskaperna och styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Den interna styrningen och kontrollen granskas gemensamt. Under granskningsåret har ömsesidig information och samverkan skett mellan bolagens lekmannarevisorer och dess auktoriserade revisor.

Iakttagelser, bedömningar och rekommendationer i denna rapport riktar sig, om inget annat anges, till såväl trafiknämnden som till styrelsen för SL inklusive dotterbolag eftersom nämnden och bolagen enligt revisionens bedömning till stora delar har samma uppdrag. Det betyder att nämndens och styrelsens ansvar till största delen inte kan särskiljas.

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Trafiknämnden och SL har i likhet med andra nämnder och bolag inom regionen påverkats av den pågående coronapandemin. Revisionen har fått anpassa sin granskning utifrån dessa förutsättningar. Därför bedömer revisionen inte nämndens ekonomi och verksamhet för 2020 utifrån den tregradiga skala som vanligen används, se bilaga 3. I detta avsnitt görs endast en bedömning av i vilken utsträckning nämnden respektive styrelsen uppnått fullmäktiges resultatkrav och övriga ekonomiska samt verksamhetsmässiga mål och uppdrag gällande den verksamhet som utövas inom trafikförvaltningen inklusive SL/TF och SL:s dotterbolag.

2.1 Ekonomiskt resultat

	Budget 2020	Bokslut 2020	Bokslut 2019
Resultaträkning (mnkr)[4]			
Verksamhetens intäkter	22 931	21 043	22 380
Verksamhetens kostnader inkl. avskrivningar och finansnetto	-22 528	-22 132	-21 811
Årets resultat	**404**	**-1 089**	**569**
Coronarelaterat intäktsbortfall[5]	-	3 895	-
Erhållna bidrag (kompensation för coronarelaterat intäktsbortfall)	-	-1 332	-
Justerat resultat[6]	**404**	**1 474**	**569**
Balansomslutning (mnkr)	70 518	69 326	67 301
Årsarbetare (antal)	916	878	848

Årets resultat uppgår till -1 089 mnkr. Enligt beslut i fullmäktige[7] undantas nämndens merkostnader och minskade intäkter avseende coronapandemin vid resultatbedömningen. Nämndens minskade intäkter under 2020 uppgår till 3 895 mnkr. Nämnden har i en första ansökningsomgång erhållit en utbetalning av statsbidrag för täckning av intäktsbortfall till följd av coronapandemin på 1 332 mnkr för perioden mars-juni.[8]

[4] I redogörelsen och analysen av det ekonomiska resultatet kan avrundningsdifferenser gentemot nämndens verksamhetsberättelse förekomma.
[5] Trafiknämnden redovisar i sin särredovisning av coronaeffekter en mindre post à 110 mnkr för coronarelaterade merkostnader. Dessa kostnader har dock inte inkluderats i nämndens redovisning av justerat resultat.
[6] Årets resultat justerat för nettoeffekten av coronarelaterade intäktsbortfall och erhållet bidrag för täckning av dessa (2020).
[7] RS 2020-0054. De nämnder/styrelser som beslutet gäller är HSN, VKN, PAN, SLSO, Karolinska, TN, FTN och RS.
[8] För resterande del av 2020 utgår inget statligt stöd. Regeringen fattade i september 2020 beslut om att ytterligare totalt 2 mdkr kommer att betalas ut för att täcka intäktsbortfall under 2021, men ansökningsprocessen för detta bidrag har ännu inte initierats och Region Stockholms andel är därmed oklar.

Nämndens resultat justerat för nettoeffekten av coronarelaterad intäktsminskning och statsbidrag uppgår till 1 475 mnkr, inklusive en reavinst på 686 mnkr för fastighetsförsäljning[9] (se nedan). Exklusive denna reavinst uppgår resultatet till 789 mnkr[10], vilket är högre än fullmäktiges resultatkrav (404 mnkr). Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans därmed har uppnåtts.

2.1.1 Jämförelse med budget 2020

Verksamhetens intäkter, inklusive statsbidrag för täckning av intäktsbortfall till följd av coronapandemin, uppgår till 21 043 mnkr, vilket är 1 888 mnkr (8,2 procent) lägre än budgeterat. Den främsta förklaringen är att *biljett-/resenärsintäkterna* understiger budget med 3 871 mnkr, vilket förklaras av det kraftigt minskade resandet till följd av pandemin. Vidare understiger *reklamintäkterna* budget med 67 mnkr, varav den största delen hänger samman med en vikande reklammarknad generellt och en mindre del är kopplat till corona. *Hyresintäkterna* understiger budget med 18 mnkr, främst p.g.a. coronarelaterade hyresrabatter.

Posten *övriga intäkter* uppvisar en positiv avvikelse gentemot budget på 2 068 mnkr. De främsta delförklaringarna är det statliga bidraget för täckning av intäktsbortfall (1 332 mnkr) samt reavinst för försäljning av Hornsbergs bussdepå (686 mnkr). Denna reavinst motverkas dock delvis av saneringskostnader (265 mnkr) kopplade till försäljningen (se nedan). Andra positiva avvikelser avser medfinansiering som resultatförts[11] (43 mnkr) och fakturering av externa projekt (54 mnkr). De positiva avvikelserna motverkas delvis av en lägre försäljning än budgeterat av bränsle i skärgårdstrafiken (46 mnkr). Utöver detta återfinns diverse mindre positiva och negativa delposter.

Verksamhetens kostnader, exkl. avskrivningar och finansiella poster, uppgår till 18 293 mnkr, vilket är 280 mnkr (ca 1,5 procent) lägre än budgeterat (exklusive saneringskostnaderna för Hornsbergs bussdepå). Budgetavvikelsen är till stor del hänförbar till lägre kostnader för köpt trafik. Kostnaderna för *köpt landtrafik* (inkluderar pendelbåt 83) understiger budgeten med ca 578 mnkr medan *köpt sjötrafik* (trafiken inom WÅAB) understiger budget med 29 mnkr. Kostnaderna är lägre än budgeterat inom samtliga trafikslag: buss (227 mnkr), tunnelbana (44 mnkr), lokalbana (58 mnkr) och pendeltåg (122 mnkr). De lägre kostnaderna uppges bero på lägre indexutveckling än beräknat (samtliga trafikslag), lägre banavgift (pendeltåg) och lägre incitamentskostnader (tunnelbana) samt att budget för

[9] I regionstyrelsens rapportering av försäljningen av Hornsbergs bussdepå anges försäljningsintäkten till 696 mnkr. Från denna dras sedan bokförda värden (9 mnkr) och saneringskostnader (265 mnkr), vilket ger en reavinst på 422 mnkr.
[10] Även regionstyrelsen använder detta belopp när jämförelse görs mot fullmäktiges resultatkrav.
[11] Benämns även i olika sammanhang som finansierings- respektive näringsbidrag och härrör från investeringsverksamheten. Resultatföring sker i takt med att investeringar aktiveras och avvikelsen beror på högre grad av aktivering, bl.a. kopplat till tvärbanans utbyggnad, än budgeterat.

ersättningstrafik inte behövt användas (lokalbana). Kostnaderna är lägre än budgeterat för pendelbåtstrafiken (60 mnkr), vilket hänger ihop med köpt trafik i WÅAB. Kostnaderna för kundtjänst är lägre än budgeterat (59 mnkr), vilket uppges bero på att ett befintligt avtal förlängts och att reserverade implementationskostnader för en ny operatör därmed inte behövt användas.

Även *personalkostnaderna* understiger budget, med 52 mnkr, till följd av vakansläget och återhållsamhet gällande inhyrd personal.

Kostnaderna för *drift och underhåll* överstiger budget med 243 mnkr. Den största delen av kostnadsökningen (284 mnkr) genereras inom trafikområdet, där kostnaderna för hyra, lokaler och fastigheter (inklusive den icke-budgeterade saneringen av Hornsbergs bussdepå) överstiger budget med 254 mnkr samtidigt som ett besparingsbehov på 91 mnkr inte kunnat genomföras. Delvis motverkas detta av lägre kostnader för el och energi (40 mnkr) samt diverse mindre delposter.[12] För övriga drift- och underhållskostnader gäller att kostnaderna för IT underskrider budget med 54 mnkr, vilket främst hänförs till införandet av nytt driftsavtal samt förskjutningar i planerade aktiviteter, medan kostnaderna för investeringsprojekt överstiger budget med 8 mnkr. Angående underhållskostnaderna, se vidare avsnitt 3.1.1 och 4.3.

Övriga kostnader överstiger budget med 137 mnkr, bl.a. på grund av högre kostnader än budgeterat för debiterad tid till investeringsprojekt för förvaltningens personal (51 mnkr), skadestånd (38 mnkr) samt utrangering av anläggningar (131 mnkr). Inom posten utrangering av anläggningar utgörs 99 mnkr av kostnadsföring av restvärden kopplade till utbyte av delar i befintlig anläggning när ny anläggning tas i bruk. Resterande belopp (132 mnkr) består av kostnadsföring av upparbetade utgifter avseende pågående investeringsobjekt, (se avsnitt 3.2.3). De högre kostnaderna motverkas delvis av lägre kostnader för försäljning (41 mnkr), reklam och pr (23 mnkr) samt licenser (16 mnkr).

Avskrivningskostnaderna understiger budget med 146 mnkr, huvudsakligen beroende på tidsförskjutningar och försenade leveranser inom investeringprojekt. Detta motverkas dock delvis av att räntekostnaderna är 30 mnkr högre än budgeterat p.g.a. högre ränteläge och ökat upplåningsbehov.

2.1.2 Jämförelser med tidigare år

Då coronapandemins inverkan på ekonomin påverkat regionens verksamheter, om än i olika grad, försvåras jämförelser med året innan. Revisionen gör därför inte jämförelser med utfall för 2019 för någon av regionens styrelser eller nämnder.

[12] Inom posten drift och underhåll finns delposten underhåll, som i sin tur kan delas upp planerat/förebyggande underhåll respektive akut/avhjälpande underhåll. För en analys av utvecklingen av dessa delposter, se avsnitt 3.1.

2.1.3 Bedömning av ekonomiskt resultat

Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt i nämndens verksamhetsberättelse. Revisionen menar dock, som tidigare, att för att kunna förstå viktiga förhållanden i nämndens verksamhet behövs fördjupade och kompletterande analyser i verksamhetsberättelsen, jämfört med vad som anges i regionledningskontorets anvisningar. Det gäller exempelvis rapporteringen av personal- och konsultkostnader, där det finns en förvaltningsintern analys som skulle kunna biläggas verksamhetsberättelsen. Det är även viktigt att de olika komponenterna i kostnadsposten drift och underhåll analyseras utförligare än vad som för närvarande är fallet (se avsnitt 3.1.1 samt 4.3). Revisionen har tidigare noterat att redovisningen av trafikkostnaderna har förbättrats, men menar att förståelsen skulle underlättas ytterligare av en sidosammanställning per trafikslag

Revisionen bedömer att fullmäktiges mål om ekonomi i balans har uppnåtts i och med att det justerade resultatet överstiger resultatkravet.

2.2 Investeringar

Årets investeringar uppgår till 5 870 mnkr att jämföra med fullmäktiges budget på 7 472 mnkr (6 091 mnkr i budget 2019). Upparbetningsgraden fördelar sig på de olika investeringstyperna enligt följande:

Budget 2020 (utfall 2020 %)	**Ny-investeringar[13]**	**Ersättnings-investeringar[14]**	**Summa**
Objekt > 100 mnkr (specificerade[15])	4 526 (86 %)	1 365 (53 %)	5 891 (78 %)
Objekt < 100 mnkr (ospecificerade[16])	468 (55 %)	1 112 (91 %)	1 581 (80 %)
Summa	4 995 (83 %)	2 477 (70 %)	7 472 (79 %)

[13] Enligt *Styrande principer för Region Stockholms investeringar ska nyinvesteringar* ”skapa ökad nytta genom att ge förutsättningar för strukturella förändringar, öka utbud eller producerad volym eller genom införande av ny teknik eller nya metoder och arbetssätt vilka kräver ny teknik”.

[14] ”Ersättningsinvesteringar ska bibehålla befintlig nytta genom livscykelinvesteringar och säkerställer en fungerande verksamhet genom att säkerställa och bevara värdet på tillgången, genom att byta ut eller uppdatera tekniska lösningar, eller för att uppfylla myndighetskrav.”

[15] Begreppet ”specificerade” investeringar har tidigare använts för investeringsobjekt över 100 mnkr. Begreppet används inte längre i regionens styrande dokument. Dock kvarstår krav att både i underlag till budget och i uppföljning specificera investeringar över 100 mnkr. Revisionen har i denna rapport valt att, för enkelhetens skull, fortsätta använda begreppet ”specificerade”.

[16] Begreppet ”ospecificerade” investeringar har tidigare använts för investeringar under 100 mnkr. Begreppet används inte längre i regionens styrande dokument. Dock kvarstår det i praktiken då investeringsobjekt under 100 mnkr inte behöver specificeras i underlag till budget och inte heller i nämndens rapportering. Revisionen har i denna rapport valt att, för enkelhetens skull, fortsätta använda begreppet ”ospecificerade”.

Revisionen konstaterar att upparbetningsgraden i princip är på samma nivå som 2019, men med en budgeterat större investeringsvolym. Enligt nämnden kan det lägre utfallet jämfört med budget framförallt hänföras till budgetavvikelser inom Program Röda linjens uppgradering, C20-uppgraderingen, Utbyte av hissar och rulltrappor samt ospecificerade investeringar.

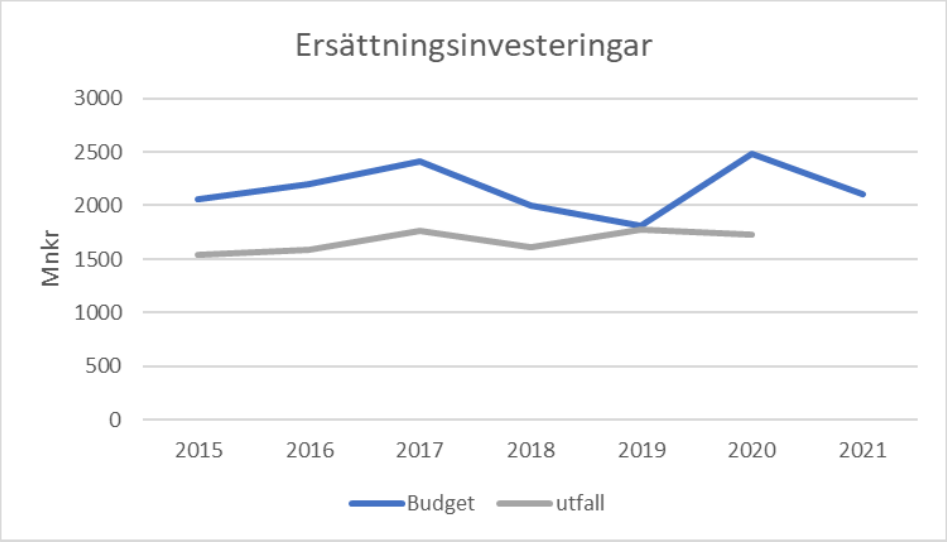
Investeringsverksamheten har enligt nämndens redovisning varit relativt opåverkad av pandemin. Som tidigare år visar enskilda objekt avvikelser mot budget för aktuellt verksamhetsår men i huvudsak anges andra orsaker till avvikelserna än pandemin.

2.2.1 Ospecificerade investeringar – investeringar under 100 mnkr

Ospecificerade investeringsobjekt över 50 mnkr ska enligt nämndens delegationsordning beslutas av nämnden, medan objekt under 50 mnkr kan beslutas av förvaltningschefen. Regionledningskontorets anvisningar kräver ingen redovisning eller analys gällande investeringsobjekt under 100 mnkr. Till nämndens verksamhetsberättelse finns bilagt en tabell med uppföljning av objekt som beslutats av nämnden under 100 mnkr.

2.2.2 Ersättningsinvesteringar

Gällande ersättningsinvesteringar (både under och över 100 mnkr) har upparbetningsgraden åter sjunkit jämfört med 2019.



Revisionen noterar att vare sig budget eller utfall för ersättningsinvesteringar kommenteras i nämndens verksamhetsberättelse. Som framgår av diagrammet ovan var budgeten för ersättningsinvesteringar högre 2020 jämfört med 2019. Revisionen har under flera år konstaterat att upparbetningsgraden för ersättningsinvesteringar varit låg vilket riskerar innebära att behovet av ersättningsinvesteringar skjuts framåt och successivt byggs på (se avsnitt 4.3).

Två större planerade ersättningsinvesteringar har påverkats av beslut under året. Tidigare inriktningsbeslut gällande bytespunkt Slussen har, som framkommit i revisionens projektgranskning,[17] visat på stora underhållsbehov för tunnelbanestationen som planerats ingå i arbetet vid Slussen. I genomförandebeslutet för objekt bytespunkt Slussen under 2020 ingick dock inte upprustningen av tunnelbanestationen utan ska utredas vidare. I projektrapporten framgår att revisionen uppfattar att det rör sig om närmare en miljard kronor i ersättningsinvestering som har lyfts bort. I underlaget inför nämndens genomförandebeslut finns inte någon konsekvensbeskrivning av vad det innebär. Inte heller i verksamhetsberättelsen kommenteras konsekvenserna eller hur de kommande utgifterna för ersättningsinvesteringen ska hanteras.

Upprustning av tunnelbanans Hässelbygren har varit aktuell i olika nämndärenden sedan 2012. Under 2019 beslutade trafiknämnden om förnyat utredningsbeslut. Totalutgiften är enligt beslutet budgeterad till knappt 1, 8 mdkr. Upprustning Hässelbygrenen har dock i fullmäktiges budgetbeslut 2021 tagits bort ur investeringsplanen för trafiknämnden (se avsnitt 3.2.2).

2.2.3 Specificerade investeringar – investeringar över 100 mnkr

Investeringsobjekt över 100 mnkr, med genomförandebeslut, kommenteras i verksamhetsberättelsen. Investeringsobjekt under utredning kommenteras inte och det efterfrågas inte heller i regionledningskontorets anvisningar.

Årets upparbetningsgrad, liksom tidigare år, varierar kraftigt mellan objekten. Ett fåtal objekt har enligt kommentarerna påverkats av pandemin. Flera objekt i genomförandeskedet under året har varit föremål för förnyade genomförandebeslut alternativt kommer att behöva förnyade genomförande beslut på grund av olika typer av fördyringar.[18] Det finns samtidigt exempel på att investeringsobjekt med kraftiga förseningar inte har tagits upp för nya genomförandebeslut. Investeringsobjektet Utbyte av hissar och rulltrappor skulle enligt genomförandebeslut ha färdigställts 2019. Sedan 2019 lämnas dock slutprognosen 2025 utan att nytt genomförandebeslut tagits. Även investeringsobjekt SL Lås är försenat utan nytt beslut. Enligt prognos ska investeringen vara klar 2022 jämfört med genomförandebeslutets slutår 2017.

2.2.4 Bedömning investeringar

Revisionen konstaterar att nämndens information gällande specificerade investeringar ytterligare har förbättrats med en större tydlighet för varje enskilt objekt gällande risker för t.ex. fördyringar och tidsförskjutningar. För att ytterliga underlätta för både nämndens och fullmäktiges insyn bör beskrivningar av konsekvenser av framförallt förseningar och avvikelser i projektens omfattning fortsatt utvecklas.

---

[17] Regionrevisorerna, Projektrapport 4/2020 Slussen – Styrning och kontroll av regionens investeringar

[18] Det rör sig om Program Saltsjöbanan, Bussterminal Slussen, Program Roslagsbanans utbyggnad, Depå Alkärrshallen, Förstärkning av innertak Fridhemsplan, Högvärdeskomponenter till pendeltågsfordon X60B.

När det gäller investeringar över 100 mnkr är det inte tydligt kommenterat om de avser ny- eller ersättningsinvestering. För att kunna följa och analysera nämndens hantering av ersättningsinvesteringar bedömer revisionen att nämnden behöver kommenterar budget och utfall gällande ersättningsinvesteringar över respektive under 100 mnkr samt hur budget och utfall förhåller sig till det långsiktiga behovet av ersättningsinvesteringar. Nämnden behöver även redogöra för vilka konsekvenser en låg upparbetningsgrad när det gäller ersättningsinvesteringar innebär på lång sikt.

Liksom tidigare bedömer revisionen att redovisningen av den omfattande investeringsverksamheten bör utformas med ett tydligare fokus på väsentliga avvikelser. Revisionen har i en granskning under året rekommenderat regionledningskontorets ledning att, i samarbete med berörda förvaltningar och bolag, utveckla formerna för investeringsrapporteringen i planerings- och uppföljningsdokument med fokus på en tydlig avvikelserapportering.[19] Tidigare lämnad rekommendation[20] till trafikförvaltningens ledning med motsvarande innehåll kvarstår.

2.3 Verksamhetsmässigt resultat

Nedan redovisas måluppfyllelsen gällande fullmäktiges mål för kollektivtrafiken. Trafiknämndens arbete utifrån fullmäktiges generella mål och fullmäktiges uppdrag kommenteras. Utöver detta redovisas och kommenteras nämndens egna indikatorer/mått kopplat till produktion och produktivitet.

Regionledningskontoret anger, i anvisningar för verksamhetsberättelsen, att indikatorer som inte går att mäta på grund av coronapandemin inte ska ingå i målbedömningen och att nämnden ska kommentera detta i sin verksamhetsberättelse. Trafiknämnden har i verksamhetsberättelsen beskrivit avvikelser i de indikatorer som inte går att mäta pga. coronapandemin.

2.3.1 Mål för kollektivtrafiken

Fullmäktiges särskilda mål för trafiknämnden har 2020 samlats under det nämndspecifika målet *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem*, se tabell nedan. Kopplat till detta nämndspecifika mål finns fem så kallade verksamhetsspecifika mål med sammanlagt elva indikatorer. Trafiknämndens uppföljning visar att de av fullmäktige satta målnivåerna har uppnåtts för fyra av dessa elva indikatorer. Tre indikatorer har inte kunnat mätas med anledning av coronapandemin. Nämnden konstaterar i sin verksamhetsberättelse att förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik har förändrats under året, men att ambitionen fortsatt är att nå de långsiktiga mål som är beslutade i det regionala trafikförsörjningsprogrammet fram till 2030.

Nämndens indikatorer för det nämndspecifika målet är dels inhämtade från Regionala utvecklingsplan för Stockholm (RUFS 2050), fullmäktiges

[19] Regionrevisorerna, Projektrapport 9/2020 Budgetstyrning inom Region Stockholm
[20] Rekommendation nr 37777, Regionrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2019

trafikförsörjningsprogram (TFP) respektive miljöprogram 2017-2021 (miljöprogrammet), dels av nämnden beslutade indikatorer.

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	Mål 2020	Bokslut 2020	Bokslut 2019	Klarat målvärdet
Regionfullmäktiges mål				
Attraktiva resor				
Nöjda resenärer – allmän kollektivtrafik	≥ 78 %	- %	80 %	Kan ej mätas
Nöjda resenärer – allmän skärgårdstrafik	≥ 96 %	- %	96 %	Kan ej mätas
Trygga resor				
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	≥ 79 %	- %	72 %	Kan ej mätas
Effektiva resor				
Kostnad per personkilometer, SL trafiken	≤ 3,35 kr	5,14 kr	3,3	Nej
Tusental påstigande en vanlig vardag	≥ 3 037	1 859	2 851	Nej
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna	≥ 51,5 %	47,5 %	- %	Nej
Hållbara resor				
Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram	≥ 80 %	33 %	-	Nej
Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	≥ 58 %	57 %	-	Ja
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	≥ 93 %	93 %	91 %	Ja
Tillgänglig och sammanhållen region				
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik	≥ 80 %	80 %	-	Ja
Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS), andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5	≥ 50 %	50%	-	Ja

Eftersom trafikförvaltningen i april 2020 beslutade att avbryta ombordundersökningar med anledning av pandemin har inte de verksamhetsspecifika målen **Attraktiva resor** och **Trygga resor** med tillhörande indikatorer kunnat följas upp. Istället har mätmetoden Kollektivtrafikbarometern[21] (Kollbar) använts, för att kunna se en trend kopplat till målen och indikatorerna. När det gäller indikatorn *andelen nöjda resenärer*[22] som är kopplat till målet om attraktiva resor har Kollbars resultat pendlat runt 78-79 procent under

[21] Svensk kollektivtrafiks mätning
[22] Kollbar ger mätvärden dels för kunder, dels för allmänhet. Resultaten följer varandra tämligen nära, men det ska noteras att de siffror som redovisas här gäller för *kunder*. I Kollbar redovisas ingen uppdelning per trafikslag, varför en redovisning uppdelad i Nöjda resenärer – allmän kollektiv trafik respektive Nöjda resenärer – allmän skärgårdstrafik inte kan göras.

2020. Det högsta värdet, 86 procent, noterades i februari innan pandemin nådde Sverige, och den lägsta uppmättes i oktober, då 73 procent uppgav att de var nöjda med sin senaste resa. Nämnden lyfter fram att de som är mycket oroliga för smitta är något mindre nöjda med kvaliteten, men att sambandet mellan oro och nöjdhet inte är lika starkt mot slutet av året som i början av pandemin.

När det gäller målet om Trygga resor med tillhörande indikatorn *Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar* uppvisar Kollbars resultat en nedåtgående trend hos resenärerna under året, från 72 procent i mars till 59 procent i augusti och oktober. Efter att ha gått stadigt nedåt under början av året förefaller den upplevda tryggheten ha stabiliserats på en ny, lägre nivå kring 60 procent mot slutet av året. Detta är en markant nedgång sedan föregående år och också betydligt lägre är fullmäktiges målvärde på ≥ 79 procent. Nämnden lyfter i verksamhetsberättelse att kopplingen mellan oro för smitta och den upplevda tryggheten är stark.

Målet **Effektiva resor** med tillhörande indikatorer har inte uppnåtts. Den pågående pandemin har påverkat måluppfyllelsen, i synnerhet när det gäller indikatorerna för *Kostnad per personkilometer* och *Tusental påstigande en vanlig vardag* vilka inte uppnår målvärdena (se avsnitt 2.3.1). För första gången sedan 2015 rapporteras ett utfall för indikatorn Kollektivtrafikens andel av de motoriserande resorna. Målvärdet för 2020 var 51,5 procent medan utfallet blev 47,5 procent, vilket är samma resultat som 2015. Revisionen noterar att det i nämndens verksamhetsberättelse framgår att indikatorn inte har uppnåtts med anledning av det minskade resandet till följd av pandemin. Granskningen visar dock att resevaneundersökningen som genomförts för att mäta utfallet är baserat på statistik från 2019, dvs. innan coronapandemin.

De verksamhetsspecifika målen **Hållbara resor** och **Tillgänglig och sammanhållen region** har uppnåtts eftersom fler än hälften av indikatorerna är uppfyllda i enlighet med regionledningskontorets anvisningar.

Målet **Hållbara resor** är nytt för nämnden 2020. Utfallet för indikatorn *Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet* är 57 procent varvid målvärdet 58 procent[23] för 2020 uppnås. Det innebär att fyra av sju mål i TFP beräknas uppnås till målåret 2030. Övriga mål i TFP har påverkats av coronapandemin. Utfallet för indikatorn *Andel förnybar energi i kollektivtrafiken* är 93 procent varvid målvärdet 93 procent för 2020 uppnås. Andel förnybar energi i kollektivtrafiken är också ett av målen i miljöprogrammet och TFP. Utfallet för indikatorn *Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram* är 33 procent medan målvärdet är 80 procent. Det innebär att tre av sammanlagt nio mål i miljöprogrammet beräknas uppnås till målåret 2021. Nämnden

[23] Skillnad på en procent beror på räknefel vid antagandet av indikatorn.

anger att tre av målen har påverkats negativt av coronapandemin under 2020.

Målet **Tillgänglig och sammanhållen region** har två nya indikatorer i jämförelse med 2019. Båda indikatorerna har uppnått målvärdet. När det gäller indikatorn *Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)* utgår förvaltningen från att fem moment[24] som är definierade i TFP ska vara möjliga att genomföra för alla resenärer. Tillgängligheten mäts vid de hundra största bytespunkterna, samt vid samtliga spårhållplatser. Utfallet är 80 procent liksom målvärdet. Andra indikatorn *Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS), andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5*[25] är hämtad från den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050). Målvärdet är att 50 procent av de regionala stadskärnorna ska ha restidskvot under 1,5 till Arlanda flygplats i jämförelse med bilens restid. Fyra av sju stadskärnor har enligt mätningen restidskvoter under 1,5 vilket innebär att målvärdet för indikatorn är uppnått. I TFP finns ytterligare indikatorer[26] med koppling till målet inklusive uppsatta målvärden för 2020. Revisionen noterar att dessa inte följts upp under 2020 (se avsnitt 4.1.3).

Måluppfyllelsen har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt i verksamhetsberättelsen.

Av granskningen framkommer att målnivåerna för samtliga indikatorer kopplat till det nämndspecifika målet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem ligger kvar på i stort sett samma nivåer för 2021. Detta uppges bero på att nämndens budgetunderlag för 2021 togs fram innan effekterna av pandemin var överblickbara. Nämndens långsiktiga mål, fram till 2030, kommer ligga fast även om nämnden enligt uppgift kommer att arbeta för en sänkning för de närmast kommande åren, genom budgetunderlaget för 2022.

2.3.2 Inriktningsmål med tillhörande verksamhetsspecifika mål

Utöver trafiknämndens nämndspecifika mål enligt ovan ska nämnden förhålla sig till fullmäktiges inriktningsmål **Långsiktig ekonomisk uthållighet**, **En hållbar regional utveckling** och **Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare**. Kopplat till dessa inriktningsmål finns tio verksamhetsspecifika mål och 27 indikatorer.

Målbedömning av inriktningsmålen ska enligt regionledingskontorets anvisningar endast göras på koncernnivå. Nämnder ska i verksamhetsberättelsen

---

[24] Planera resan; Köpa och använda biljett; Vistas, orientera sig på terminal, station, hållplats, kaj och brygga; Ta del av information; Ta sig ombord

[25] Förhållande mellan restid för kollektivtrafik gentemot biltrafik i angivna reserelationer. Beräkningsmetoden är kollektivtrafikens restid från SLs reseplanerare och biltrafikens restid från Floating Car data. Analys, tolkning och nedbrytning: Respektive relations restidskvot ska inte vara högre än 1,5.

[26] Bebyggelsetillskott som tillkommer i regionens relativt sett mest tillgängliga lägen och Restidkvot mellan stadskärnor på samma regionhalva.

göra en bedömning av måluppfyllelse för underliggande verksamhetsspecifika mål. Av regionledningskontoret anvisningar för verksamhetsberättelsen framgår det att ett verksamhetsspecifikt mål ska anses uppfyllt om mer än hälften av indikatorerna är uppfyllda. Nämnden rapporterar att åtta verksamhetsspecifika mål är uppfyllda och att två mål inte kan mätas med anledning av coronapandemin.

Måluppfyllelsen har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt i verksamhetsberättelsen.

2.3.3 Uppdrag från fullmäktige

Nämnden har under 2020 haft 28 uppdrag från fullmäktige, varav 18 är kvarvarande sedan tidigare år.[27] Av de 28 uppdragen bedömer nämnden att 22 är avslutade under året. Av dessa 22 uppdrag har ett uppdrag ersatts med ett nytt uppdrag 2021[28] samtidigt som två uppdrag inte kunnat genomföras och därmed avslutats[29], med anledning av coronapandemin[30].

Av nämndens sex återstående uppdrag uppges fyra pågå enligt plan, med slutdatum i juni 2021, medan två pågår med avvikelse, beroende på pandemin. Uppdraget *Utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt* har inte påbörjats under 2020. Nämnden beskriver att uppdraget prioriterats ner p.g.a. corona, men att uppdraget ingår som en framtida möjlighet inom ramen för det långsiktiga arbetet med att återfå resenärer efter pandemin. Även uppdraget *Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet ska utredas* har nedprioriterats med anledning av corona. Ett antal aktiviteter har påbörjats inom området, bl.a. en nulägesbild av kollektivtrafikens attraktivitet och en utvecklingsplan för kundservice. De aktiviteter som bedöms relevanta för att återfå tidigare intäktsnivå planeras att återupptas när corona-restriktionerna upphävs.

Uppdragen kommenteras i huvudsak i enlighet med regionledningskontorets anvisningar. Ett antal uppdrag rapporteras som avslutade även om granskningen visar att det kvarstår redovisning till och beslut av nämnden. Det rör sig om uppdragen *Utreda påstigning genom bussens alla dörrar* (redovisades enligt förvaltningen som informationsärende vid trafiknämndens beredning för tillgänglighet och framkomlighet i mars 2021) samt *Ta fram en uppdaterad utvecklingsplan för tunnelbanesystemet*, vilken enligt uppgift ska presenteras för nämnden i maj 2021. Detsamma gäller för uppdraget *Planera för de åtgärder som är nödvändig för att anpassa trafikstyrningssystemet för utbyggd tunnelbana*, där ett antal delaktiviteter genomförts men där

---

[27] Fjorton stycken från 2019, två från 2018, ett från 2017 och ett från 2015.
[28] Uppdraget *Ansvar för replipunkterna* har avslutats och ersätts med ett nytt uppdrag i budget 2021: *Förtydliga ansvaret för skärgårdens replipunkter och vilka förväntningar som kan ställas på kommuner och markägare gällande dessa*.
[29] I enlighet med regionledningskontoret anvisningar föreslog nämnden i samband med delåret att uppdragen ska avslutas.
[30] Det rör sig om uppdragen *Upphandla och på prov installera plattformsbarriärer* samt *Kommunicera att kollektivtrafik är ett grönt sätt att resa*.

genomförandebeslut skjutits till 2021 med hänvisning till krav i ny riktlinje för investeringar.

Uppdraget *Ta fram sociala konsekvensbeskrivningar som beslutsunderlag inför alla strategiska kollektivtrafiksatsningar*, har markerats som avslutat, men samtidigt uppges att arbetssätt/vägledning för hållbarhetsunderlag har påbörjats och att arbetet ska fortsätta inom ramen för ordinarie linjearbete.

Fullmäktige gav redan 2015 nämnden i uppdrag att utreda tillkommande investeringsbehov med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana. Initialt planerades för beslut om inriktning och planering under första halvåret 2021, men en förändrad tidplan för utbyggnad av tunnelbanan samt reducerat investeringsutrymme har påverkat arbetet med uppdraget. Uppdraget har trots detta markerats som pågående enligt plan.

2.3.4 Produktion

Nämnden kommenterar och analyserar ett antal mått gällande resande, utbud och produktivitet. Vissa av dessa mått används också som målsatta indikatorer, beslutade av fullmäktige respektive nämnd.

Antal påstigande (resande)

Den av fullmäktige fastställda indikatorn *tusental påstigande i den allmänna kollektivtrafiken på land en vanlig vardag*[31] har, som framgått av avsnitt 2.3.1, minskat med 35,5 procent jämfört med utfall 2019 och når inte upp till budgeterad nivå. Nämnden rapporterar att denna negativa påverkan förväntas fortsätta även under 2021 då resandet beräknas vara 83 procent av 2019 års nivåer. Nämnden kommenterar och analyserar också antal påstigande per trafikslag[32] i jämförelse med föregående år samt avvikelser mot nämndens målnivåer, och konstaterar att coronapandemin påverkat antalet resande för samtliga trafikslag kraftigt. Endast januari och februari 2020 var normala månader gällande antal resande. Störst minskning av antalet påstigande en vanlig vardag har tunnelbanan med 40,1 procent jämfört med 2019. För lokalbanor rapporteras en minskning på 37,2 procent jämfört med 2019, medan minskningen för pendeltågstrafiken uppgår till 33,8 procent. Minst förändring har busstrafiken med en minskning på 30,9 procent jämfört med 2019.

För skärgårds- och pendelbåtstrafiken redovisas minskningar med 35,5 respektive 50,5 procent jämfört med 2019. För skärgårds- och pendelbåtstrafiken rapporterar nämnden att årets två första månader visade på en kraftig ökning av resande med 31,1 procent jämfört med 2019 till följd av ett nytt trafikavtal, därefter har resandet minskat kraftigt till följd av coronapandemin.

[31] Indikator till målet Effektiva resor.
[32] Utgör också nämndbeslutade indikatorer till Effektiva resor.

Utbud och produktivitet

Nämndens utbuds- och produktivitetsmått är: punktlighet, antal sittplatskilometer[33], antal personkilometer[34] och beläggningsgrad[35]. Dessutom ställs de direkta kostnaderna[36] mot antal sittplatskilometer respektive antal personkilometer. Som framgått av avsnitt 2.1 är de direkta kostnaderna för 2020 relativt opåverkade av pandemin och sammantaget något lägre än budgeterat.

Punktlighet för respektive trafikslag utgör nämndbeslutade indikatorer till målet Attraktiva resor. Punktligheten har förbättrats för samtliga trafikslag jämfört med 2019 och samtliga trafikslag når upp till målvärde för 2020. Buss har ökat punktligheten mest av trafikslagen jämfört med 2019. Som huvudsaklig orsak anges att coronapandemin har minskat resandet med kollektivtrafik och att framkomlighet för bussar har ökat till följd av minskad trafik. Såväl tunnelbana som lokalbanor har bättre punktlighet jämfört med 2019 och uppfyller målvärdena för 2020. Även pendeltåg har bättre punktlighet jämfört med 2019 och uppfyller målvärdet för 2020. Den positiva trenden i punktlighet för pendeltåg förklaras vara resultat av en pågående samverkan mellan trafikförvaltningen, trafikverket och MTR för förbättrad störningshantering och ökad tillförlitlighet i infrastrukturen. Ett samarbetsavtal har även tecknats av parterna under 2020. För både båtpendel och skärgårdstrafik påbörjades punktlighetsmätningar först under juli månad 2020, därav redovisas inget utfall för 2019. Både båtpendel och skärgårdstrafik uppfyller respektive målvärde för 2020[37].

Utbudet av kollektivtrafik mäts genom *antal sittplatskilometer* och påverkas i stor utsträckning av hur mycket trafik som körs och fordonstyp. Generellt har coronapandemin reducerat trafiken och därmed också sittplatskilometer. Under 2020 har det totala antalet producerade sittplatskilometer minskat jämfört med 2019. Per trafikslag minskade utbudet för buss med 5,2 procent och för lokalbana med 5,5 procent. För pendeltåg rapporteras en ökning av antalet sittplatskilometer med 10,7 procent. Revisionen noterar att redovisningen inte innehåller utfallet för antal sittplatskilometer inom tunnelbana. Minskningen av antalet sittplatskilometer för buss är enligt nämnden resultat av en kortvarig neddragning av trafik under inledningen av pandemin i våras. Denna kortvariga trafikminskning resulterade i en akut förstärkningstrafik, vilken inte fullt ut inkluderas i måttet antalet sittplatskilometer. Nämnden anger vidare att det minskade antalet sittplatskilometer för lokalbana beror på en avstängning av Roslagsbanan mellan Kårsta och Täby kyrkby till följd av banans upprustning. Orsaker till ökningen av sittplatskilometer för pendeltåg anges av nämnden framför allt bero på att årets trafikplan, innehöll en

[33] Antal sittplatskilometer = antal sittplatser som ställs till förfogande (fordonstyp avgörande) multiplicerat med antalet utbudskilometer (fordonskilometer till trafikanternas förfogande). För skärgårds- och pendelbåtstrafiken används måttet antal passagerartimmar.
[34] Antal personkilometer = resenärernas sammanlagda reslängd i kilometer.
[35] Beläggningsgrad = antal personkilometer/antal sittplatskilometer, visar graden av andelen utnyttjat trafikutbud i förhållande till totalt utbud.
[36] Innebär direkta kostnader avseende den körda trafiken.
[37] Helår finns dock ej uppmätt och redovisas inte i bilagan, mätvärden avser andra halvåret.

större mängd trafikproduktion än föregående års trafikplan i kombination med en viss extrabeställning av långa tåg. Nämnden kommenterar generellt, i likhet med tidigare år, att fordonstyp påverkar utvecklingen av sittplatskilometer då nyare fordon generellt har färre sittplatser än äldre. Det lämnas dock ingen analys av hur detta förhåller sig till de övergripande målen i kollektivtrafiken.

Utbudet för skärgårds- och pendelbåtstrafiken mäts i *antalet passagerartimmar*[38]. Utbudet har minskat med 12,2 procent jämfört med 2019. Nämnden förklarar denna minskning med att coronapandemin inneburit färre resande för detta trafikslag.

Jämfört med föregående år har *kostnad per sittplatskilometer* ökat med 7,3 procent för buss, 6,8 procent för lokalbana och minskat med 9,9 procent för pendeltåg. Revisionen noterar att kostnad per sittplatskilometer rapporteras vara i linje med föregående år för tunnelbana, men att kostnad per sittplatskilometer för 2019 inte har redovisats. Kostnaden per passagerartimme för Skärgårdstrafiken (WÅAB) uppgick till 154 kr vilket är en ökning med 18,1 procent jämfört med 2019.

Resenärers konsumtion av kollektivtrafiken mäts i *personkilometer*. Under 2020 har antalet personkilometer pga. minskat resande under coronapandemin, minskat kraftigt för samtliga trafikslag. Jämfört med föregående år har antal personkilometer minskat för samtliga trafikslag; pendeltåg (32,5 procent), lokalbana (39,4 procent), busstrafik (32,7 procent) och tunnelbana (39,3 procent). För skärgårdstrafiken (WÅAB) rapporteras inte detta mått.

Måttet *kostnad per personkilometer* är av fullmäktige fastställt som indikator till målet Effektiva resor. Som framgått av avsnitt 2.1 är kostnaden betydligt högre 2020 jämfört med 2019. Revisionen noterar att utfall för 2019 inte redovisas i nämndens verksamhetsberättelse. Samtliga trafikslag har haft ökade kostnader per personkilometer. För buss rapporteras att kostnad per personkilometer ökat med 51 procent jämfört med föregående år. Även för tunnelbana rapporteras en kraftig ökning som uppgår till 66,3 procent jämfört med 2019. För pendeltåg samt lokalbanan rapporteras är en ökning av kostnaden per personkilometer med 47,8 respektive 66,4 procent jämfört med föregående år. Nämnden framhåller att kostnad för personkilometer påverkats starkt av det minskade resandet till följd av coronapandemin.

Den genomsnittliga *beläggningsgraden* minskade jämfört med 2019 för samtliga trafikslag; buss (21,5) minskning med 8,7 procent, tunnelbana (24,5) minskning med 16,6 procent, pendel (18,7) minskning med 20,3 procent och lokalbana (20,1) minskning med 11,3 procent.

För skärgårdstrafiken (WÅAB) rapporteras inte detta mått.

[38] Passagerartimmar = medelreslängd i timmar * passagerare (påstigande)

2.3.5 Bedömning av verksamhetsmässigt resultat

Revisionen konstaterar att pandemin haft stor effekt på nämndens möjlighet att uppnå det verksamhetsmässiga resultatet. Majoriteten av de av fullmäktige beslutade indikatorerna för trafiknämnden är hämtade från fullmäktiges långsiktiga strategiska planering. Det är viktigt att nämnden analyserar hur coronapandemin påverkar möjligheten att nå den långsiktiga målsättningen. Revisionen ser därför positivt på att nämnden inför budget 2022 planerar att se över målvärdena för indikatorerna.

Revisionen bedömer att det pågår ett systematiskt arbete med de uppdrag som nämnden fått från fullmäktige. Revisionen menar dock att uppdrag inte ska rapporteras som avslutade förrän de nämndbehandlats, vilket har varit fallet för ett antal uppdrag under 2020. Revisionen noterar också, liksom i årsrapporterna för 2018 och 2019, att uppdraget från 2015 om att utreda tillkommande investeringsbehov i tunnelbanan markerats som pågående enligt plan trots att det av kommentarer framgår att det finns ytterligare förseningar.

Revisionen ser, liksom föregående år, positivt på att nämnden utvecklat sin rapportering gällande produktionen och bedömer att redovisningen följer regionledningskontorets anvisningar. För 2020 konstaterar revisionen att coronapandemin är den enskilt viktigaste faktorn vad gäller utfallet för de olika måtten och graden av måluppfyllelse.

Revisionen betonar, i likhet med tidigare år, vikten av att nämnden framåt analyserar och kommenterar hur budgeterade nivåer och utfall för utbudsmåtten förhåller sig till de övergripande målen i kollektivtrafiken. Revisionen föreslår även att nämnden inkluderar längre tidsserier i sin rapportering så att trender enkelt kan följas. Nämnden bör också förtydliga målstyrningen och kommentera uppdelningen i dels nämndspecifika indikatorer som följs upp med målnivåer, dels mått som inte målsätts.

3 Ekonomi- och investeringsstyrning

I detta avsnitt redovisas granskning av nämndens ekonomi- och investeringsstyrning, när det gäller den verksamhet som utövats inom trafikförvaltningen inklusive SL/TF och SL:s dotterbolag. Den granskning som redovisas i avsnittet är en del av granskningen av intern styrning och kontroll (se även avsnitt 4). Revisionen har anpassat sin granskning utifrån de omständigheter som rått under 2020. Revisionen gör därför inte en samlad bedömning av nämndens interna styrning och kontroll 2020 utifrån den tregradiga skala som vanligen används, se bilaga 3.

3.1 Ekonomistyrning

Nämnden har i delrapporten för 2020 prognostiserat årets resultat till -2 430 mnkr. Utfallet blev 1 341 mnkr högre än prognosen i delårsrapporten, eftersom det statliga bidraget för intäktsbortfall p.g.a. corona inte räknades in i prognosen. Detta då det vid prognostidpunkten var osäkert hur stort bidraget

skulle bli. Statsbidraget för 2020 uppgick till 1 332 mnkr. Regeringen aviserade i september 2020 att ytterligare totalt två miljarder, utöver de utbetalade statsbidrag som utbetalats i december 2020 (se 2.1.1), kommer att utbetalas som stöd för att täcka intäktsbortfall för kollektivtrafikmyndigheterna under 2021. Ansökningsprocessen för detta bidrag har ännu inte initierats och Region Stockholms andel är därmed oklar.

I revisionens årsrapport för trafiknämnden 2019 konstaterades att det pågår ett utvecklingsarbete inom förvaltningen gällande analys av den långsiktiga kostnadsutvecklingen, i linje med synpunkter som tidigare framförts av revisionen. Liksom 2019 konstaterar revisionen att de underlag gällande den framtida ekonomin som nämndbehandlats fortfarande bara visar utvecklingen fyra år framåt i tiden. Revisionen har framfört att detta är en för kort period för att kunna överblicka konsekvenser av de investeringar som nämnden beslutar om.

3.1.1 Pågående och planerade effektiviseringsåtgärder

Under senare år har det, framförallt i fullmäktiges budgetbeslut, funnits initiativ, uppmaningar och uppdrag kopplade till nämnden styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och effektiviseringsarbete. Revisionen har vid flera tillfällen[39] pekat på vikten av att nämnden tydliggör vilken effektiviseringspotential som finns inom verksamheten och att denna potential behöver konkretiseras. Nämnden arbetar också sedan ett antal år tillbaka med ett uppdrag från fullmäktige att ta fram en *effektiviseringsplan*. Uppdraget rapporteras i verksamhetsberättelsen för 2020 som avslutat, samtidigt som nämnden uppger att arbetet med effektiviseringsplanen har intensifierats ytterligare.

Mot bakgrund av nämndens stora coronarelaterade intäktsbortfall har effektiviseringsarbetet fått förnyat fokus. Dessutom ska administrationens andel av kostnaderna sänkas med 10 procent under 2021, i enlighet med fullmäktiges uppdrag till nämnden i budgeten för 2021[40]. För indikatorn Administrationens andel av kostnaderna rapporteras för 2020 ett utfall på 2,4 procent, att jämföra med 2,3 procent föregående år. Den marginella ökningen uppges bero på att de utfördelade centrala kostnaderna från serviceförvaltningen för facility management är högre än för tidigare år, då detta sköttes i trafikförvaltningens egen regi.

I nämndens underlag för budget 2021[41] ger nämnden en kortfattad beskrivning av effektiviseringsarbete inom fyra fokusområden – köpt trafik, digitalisering, beställarorganisation och kompetensförsörjning samt affärsmodeller. Förslaget innehåller också en lista över ett antal kostnadsposter som justerats ner i förhållande till de av verksamheten äskade behoven. En av dessa

[39] Regionrevisorerna, Delrapport trafiknämnden 2020, Landstingsrevisorerna, Projektrapport 12/2018, Kostnaderna i kollektivtrafiken
[40] RS 2020-0469
[41] TN 2019-1348, RS 2020-0078

kostnadsposter är Drift och underhåll. För att klara resultatkravet har posten justerats ner med 125 mnkr i förhållande till de av verksamheten äskade medlen inför 2021 utan att det närmare preciserats hur denna besparing ska realiseras. Nämnden anger vidare att konsekvenserna av denna och andra gjorda nedjusteringar utreds under arbetet med verksamhetsplan 2021.

Revisonen noterade i delrapporten 2020 att nämnden i budgeten för 2020 infört ett generellt sparbeting på 91 mnkr för drift och underhåll, som enligt nämndens prognos inte skulle kunna uppnås. Av nämndens verksamhetsberättelse för 2020 framgår också att sparbetinget inte kunnat realiseras. Underhåll har istället lett till en kostnadsökning på 3 mnkr gentemot budget.

I nämndens yttrande[42] över regionledningskontorets förslag på åtgärder för att effektivisera den övergripande administrationen inom regionen, presenteras ett antal effektiviseringsmöjligheter inom trafikförvaltningens administration och arbetssätt. Även här rapporteras att administrationens kostnad av de totala kostnaderna ligger på cirka 2 procent, vilket är i nivå med utfallet för 2019. Samtidigt konstateras att de administrativa kostnaderna i absoluta tal har ökat sedan 2018. Att andelen trots det kan ligga kvar runt 2 procent förklaras av att kostnaderna för anläggning och trafik ökat i motsvarande grad. Vidare uppges att kostnaden för administration kan effektiviseras genom digitalisering, nya arbetssätt och samordningssynergier i relation till regionen som helhet respektive internt inom förvaltningen eller inom berörda branscher. Även redan genomförda kostnadsbesparingar inom personalområdet samt utvecklingsarbete inom verksamhets- och ekonomistyrning redovisas översiktligt.

3.1.2 Förvaltningschefsuppdrag: Kollektivtrafiken under respektive efter pandemin

I samband med revisionens delrapport[43] noterades det att ett så kallat ”återtagandeprojekt” hade initierats av förvaltningschefen. Enligt trafiknämndens delårsrapport 2020[44] organiserades projektet som ett tvärfunktionellt samarbete inom förvaltningen med fokus dels på omedelbar krishantering, dels på mer långsiktig scenarioanalys, plan för intäktsåtertagande samt resursprioriteringar. Återtagandeprojektet startades upp i ett läge där coronapandemin förväntades vara under kontroll, vilket senare visade sig inte vara fallet. Det var tänkt som ett tidsbegränsat arbete.

I fullmäktiges budget för 2021 finns ett uppdrag till trafiknämnden med tydlig bäring på återtagandeprojektet: Trafiknämnden uppdras att skyndsamt vidta åtgärder för att *anpassa trafikutbudet* till resenärernas förändrade efterfrågan på grund av covid-19-pandemin, vidta andra *effektiviseringar* samt ytterligare *säkerställa kollektivtrafikens intäkter* i syfte att uppnå en budget i balans 2021. I slutet av 2020 beslutade trafikförvaltningens ledningsgrupp

[42] FUT 2020-1127 TN 2020-1249
[43] Regionrevisorerna, Delrapport trafiknämnden 2020
[44] TN 2019-1348, RS 2020-0088

att återtagandeprojektet skulle delas upp i två separata så kallade förvaltningschefsuppdrag (FC-uppdrag): *Kollektivtrafiken under restriktioner* respektive *Kollektivtrafiken efter pandemin*. Uppdragen är i sin tur uppdelade i ett antal separata deluppdrag som drivs i fokusområden som en del av ordinarie linjearbete. Uppföljning ska under 2021 ske månadsvis till trafikförvaltningens ledningsgrupp. Rapportering sker till nämnden kopplat till fullmäktigeuppdraget.

FC- uppdraget *Kollektivtrafiken under restriktioner* har deluppdragen säkra biljettintäkter, säkra reklam och hyresintäkter, genomföra trängselåtgärder, covid-anpassa avtal samt anpassa trafikproduktionen till nytt resande. Uppdraget gäller under tiden som folkhälsomyndigheten har restriktioner kopplade till coronapandemin. FC-uppdraget *Kollektivtrafiken efter pandemin* har deluppdragen biljettsortiment, servicetjänster, reklamaffärer, mobilitetstjänster samt marknad och försäljning. Fokus under 2021 kommer vara att genomföra studier, analyser och arbeta fram aktiviteter för att därefter, under 2022 och 2023, presentera och implementera åtgärder. Uppdraget är tidsatt fram till 2024.

Flera av deluppdragen kopplar till, och bygger vidare på, fullmäktigeuppdrag som nämnden har redovisat som avslutade i verksamhetsberättelsen för 2020. Detta gäller bland annat uppdragen Utveckla service och intäkter i kollektivtrafiken, Samordning av utvecklingen av smarta mobilitetslösningar i Stockholmsregionen och Försök med digitala försäljningsombud. Gällande arbetet med trafikplanering samt trafikupphandlingar/avtal, se avsnitt 4.1.2.

3.1.3 Bedömning

Revisionen konstaterar att trafiknämnden befinner sig i ett svårt planerings- och styrningsläge, givet de stora osäkerheter som coronapandemin genererar i förhållande till verksamheten. Även med ett fortsatt effektiviseringsarbete, och de åtgärder som initierats av förvaltningschefen, finns enligt revisionen risk för att pandemin och dess effekter får fortsatt stora konsekvenser för nämndens ekonomi flera år framöver. Det kan därför finnas behov av mer genomgripande åtgärder framöver. Trafiknämnden bör därför, tillsammans med regionstyrelsen, ta fram tänkbara strategier och deras konsekvenser både ekonomiskt och verksamhetsmässigt för att långsiktigt kunna hantera den osäkerhet som pandemin medfört.

Nämnden har under flera år arbetat med ett fullmäktigeuppdrag att effektivisera sin verksamhet, vilket nu intensifierats ytterligare, dels genom arbetet med effektiviseringsplanen, dels genom två förvaltningschefsuppdrag. Revisionen noterar att det är svårt att utifrån indikatorn Administrationens andel av kostnaden avgöra om någon effektivisering av den administrativa verksamheten de facto skett, då utfallet även kan påverkas av storleken på förvaltningens totalkostnad. Nämnden framhöll själv, i sitt yttrande över regionledningskontorets promemoria Effektiv administration i Region Stockholm, att kostnaden för administrationen i absoluta tal ökat men att andelen kunnat

hållas konstant tack vare att trafikkostnaderna också ökat samt att verksamheten som helhet växer genom investeringarna.

Revisionen konstaterar vidare att planerat/förebyggande underhåll inte genomförts i planerad utsträckning under året och i likhet med tidigare år skjutits framåt i tiden. Samtidigt har det avhjälpande underhållet kostat mer än budgeterat. Revisionen menar att konsekvensanalyser behövs av effekter av att tidigare planerat/förebyggande underhåll skjutits upp. Revisionen har också tidigare[45] poängterat att för den här typen av förhållanden behövs fördjupade och kompletterande analyser i nämndens verksamhetsberättelse, jämfört med vad som anges i regionledningskontorets anvisningar.

Tidigare lämnad rekommendation[46] till nämnden om att stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen samt löpande efterfråga information om utvecklingen kvarstår.

3.2 Den övergripande investeringsstyrningen

Nedan redovisas revisionens granskningar gällande trafiknämndens övergripande investeringsstyrning. Revisionen har därutöver genomfört granskningar av programmet Nytt biljettsystem respektive investeringsverksamheten kopplat till Slussen vilka redovisas i avsnitt 3.3 och 3.4. En granskning av förutsättningar för avtalsuppföljning inom investeringsverksamheten redovisas i avsnitt 3.5.

3.2.1 Implementering av regionens nya investeringsprocess

Inom ramen för fullmäktiges beslut om budget 2019 fastställdes *styrande principer för investeringsverksamheten* för regionen. Kompletterande *riktlinjer för investeringsverksamheten* fastställdes sedan i samband med fullmäktiges budgetbeslut för 2020. Revisionen har i tidigare granskningar bedömt att regionstyrelsen behöver förtydliga de nya riktlinjerna för investeringar inom flera delområden.[47]

De nya styrande dokumenten definierar en ny, utökad process för regionens investeringshantering, *åtgärdsvals- och investeringsprocessen (ÅIP). Åtgärdsvalsprocessen* reglerar hur identifierade behov ska omhändertas för analys och val av åtgärd. Analysen kan t.ex. resultera i att ett behov ska lösas på ett annat sätt än genom en investering. ÅIP innehåller också ett nytt slutsteg, *effektrealisering*, som syftar till att systematiskt följa upp och utvärdera realiseringen av uppsatta effektmål för en investering. Själva *investeringsprocessen* omfattar som tidigare två utredningsfaser, nu benämnda inriktning respektive planering, samt en genomförandefas. För hela ÅIP definieras

[45] Regionrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2019
[46] Rekommendation nr 28826 (nr 868 enligt tidigare numrering), Landstingsrevisorerna, delrapport trafiknämnden 2016
[47] Regionrevisorerna, Projektrapport 14/2019 Investeringsprocessen Förutsättningar för styrning och samordning

vilka underlag som ska finnas för beslut och övergång till nästa steg samt vilken instans som ska fatta beslut.

För att implementera den nya processen har trafikförvaltningen initierat ett utvecklingsprojekt som under 2020 har arbetat med att analysera och beskriva samtliga delar i den nya processen samt ta fram de verktyg och mallar som förvaltningen behöver. Som framgick av revisionens delrapport för regionstyrelsen 2020 har regionledningskontoret inte haft någon motsvarande process för att utveckla och komplettera den regionövergripande styrningen av processen. För ett antal frågeställningar har trafikförvaltningen därför arbetat med att ta fram egna förslag som sedan stämts av med tjänstemän inom regionledningskontoret för att få besked om de ligger i linje med riktlinjens intentioner.

I trafikförvaltningens projekt ingår också ett antal interna utbildningsaktiviteter. Det framgår av revisionens granskning i samband med årsrapporten att trafikförvaltningens projektarbete i huvudsak ligger i fas med ursprunglig tidplan med undantag av genomförandet av utbildningarna. Dessa har, på grund av pandemin, i huvudsak förskjutits till första kvartalet 2021. Förvaltningen ser ett behov av ett fortsatt arbete med implementering och vidareutveckling av processen parallellt med hantering av nya och pågående investeringsobjekt. Tidigare har förvaltningen identifierat en särskild komplexitet när det gäller ersättningsinvesteringar samt IT-investeringar. Detta är enligt förvaltningen i viss mån hanterat, men det återstår fortfarande en del praktiska utmaningar när det gäller IT-investeringarna. Förvaltningen ser också fortsatta utmaningar i hur områdena ekologisk och social hållbarhet ska hanteras i den nya processen.

I delrapporten 2020 för trafiknämnden noterade revisionen viss problematik med övergångsregler till den nya investeringsprocessen för ett antal redan pågående investeringsobjekt i tidiga faser. Revisionen konstaterade att förvaltningen hanterat problematiken i samråd med regionledningskontoret.

Revisionen har tidigare pekat på att det varit otydligt när och hur begreppet ”program” har använts. Uppföljning av investeringsobjekt över 100 mnkr har i vissa fall inte utgått från de enskilda objekt där genomförandebeslut har fattats av fullmäktige. Objekt har istället slagits ihop till ett program där flera genomförandebeslut ingår. Bakgrunden till hopslagningen kan då ha varit ett förvaltningsinternt behov av att gemensamt styra de olika objekten. Det har inneburit att nämnden/fullmäktige inte har kunnat följa utvecklingen utifrån de enskilda genomförandebesluten utan det är enbart en sammanslagning av de enskilda besluten som redovisats. Årets granskning visar att programhanteringen nu har förtydligats så att begreppet program enbart ska användas i den interna projektstyrningen inom trafikförvaltningen.[48] För ”program” som

[48] När det handlar om att ur ett effektiviseringsperspektiv styra flera objekt samlat används internt begreppet ”organisatoriska program”. När det handlar om att flera objekt ska uppnå en gemensam effekt används begreppet ”systemprogram”.

redan är beslutade kommer dock namnsättningen leva kvar i rapporteringen på regionnivå.

Det framgår av granskningen att det är en utmaning framåt att hantera kraven på relativt detaljerad kalkylering i tidiga skeden kombinerat med de regionövergripande styrdokumentens krav på att en investering vid beredning ska betraktas i sin helhet. I förvaltningens utvecklingsarbete ingår att säkerställa att specificerade objekt definieras på rätt nivå samtidigt som det ska vara möjligt att hantera kalkyleringen.

3.2.2 Framtida investeringsbehov

Trafiknämnden ska enligt sitt reglemente ”bedöma vilka åtgärder, inklusive investeringar, som är nödvändiga och effektiva för att vidmakthålla och utveckla kollektivtrafiken enligt gällande regionalt trafikförsörjningsprogram samt regionala utvecklingsplan (regionplan och regional utvecklingsstrategi)”. Nämnden ska vidare samverka med ett antal intressenter och ”därvid säkerställa att utbudet av regional kollektivtrafik anpassas till länets behov och samordnas med transportsystemets övriga delar på ett effektivt sätt”. Revisionen har i flera tidigare rapporter[49] pekat på att nämnden bör precisera hur de framtida investeringsbehoven ser ut. Detta gäller både behovet av nyinvesteringar utifrån den strategiska utvecklingen av kollektivtrafiksystemet, men också behovet av ersättningsinvesteringar för att vidmakthålla systemets funktionalitet.

Det strategiska ramverket

I nämndens underlag till kommande budget framgår att aktuella och långsiktiga investeringsbehov ska tydliggöras i olika utvecklingsplaner i det så kallade strategiska ramverket. Både revisionen och förvaltningens egen internrevision[50] har tidigare pekat på att det inte är tydligt vilka typer av dokument som ingår det strategiska ramverket samt hur dessa ska förhålla sig till varandra. Det har också framgått att flera dokument i praktiken inte är framtagna eller inte längre aktuella.

Årets granskning visar att förvaltningen arbetat med att se över struktur och form för det strategiska ramverket och de dokument som ska ingå. Revisionen har tagit del av ett dokument som specificerar vilka dokument som ingår samt bland annat vilken funktion de har och hur de förhåller sig till varandra. Revisionen noterar att arbetet med ramverket numer också på ett tydligt sätt pekar ut förvaltningsplaner som en viktig del i ramverket (se avsnitt 4.3). Förvaltningsplaner ska tydliggöra hur tillgångarnas funktion, säkerhet och värde ska säkerställas utifrån beslutad målbild. Det framgår samtidigt att det, liksom för flera av de övriga dokumenten, i dagsläget inte finns tillräckligt utvecklade förvaltningsplaner som kan fylla den funktionen.

---

[49] Exempelvis Landstingsrevisorerna, Projektrapport 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken
[50] Revisionsrapport Internrevision Urval av och ändringar i projekt på trafikförvaltningen, TN 2019-0289-1

När och hur ramverket kommer att fastställas är ännu inte tydliggjort. Enligt tidplanen kommer samtliga ingående dokument att vara framtagna 2023. Det framgår samtidigt att pandemin sannolikt kommer att ha både kort- och långsiktiga effekter på bl.a. resemönster och efterfrågan på kollektivtrafik. Det har inte framgått om och i så fall hur detta påverkar arbetet med att ta fram dokumenten som ingår i ramverket.

Tillkommande investeringar i tunnelbanan

En viktig fråga kopplat till kommande investeringar är frågan om behov av tillkommande investeringar kopplat till utbyggnaden av tunnelbanan. Trafiknämnden fick 2015 i uppdrag[51] av fullmäktige att utreda dessa behov och uppdraget har sedan dess rapporterats som pågående. Nämnden anger i verksamhetsplanen för 2021 att behovet av tillkommande investeringar som resultat av utbyggd tunnelbana är identifierat för planperioden. Samtidigt anges det i uppföljning av själva fullmäktigeuppdraget att investeringsbehoven behöver ses över. Detta med anledning av förändrad tidplan för utbyggnaden av tunnelbanan samt reduceringar i trafiknämndens investeringsplan (se avsnitt 3.2.3).

Förvaltningen har när det gäller tillkommande behov kopplat till utbyggnaden av tunnelbanan tidigare hänvisat till pågående systemanalys och framtagande av utvecklingsplan tunnelbana (utvecklingsplanerna ingår i det strategiska ramverket). Enligt uppgift ska en ny version av utvecklingsplan tunnelbana vara färdigställd och redovisas till nämnden under första halvåret 2021.

I verksamhetsplan 2021 anges även att tillkommande investeringar kopplat till Sverigeförhandlingen[52] är identifierade för planperioden. Någon sådan redovisning har dock inte presenterats även om det framgår av nämndens underlag till budget 2021 att objektet Roslagsbanans utbyggnad innehåller tillkommande investeringar (se också om Roslagsbanans utbyggnad nedan.)

Framtida investeringsvolymer enligt nämndens underlag till budget 2021

Revisionen konstaterade i samband med delrapporten för 2020 att trafiknämndens förslag till investeringsplan för 2021 innehåller förslag om tillkommande investeringsvolymer på drygt en miljard kronor. De utökade volymerna i förslaget finns dels i helt nya objekt, dels i befintliga objekt där tidigare uppskattade utgifter inte visat sig vara tillräckliga eller där tidigare redovisade utgifter enbart omfattat medel för utredning.

Nämnden slår i förslaget till investeringsplan fast att planen inte visar hela behovet av investeringar. Revisionen konstaterade i delrapporten att nämnden i sitt budgetunderlag beskriver att det finns omfattande behov framåt för

[51] Uppdrag åt trafiknämnden att, i samråd med landstingsstyrelsen, utreda tillkommande investeringsbehov för befintlig tunnelbana, bytespunkter samt angränsande anläggningar med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling

[52] Trafikförvaltningen hanterar två av investeringarna i Sverigeförhandlingen: Spårväg syd och Roslagbanan i tunnel från Universitet till City via Odenplan.

att säkerställa både en väl fungerande kollektivtrafikanläggning och en ökad tillgänglighet. Enligt nämnden finns också indikationer på utökat behov av tillkommande investeringar som resultat av utbyggd tunnelbana (se avsnitt nedan) och beslutade objekt inom Sverigeförhandlingen samt ett ökat behov av underhåll och ersättningsinvesteringar, även kopplat till digitalisering. Revisionen konstaterar att de ytterligare investeringsbehoven inte preciserats i nämndens underlag till budget 2021. Nämnden hänvisar till trafikförvaltningens arbete med att tydligare synliggöra aktuella och långsiktiga investeringsbehov.

3.2.3 Investeringsobjekt inom investeringsplanen 2021-2030

Som framgått ovan har trafiknämnden i enlighet med regionledningskontorets anvisningar lämnat ett underlag till investeringsplan 2021- 2030 med en inbördes prioritering av investeringsobjekten. Nämnden har också, i enlighet med anvisningarna, beskrivit vilka konsekvenser en eventuell bortprioritering av varje enskilt objekt skulle få.

I fullmäktiges fastställda investeringsplan för åren 2021-2030[53] är ett antal objekt i trafiknämndens tidigare investeringsplan (för åren 2020-2029) borttagna. Även några av de nya objekt som nämnden föreslagit i underlaget till budget 2021 saknas. Revisionen har i en särskild projektrapport[54] granskat budgetprocessen, inklusive hanteringen av ett särskilt uppdrag från fullmäktige om en översyn av investeringarna. Revisionen konstaterar i granskningen att regionstyrelsens förslag till fullmäktige inte innehöll någon information om att objekt tagits bort och att förslaget inte innehöll några konsekvensbeskrivningar gällande borttagandet av objekten. I granskningen konstaterar revisionen att trafiknämnden i sitt underlag satt högre prioritet på vissa av de bortplockade objekten jämfört med de objekt som finns kvar utan att detta har kommenterats i regionstyrelsens förslag.

En genomgång av fullmäktiges investeringsplan visar att fyra av nitton bortplockade objekt redan var i planeringsfasen, dvs. fasen innan att ett genomförande startas. Tio objekt hade beslut om att starta utredning, den första fasen i själva investeringsfasen, medan övriga fem objekt har rubricerats som föremål för kommande beslut. Neddragningen av investeringsplanen innebär att 107 mnkr av tidigare nedlagda utredningsutgiftger för borttagna objekt hittills har kostnadsförts då objekten inte längre är aktuella. De borttagna objekten kommenteras inte i nämndens verksamhetsberättelse för 2020. Granskningen visar att de kostnadsförda objekten följaktligen inte heller längre har en totalprognos inlagd i nämndens investeringsbilaga.

Några av de borttagna objekten har dock ännu inte kostnadsförts och de finns kvar i investeringsbilagan, vilket kommenteras med en not för berörda objekt: ”Ej del av beslutad investeringsplan 2021”. Enligt uppgift från förvaltningen beror detta på att det, av olika skäl, fortfarande finns behov av att helt

[53] RS 2020-0469
[54] Regionrevisorerna, Projektrapport 9/2020 Budgetstyrning inom Region Stockholm

eller delvis genomföra dessa investeringar. Andra skäl är t.ex. pågående förhandling som inte kunnat avslutas direkt.[55] Totalt handlar det om investeringar på 2 361 mnkr. Se även avsnitt 2.2.2 gällande Hässelbygrenen.

Även objektet Roslagsbanans utveckling omnämns i investeringsbilagan med en not. Detta objekt gäller fordon och depåer kopplat till Roslagsbanans utbyggnad till City (enligt Sverigeförhandlingen) där utgifter för förberedelser funnits inför ett inriktningsbeslut. Med anledning av att objektet nu är borttaget i fullmäktiges budget är hanteringen framåt enligt förvaltningen oklar. Den uppskattade utgiften för detta objekt är enligt nämndens underlag till budget 2021 5 650 mnkr.

Av trafiknämndens verksamhetsplan för 2021 framgår att investeringsplanen justerats ned med omkring 10 460 mnkr[56] jämfört med budgetunderlaget från trafiknämnden. Nämnden kommenterar inte de enskilda objekt som försvunnit ur planen, men belyser i ett särskilt avsnitt risker kopplat till investeringsplanen. Där framgår bl.a. att investeringsplanen inte inkluderar hela kollektivtrafiksystemets investeringsbehov och att uteblivna infrastrukturinvesteringar till viss del kan behöva kompenseras genom ökade kostnader för drift och underhåll. Vidare anges att busstrafik kan behöva ta en allt större roll samtidigt om det saknas framkomlighet och depåkapacitet för utökad busstrafik. Redogörelsen är på en övergripande nivå och preciserar inte närmare vad som är konsekvenser av de enskilda neddragningarna.

3.2.4 Prioritering av behov

Revisionen konstaterar att nämnden i förslaget till investeringsplan 2021 har beslutat om prioritering av ingående objekt, i enlighet med regionledningskontorets anvisningar. Som framgått av revisionens delrapport har förvaltningen också utvecklat den regionövergripande prioriteringsmodellen för att få ett tydligare systemperspektiv utifrån de behov som finns i olika delar av kollektivtrafiksystemet. Samtidigt finns behov av en tydlig och transparent prioritering av vilka behov som ska lyftas in i den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen.

Den nya processen identifierar inte vilka behov som ska lyftas in för en åtgärdsvalsanalys. Enligt dokumentation kopplat till införandet av ÅIP ska detta hanteras inom det strategiska ramverket. Ramverket pekar, som tidigare versioner av ramverket, ut den så kallade genomförandeplanen som ska ”tydliggöra vad trafikförvaltningen prioriterar att genomföra utifrån givna ekonomiska ramar för att säkerställa systemets förmåga och mål”. Det framkommer samtidigt att det saknas en tydlig målnedbrytning i ramverket och att detta är ett utvecklingsområde. Enligt beskrivningen ska genomförandeplanen vara ett förvaltningsinternt dokument som fastställs av

[55] De objekt som det gäller är Saltsjöbanans upphöjning, Ny färjeterminal Skeppsbrokajen, Skarpnäcksgrenen, Samkörbarhet, Framtida trafikstyrningssystem, Hässelbygrenen.
[56] 8 986 mnkr för specificerade objekt och 1 474 mnkr för ospecificerade objekt.

trafikförvaltningens ledningsgrupp. Samtidigt anges både trafiknämnden och färdtjänstnämnden som mottagare av genomförandeplanen.

Under 2019 inrättades inom trafikförvaltningen ett investeringsråd. Revisionen har rekommenderat[57] trafikförvaltningens ledning att tydliggöra roller och ansvar för investeringsrådet i förhållande till den formella beslutsprocessen och nämndens ansvar för investeringsverksamheten. I revisionens delrapport 2020 följdes rekommendationen upp och revisionen konstaterade att det fanns två olika dokument, inte helt samstämmiga, gällande investeringsrådets roll och uppdrag. En fastställd beskrivning finns nu i förvaltningens arbetsordning för 2021.

3.2.5 Bedömning

Revisionen bedömer att regionens nya investeringsregelverk på sikt bör kunna bidra till en tydligare investeringsstyrning. Detta gäller särskilt de nya inledande åtgärdsvalsfaserna samt den avslutande fasen gällande effekthemtagning. Revisionen har tidigare framhållit behovet av att trafiknämnden följer upp investeringsprojekten avseende om fastställda effektmål uppnås.[58]

Revisionen konstaterar att det inom trafikförvaltningen pågår ett strukturerat arbete för att tydliggöra och implementera den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen även om arbetet är något försenat på grund av pandemin. Revisionen noterar att det fortsatt finns delar i processen som behöver utvecklas vilket förutsätter ett gemensamt arbete mellan regionledningskontoret och berörda förvaltningar. Revisionen kommer även att lyfta detta i årsrapporten 2020 till regionstyrelsen. Vidare noterar revisionen att användandet av begreppet ”program” tydliggjorts vilket revisionen tidigare efterfrågat. Revisionen kommer följa arbetet med den fortsatta implementeringen av åtgärdsvals- och investeringsprocessen och hur processen i praktiken tillämpas på enskilda objekt.

Revisionen bedömer att trafiknämndens långsiktiga investeringsbehov, både avseende nyinvesteringar och ersättningsinvesteringar, fortfarande behöver tydliggöras. Förvaltningen pekar här på att det strategiska ramverket ska tydliggöra behoven. Revisionen ser därför positivt på arbetet med att klargöra ramverkets utformning och de ingående dokumentens funktion. Som revisionen tidigare pekat på är det viktigt att arbetet med ramverket också säkerställer former och resurser för ett kontinuerligt arbete utifrån t.ex. behov av kontinuerlig uppdatering av ingående dokument. Tidigare lämnade rekommendationer till trafiknämnden[59] respektive trafikförvaltningens ledning[60]

---

[57] Rekommendation nr 37778, Regionrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2019
[58] Landstingsrevisorerna, Delrapport trafiknämnden 2018
[59] Rekommendation nr 37780, Regionrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2019: Trafiknämnden bör fastställa en beskrivning av nämndens strategiska ramverk samt en övergripande prioritering och tidsplaneringen för hur det ska utvecklas och ajourhållas.
[60] Rekommendation nr 37781, Regionrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2019: Trafikförvaltningen bör ta fram och löpande följa upp en tydlig planering för det strategiska ramverket inklusive prioritering och samband mellan olika aktiviteter.

bedöms vara delvis åtgärdade. För att stärka arbetet bör både formerna för ramverket och hur det fortsatta arbetet ska bedrivas fastställas av nämnd respektive förvaltningsledning.

Det är viktigt att uppdraget om tillkommande investeringar kopplat till utbyggnaden av tunnelbanan slutförs så att konsekvenserna går att överblicka, vilket revisionen tidigare framfört. Själva utbyggnaden av tunnelbanan beräknas bli betydligt dyrare än vad som kan hanteras inom avtalen från Stockholmsförhandlingen. Det finns även betydande indexrisker i förhållande till avtalen (se vidare avsnitt 6). Mot bakgrund av Sverigeförhandlingens avtal gällande Roslagsbanans utbyggnad till city samt Spårväg Syd[61] menar revisionen att det är väsentligt att dessa avtal i ett tidigt skede analyseras med en tydlig risk- och konsekvensbeskrivning. Detta kommer även att framgå i revisionens årsrapport 2020 till regionstyrelsen.

Revisionen bedömer att det, som tidigare rekommenderat,[62] nu finns en transparent prioritering gällande de objekt som ingår i nämndens förslag till investeringsplan. Det behöver dock klargöras hur de olika behov som framkommer i långsiktiga planeringsdokument ska prioriteras, t.ex. prioritering av de behov som ska lyftas in i åtgärdsvalsprocessen. Tidigare lämnad rekommendation bedöms vara delvis åtgärdad och rekommendationen har omformulerats till att fokusera på de långsiktiga behoven som ännu inte ingår i investeringsplanen[63].

Revisionen bedömer att de kortfattade konsekvensbeskrivningar som lämnas i underlaget till investeringsplan 2021 behöver kompletteras med en mer utförlig analys gällande konsekvenserna av att vissa investeringsobjekt, genom fullmäktiges budgetbeslut för 2021, har tagits bort ur investeringsplanen. Det behöver klargöras om, och i så fall hur, tidigare identifierade behov behöver omhändertas i fortsatt prioritering och planering.

Revisionen bedömer sammanfattningsvis att det under året tagits flera initiativ i syfte att utveckla och tydliggöra hanteringen av de långsiktiga investeringsbehoven. Detta är i linje med tidigare lämnad rekommendation till nämnden att dels säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov, dels ge fullmäktige en heltäckande bild av alla kända tillkommande behov av investeringar på kort och lång sikt även där utgiften inte är preciserad.[64] Utöver

[61] Även tunnelbana från Älvsjö till Fridhemsplan som dock hanteras inom FUT, se avsnitt 6.
[62] Rekommendation nr 28814 (nr 534 enligt tidigare numrering) Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2014.Rekommendationen lyder i sin helhet: Trafiknämnden bör prioritera mellan investeringar på ett transparent och systematiskt sätt baserat på ett underlag om projekt och program som inbegriper bland annat nytta, ekonomi och risker.
[63] Den tidigare rekommendationen utgår och ersätts med en ny rekommendation med det omformulerade innehållet.
[64] Rekommendation nr 28884 (nr 1402 enligt tidigare numrering), Landstingsrevisorerna, Projektrapport 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken

redan pågående arbete ser revisionen här också behov av att utveckla formerna för hur de långsiktiga behoven ska kommuniceras till fullmäktige.

Rekommendation:

- Trafiknämnden bör tydliggöra hur de långsiktiga investeringsbehoven som framkommer i nämndens strategiska ramverk ska prioriteras på ett systematiskt och transparent sätt.

3.3 Program Nästa biljettsystem

Biljettintäkterna från systemet SL-Access utgör, vid sidan av regionbidraget, trafiknämndens största intäktskälla. I likhet med tidigare år noterar revisionen att osäkerheterna i den interna kontrollen hos leverantören till SL Access kvarstår (se avsnitt 4.2.2). Inom trafikförvaltningen pågår, delvis mot bakgrund av problemen med befintligt system, ett utvecklingsarbete gällande nytt biljettsystem som ska ersätta SL Access, vars avtal löper ut 2023. Revisionen har granskat formerna för beslut gällande arbetet med nytt biljettsystem samt följt upp tidigare lämnad rekommendation.

Revisionen noterade i årsrapporten 2017 att trafikförvaltningen bedömde att nuvarande kortbaserade biljettsystem (SL Access) inte kommer klara utmaningar och resenärsbehov i framtiden. I november 2017 inrättades därför, internt inom förvaltningen, programmet Nästa biljettsystem.[65] Det övergripande målet angavs vara att ”skapa förutsättningar för att säkra trafikförvaltningens intäkter från resenärer, nu och i framtiden”. Inom programmet samlades pågående och nya projekt med koppling till utveckling av ett framtida biljettsystem. Det fanns inget fastställt slutdatum för programmet. Enligt den förvaltningsinterna programbeställningen skulle rapportering av programmet utgå från rutinerna för rapportering i program, men anpassas efter programmets behov. I januari 2018 redovisades i ett informationsärende för nämnden den förvaltningsinterna programbeställningen samt en rapport[66] med de effektmål som skulle vara vägledande i det fortsatta arbetet inom programmet.

Revisionen noterade i granskningen 2017 att det genom framtagandet av rapporten samt initiering av programmet Nästa Biljettsystem fanns initiativ för att hantera frågan om att trygga biljettsystemets kapacitet på lång sikt. Revisionen konstaterade att rapporten och dess tjänsteutlåtande gav en bakgrund till tidigare arbete inom området och motivering till framtagna/reviderade effektmål. Revisionen rekommenderade[67] att effektmålen bör fastställas av nämnden och inte av förvaltningen, eftersom biljettsystemet är en sådan central del av verksamheten.

---

[65] SL 2017-0551
[66] Framtidens biljett- och betalsystem, SL 2017-0198
[67] Rekommendation nr 28865 (nr 1204 enligt tidigare numrering), Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2017

När det gäller beslut om effektmål har nämnden, enligt förvaltningens uppfattning, fattat beslut om effektmålen genom ett beslut om förstudie redan 2015.[68] Revisionen noterar dock att nämnden genom beslutet 2015 valde ett alternativ som gällde att fortsätta satsningen på nuvarande biljettsystem (SL Access). Förstudien rekommenderade samtidigt en ny utvärdering 2017 eftersom förutsättningarna och bedömningarna då kunde ha ändrats. När ovan nämnda rapport behandlades på nämndens sammanträde i januari 2018 var syftet att uppdatera och verifiera de effektmål som tagits fram och beslutats i 2015 års förstudie. Revisionen noterar att effektmålen är marginellt justerade jämfört med de tidigare målen, men konstaterar nu som tidigare att detta ärende enbart var ett informationsärende. Nämnden har därmed varken fattat beslut om de uppdaterade effektmålen eller programmet Nästa Biljettsystem.

I samband med granskning av tillkommande investeringsvolymer inom trafiknämndens ansvarsområde noterade revisionen i årsrapporten 2018 att det fanns en uppskattad investeringsvolym på 250 mnkr gällande nytt biljettsystem. Det framgick att detta inte hade tagits med i investeringsplanen. Enligt fullmäktiges styrdokument Investeringsstrategi för Stockholms läns landsting[69], som gällde när programmet initierades 2018, skulle investeringar över 100 mnkr beslutas av fullmäktige.

Fullmäktige fastställde i budget 2019 ett nytt styrdokument för investeringar, Styrande principer för Region Stockholms investeringar[70], där gränsen för att genomförandebeslut ska fattas av fullmäktige höjts till 300 mnkr[71]. Årets granskning visar att program Nästa Biljettsystem för närvarande prognosticerar investeringsutgifter på 340 mnkr, varav knappt 180 mnkr redan är upparbetade.

Den förvaltningsinterna programdokumentationen gällande program Nästa Biljettsystem visar att det finns tolv olika beslut inom programmet som summerar till totalt 197 mnkr. Ett genomförandebeslut gällande 57 mnkr för projektet kontaktlös betalning fattades av trafiknämnden i juni 2018. Enligt beslutet ska finansiering ske inom befintlig ram för ersättningsinvesteringar i Budget 2018. Det framgår av tjänsteutlåtandet att projektet initieras inom programmet som arbetar med att succesivt ersätta SL Access med nästa generations biljettsystem. De övriga elva besluten har fattats på delegation av tjänstemän inom trafikförvaltningen. Det framgår av de beslutsdokument som granskats att de ingående delarna i nytt biljettsystem har ett nära samband med varandra genom att de tillsammans ska ersätta SL Access och uppnå de effektmål som kopplats till programmet. I flera fall är också lösningarna tekniskt beroende av varandra.

---

[68] I samband med förstudie – inriktning för köp och validering av biljett, Trafiknämnden 2015-04-14 TN 2014-0256
[69] LS 1308-1033, 14070854
[70] LS 2017-1455
[71] Även investeringar under 300 miljoner kronor kan undantagsvis anses vara av principiell beskaffenhet eller större vikt för Region Stockholm.

Bedömning

Revisionen bedömer att de i programmet Nästa Biljettsystem ingående projekten inte är fristående utan att programmet är en samlad investering för att ersätta nuvarande biljettsystem samt tillföra ytterligare funktionalitet. Mot bakgrund av att den bedömda omfattningen redan 2018 var över 100 mnkr borde, enligt fullmäktiges investeringsstrategi, investeringen ha tillställts fullmäktige för genomförandebeslut. Från 2019 har gränsen höjts till 300 mnkr och med nuvarande prognos på 340 mnkr anser revisionen att ett genomförandebeslut gällande Nästa Biljettsystem bör tillställas fullmäktige.

Revisonen bedömer att Program Nästa Biljettsystem bör lyftas in bland investeringar över 100 mnkr i investeringsplanen för 2021. Nämnden bör under 2021 tydliggöra vilka prioriteringar i investeringsplanen som möjliggör programmets genomförande fram till och med 2022. Färdigställandet av nytt biljettsystem är verksamhetskritiskt för trafiknämnden. När programmet lyfts in bland investeringar över 100 mnkr uppnås samtidigt att programmet, enligt regionledningskontorets anvisningar, löpande ska kommenteras i nämndens rapportering.

Tidigare lämnad rekommendation gällande beslut om effektmål bedöms inte vara åtgärdad, men är inte länge aktuell, eftersom arbetet nu har kommit långt. Rekommendationen utgår därmed.

Rekommendationer:

- Trafiknämnden bör se till att investeringarna inom program Nästa Biljettsystem tillställs fullmäktige för genomförandebeslut som ett samlat investeringsobjekt.
- Trafikförvaltningens ledning bör under 2021 ta upp program Nästa Biljettsystem samlat som ett specificerat investeringsobjekt i planerings- och uppföljningsdokument.

3.4 Granskning av Slussen: styrning och kontroll av regionens investeringar

I ett särskilt projekt[72] har revisionen granskat om trafiknämnden säkerställer en tillräcklig styrning och kontroll av investeringar i anslutning till Slussen[73]. Revisionens samlade bedömning är att trafiknämnden behöver stärka styrning och kontroll av investeringarna i anslutning till Slussen.

Granskningen visar att Överenskommelsen[74] med staden samt det efterföljande Genomförandeavtalet[75] inneburit risker för regionens del. Detta gäller framförallt bussterminalen där staden är byggherre på uppdrag av regionen, vilket innebär begränsade möjligheter för regionen att påverka

[72] Regionrevisorerna, Projektrapport 4/2020 Slussen – styrning och kontroll av regionens investeringar.
[73] Även regionstyrelsens ansvar berörs i granskningen.
[74] LS 1407-0880
[75] LS 2016-1034

entreprenader, och därmed kostnaderna. Detta samtidigt som regionen enligt Överenskommelsen ska stå för 60 procent av fördyrningar gällande busster-minalen samt all tillkommande ersättningstrafik under byggtiden.

Granskningen visar att regionen inte har ett gemensamt mål- och riskarbete och tydliga arbetssätt med staden för Slussen som helhet. Revisionen har därför rekommenderat nämnden att verka för att både målstyrning och riskhantering stärks för att skapa bättre förutsättningar för en tillräcklig intern styrning och kontroll av gemensamma arbeten i anslutning till Slussen. Vidare anser revisionen att de effektmål som återfinns i nämndens investeringsbeslut och trafikförvaltningens olika interna styrdokument på ett tydligare sätt kan kopplas till varandra. Revisionen har därför rekommenderat trafikförvaltningens ledning att säkerställa att effektmål i nämndens investeringsbeslut på ett tydligt sätt kopplas till interna styrdokument.

Av granskningen framgår även att det i trafiknämndens underlag inför beslut och i regionens budget inte alltid är tydliggjort hur de ingående delarna förhåller sig dels till varandra, dels till Slussen som helhet. Rapporteringen, till trafiknämnden och till fullmäktige, har skett uppdelat i investeringsobjekt och inte som en helhet för samtliga arbeten i Slussen. Revisionen bedömer att det av den orsaken är svårt för beslutsfattare att överblicka tids- och kostnadsmässiga förskjutningar, hur förändringarna inom de olika objekten påverkar varandra samt risker i Slussen som helhet. Revisionen har därför rekommenderat trafiknämnden att efterfråga en sammanhållen bild av alla ingående investeringsobjekt i anslutning till Slussen vad gäller utvecklingen av totala utgifter, sluttid samt eventuella risker och avvikelser i utförandet.

Vidare har granskningen visat att det i vissa fall är svårt att följa de ekonomiska förändringarna mellan de olika besluten i investeringsprocessen. Detta gäller framförallt förändringar av uppskattningar av total investeringsutgift mellan olika beslut i investeringsprocessen. Utöver detta bedömer revisionen att nämnden behöver se till att det i kalkylunderlagen till investeringsbeslut på ett konsekvent sätt redovisas risker/osäkerheter. Revisionen har därför rekommenderat trafiknämnden att stärka styrningen genom att efterfråga en konsekvent hantering av investeringskalkyler och ekonomisk analys i beslutsunderlag med en spårbarhet i de ekonomiska förändringar som sker mellan olika faser av investeringsbeslut.

Nämnden har i yttrande[76] över rapporten angett att nämnden delar flera av regionrevisorernas iakttagelser. I yttrandet framhålls att det pågår ett arbete för att tillsammans med Stockholms stad ta fram gemensamma mål. Enligt yttrandet har också ekonomistyrningen i samordningsprogrammet Program bytespunkt Slussen fördjupats.

Vidare framhålls i yttrandet att investeringsobjekten redovisas var för sig då de beslutas som enskilda objekt i investeringsplanen. Relationen mellan olika

[76] TN 2020-1687

investeringsobjekt beskrivs enligt yttrandet i utvecklingsplaner och objektsomfattningen beslutas under åtgärdsvalsfasen enligt investeringsriktlinjen. Enligt nämndens yttrande skulle en sammanhållen rapportering med mycket stora ekonomiska objekt som är i olika mognadsfaser inte vara i linje med investeringsriktlinjen.

Revisorerna ville också att nämnden skulle svara på hur nämnden avser att stärka styrningen genom att efterfråga en konsekvent hantering av investeringskalkyler och ekonomisk analys i beslutsunderlag med en spårbarhet i de ekonomiska förändringar som sker mellan olika faser av investeringsbeslut. Av yttrandet framgår att nämnden har implementerat investeringsriktlinjen och följer de anvisningar som anges gällande bland annat spårbarhet i kalkyler. Nämnden framhåller också i yttrandet att det förnyade investeringsbeslutet för objekt Bussterminalen Slussen baseras på Stockholms stads lägesrapport som beslutades i Stockholms stads fullmäktige. Stockholms stads lägesrapport togs fram av Stockholms stad enskilt och kalkylmetoder och ansatser var inte avstämda med trafiknämndens riktlinje, varför spårbarheten i trafiknämndens beslut försvåras.

3.5 Förutsättningar för avtalsuppföljning inom investeringsverksamheten

Revisionen har i flera tidigare granskningar[77] av framförallt de stora trafikavtalen och underhållsavtalen framhållit att det finns ett behov av att utveckla avtalsuppföljningen inom trafiknämndens löpande driftverksamheter. Nämnden har även en mycket omfattande avtalshantering inom investeringsverksamheten, exempelvis rörande medfinansiering, entreprenader och leverans av fordon. Mot bakgrund av revisionens tidigare iakttagelser har revisionen granskat hur trafiknämnden säkerställer tillräckliga förutsättningar för en inköpsprocess med systematisk avtalsuppföljning inom trafiknämndens investeringsprogram och projekt. I samband med granskningen har också vidare frågor om avtalshantering berörts, t.ex. interna avtalsregister.

Granskningen är avgränsad till investeringar inom trafikförvaltningens avdelning Investeringsprojekt (i fortsättningen benämnd ”Investeringsavdelningen”) som ansvarar för genomförandet av merparten[78] av förvaltningens investeringsprogram och -projekt[79]. Investeringsverksamheten inom nämndens förvaltning för utbyggnad av tunnelbanan (FUT) omfattas inte av granskningen. Två infrastrukturprogram, Program Roslagsbanans utbyggnad

[77] Se Landstingsrevisorerna, Årsrapport TN 2014 respektive 2018, Regionrevisorernas projektrapporter 9/2019 Beställarnämndernas förutsättningar för avtalsuppföljning, 13/2019 Strategisk planering av underhåll

[78] Vissa mindre investeringsprojekt gällande ersättningsinvesteringar liksom rena IT-projekt ligger på andra avdelningar.

[79] Verksamheten för ibland samman ett antal projekt under en ”programhatt”. Alla projekt ingår inte i ett program utan vissa projekt är fristående. Se vidare revisionens årsrapport för trafiknämnden 2020.

och Program Tvärbanan Solna- och Kistagrenen, har valts ut för granskning av rutiner/dokument vars innehåll kopplar till avtalshantering/-uppföljning.

Revisionens granskning har fokus på avtal som är kopplade till upphandlingar men i många fall kan iakttagelser och bedömningar också appliceras på andra typer av avtal. Hanteringen av konsultupphandling och konsultavrop ingår inte i granskningen.

3.5.1 Kategorisering och planering upphandlingar

Region Stockholms Policy för inköp[80] har som syfte att skapa förutsättningar för ett inköpsarbete som säkerställer att regionen genomför *ekonomiskt effektiva affärer*, med *balanserad riskexponering*, som ger *rätt kvalitet* till *bästa möjliga pris* och som *bidrar till att nå regionens mål och vision*.

Enligt trafikförvaltningens arbetsordning[81] är flera avdelningar inblandade i kategorisering och planering/analys av upphandlingsbehov inom investeringsverksamheten. Exempelvis ska *Investeringsavdelningen* leda arbetet med strategival medan sektion *Inköp och upphandling* inom Ledningsstaben ska delta i strategivalen och sedan antingen avropa inom befintliga ramavtal[82] eller leda arbetet med de upphandlingar som resulterar i avtal inom projekt och program.

Det finns sedan 2019 ett förvaltningschefsuppdrag att sammanställa en förvaltningsgemensam *Plan över upphandlingsbehov*. Till denna ska varje avdelning återkommande[83] rapportera in sitt upphandlingsbehov för den kommande treårsperioden. Planen ska sedan utgöra underlag för dels effektivisering av trafikförvaltningens samlade upphandlingsarbete, dels bemanningsplanering inom Inköp och upphandling. Det framgår att ett nästa steg handlar om att även informera externt till leverantörsmarknaden. Ur trafikförvaltningens administrativa bestämmelse Projekt- och programhandboken (i fortsättningen förkortad PPH)[84] framgår att varje investeringsprogram och -projekt ska bemannas med en upphandlare eller upphandlingsledare från Inköp och upphandling (se avsnitt 3.5.2). För struktur och inriktning för aktuella upphandlingar ska antingen en *grundläggande inköpsstrategi* (för projekt)

[80] LS 2018-0667
[81] TN-S-477387
[82] Inköp och upphandling administrerar ett mindre antal ramavtal, bl.a. för bygg- och anläggningsarbeten.
[83] Uppdatering ska ske tertialvis även om det inte alltid gjorts vid de utlovade datumen/tillfällena p.g.a. omarbetningar tillsammans med avdelningarna.
[84] Förvaltningens projekt- och programhandbok (PPH) beskriver hur projekt och program drivs inom trafikförvaltningen och anges vara såväl ett stöd som ett styrande dokument till medlemmar i projekten.

eller en *övergripande upphandlingsplan* (för program) tas fram och godkännas av sponsorn[85] i samband med så kallade tollgatebeslut[86] (se avsnitt 3.5.3).

Granskningen visar att Plan över upphandlingsbehov inlämnas till RLK i samband med årsbokslutet. Det framgår att kvaliteten i planen behöver höjas varför det pågår ett omtag, definierat som ett uppdrag i verksamhetsplanen för 2021, där det bl.a. ska bli tydligare kring vad som ska rapporteras in och var underlag ska samlas. Det har även framkommit att det inte är tydligt reglerat *när* i projektprocessen som upphandlare lämpligast engageras, vilket leder till att dessa inte alltid deltar i utformningen av upphandlingsstrategier och -planer. Granskningen visar vidare att inköpsstrategi och upphandlingsplan inte alltid används av upphandlare. I intervjuerna framgår även att det råder en viss begreppsförvirring då en mängd olika begrepp/dokument används i relation till analys och planering av upphandling inom investeringsprogram och projekt: inköpsstrategi och upphandlingsplan, såväl som upphandlingsstrategi[87] och – i något fall – plan för anskaffning.

3.5.2 Roller och ansvar

Revisionen granskade 2016[88] det interna arbetet i trafiknämndens investeringsprogram och projekt.[89] Utvärderingar har även gjorts av konsulter på uppdrag av trafiknämnden. Både revisionens granskning och utvärderingarna har visat att styrningen i hög grad är beroende av den enskilde program- eller projektledarens kompetens och förmåga, eftersom den gemensamma program- och projektstyrningen varit relativt svag.

Sedan dess har flera utvecklingsaktiviteter implementerats inom avdelningen där programdirektörernas roll[90] har förändrats liksom avdelningens organisation genom ett par omorganisationer. En ytterligare aktivitet har varit att definiera ett antal rollexempel kopplat till konsultavrop. Beskrivningar och kompetenskrav för dessa rollexempel finns utlagda på intranätet.[91]

Gällande hur program respektive projekt ska vara organiserade och bemannade anges i PPH att vissa roller ska beställas internt inom TF. Det gäller programcontroller, upphandlare/upphandlingsledare (se avsnitt 3.5.3), fastighetsstrateg, IT-roller och kommunikatör. Det framgår också att alla program

---

[85] Enligt trafikförvaltningens projektmodell ska program och projekt ha en sponsor. Sponsorns uppgift är bl.a. att ta de styrningsbeslut som krävs i projektet. Inom investeringsavdelningen finns några anställda som har som uppgift att agera sponsorer till avdelningens program och projekt. Deras titel är programdirektör (se avsnitt 3.5.2 och 3.5.3). Sedan 2019 är programdirektörerna också sektionschefer inom investeringsavdelningen.
[86] TG-beslut = Tollgate-beslut som är beslutspunkt inom ett projekt. På motsvarande sätt finns inom program PG-beslut = Programgrind-beslut, dvs beslutspunkt inom ett program.
[87] Upphandlingsstrategi har använts i tidigare dokument men ska nu enligt uppgift tas fram under Planeringsfasen i den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen. Implementering pågår.
[88] Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2016.
[89] I fortsättningen används enbart begreppet projekt, dock omfattar texten även program om inget specifikt framgår.
[90] Se not 10
[91] Enligt uppgift på förvaltningens intranät.

ska ha kompetens inom säkerhet, miljö, arbetsmiljö och kvalitet där programledaren ansvarar för att bedöma omfattning och behov. För projekt anges däremot att projektledaren ska göra en bedömning av behovet av kompetens inom dessa områden. I övrigt hänvisar PPH till att det finns framtagna rollexempel på intranätet.

Mot bakgrund av nämndens målsättning att ersätta konsulter med anställd personal[92] har förvaltningen tidigare sett över sin konsultanvändning i ett ”konsultväxlingsprojekt”. Detta har bland annat lett till en inriktning att programledar- och controllerrollerna bör bemannas med anställd personal. En växling från konsulter till fast anställd personal är genomförd, även om det återstår att besätta några tjänster. Fastanställda program- och projektcontrollers tillhör numer avdelningen för ekonomi- och verksamhetsstyrning, men ingår samtidigt i program/projektorganisationen. Fortsatt utveckling av rollen som programcontroller pågår enligt uppgift för att ytterligare stärka controllerfunktionen inom avdelningen och stöttningen till mindre projekt som inte ingår i något program.

För program och projekt ska en bemanningsplan tas fram. Hanteringen styrs av en rutin[93] som syftar till att förenkla godkännande av konsultanskaffning inom investeringsverksamheten. Även själva mallen för planeringen[94] har fokus på konsultanskaffningen. Vare sig rutin, mall eller PPH innehåller krav på dokumentation av motivering gällande resurserna/organisationen. Planen motiveras muntligt i dialog mellan projektledare och sponsor och mellan sponsor och avdelningschef. Ett annat obligatoriskt dokument i program- och projektstyrningen är Programplanen som innehåller en rubrik om organisation. Inte heller detta dokument kräver någon motivering gällande hur programmet är organiserat, vare sig vad gäller den ingående projektstrukturen eller hur roller har bemannats och organiserats.

Roslagsbanan och Tvärbanan Kistagrenen har jämförts avseende roller med koppling till avtalshantering och uppföljning. Gemensamt är att det är projektledaren som har huvudansvar för avtalsuppföljningen när det gäller leverantörsavtal i olika former. Däremot skiljer det sig hur olika stödjande och kvalitetsgranskande roller kopplade till avtalshanteringen är utformade och organiserade. Likartade funktioners uppdrag är olika definierade via sina rollkort, och rollkorten skiljer sig mot motsvarande rollexempel på intranätet. Av de granskade funktionerna är det enbart controllerfunktionen som i båda programmen innehas av anställd personal.[95]

---

[92] Trafiknämnden 2015-09-08, TN 2015-1168
[93] Rutin Godkännande av bemanningsplan inom avdelning Investeringsprojekt (IP), TN-S-1546354, revisionsnummer 3, 2020-09-07.
[94] PPH hänvisar till en mall med namnet ”Bemanningsplanering”. De ifyllda planeringsdokument som revisionen tagit del av är dock namngivna som ”Resursplanering”.
[95] I program Tvärbanan är programledaren anställd men i övrigt finns det bara ytterligare en anställd. Inom Roslagsbanan är biträdande programledare anställd liksom i övrigt ytterligare en medarbetare.

3.5.3 Styrdokument och processer

Enligt fullmäktiges Policy för inköp ska upphandlingar, avtal och leverantörer följas upp ”systematiskt, aktivt och ändamålsenligt”. Policyn anger också att samtliga krav som ställs ska kunna följas upp. Regionstyrelsens riktlinje Inköp preciserar att det ska finnas beskrivet vilka krav som ska följas upp vid vilka tillfällen, på vilka sätt och av vem. Vidare anges att utvärdering av hur väl en affär fungerar utifrån önskad effekt ska genomföras minst årligen.[96]

Interna styrdokument och rutiner avtalsuppföljning/ hantering

Revisionen noterar att PPH inte hänvisar till regionens Policy för inköp eller regionens riktlinje för inköp. Centrala delar i dessa dokument, t.ex. krav på beskrivning av hur avtal löpande ska följas upp vad gäller avtalskraven samt årlig uppföljning av effekter (se ovan) finns inte refererade i PPH. Istället hänvisar PPH till förvaltningens Regelverk för upphandling och inköp. Detta regelverk behandlar dock inte avtalsuppföljning eller erfarenhetsåterföring utan enbart upphandling och avrop (se även om branschstandarder nedan).

För uppföljning av avtal har PPH tidigare också hänvisat till Förvaltningshandboken[s] som dock upphörde att gälla i början av sommaren 2020 vilket inte har kommunicerats mellan PPH-förvaltningen och Trafikavdelningen, som har ansvarat för förvaltningshandboken. Enligt uppgift kommer PPH nu hänvisa till intranätets information om avtalsuppföljning. Denna information handlar dock om uppföljningsprocessen för framförallt de långsiktiga trafikavtalen, som buss- och pendeltågsavtal. Informationen är därmed inte direkt applicerbar på uppföljning av avtal inom investeringsverksamheten.

En viktig utgångspunkt, som framhålls i de flesta intervjuer, är att mycket av avtalsuppföljning inom infrastrukturinvesteringar styrs av branschstandarder mellan beställare och leverantör. Detta gäller framförallt olika typer av entreprenadavtal. Standarder kan vara ett stöd i avtalsuppföljningen genom att den beskriver formen för uppföljningen, men berör inte dess innehåll. För projekt innebär detta att det fortfarande handlar om att säkerställa att de specifika kraven i varje avtal är uppföljningsbara och att uppföljningen av krav sker systematiskt.

Det framgår av granskningen att många av de styrande dokument och mallar som PPH hänvisar till med koppling till avtalsuppföljning och avtalshantering i övrigt är förhållandevis allmänt hållna, samtidigt som vissa delar ännu inte är färdigutvecklade. Detta innebär att medarbetarna i program och projekt, i huvudsak konsulter[97], själva behöver utveckla både styrning och stödjande dokument som mallar och rutiner, vilket görs med varierande upplägg. För samtliga granskade dokument och rutiner inom de för granskningen utvalda programmen gäller att de i olika form till övervägande del beskriver vad

[96] Om inte affärens korta längd eller mindre omfattning gör att behov av sådan utvärdering uppenbart saknas.
[97] Förutom programcontrollers (se avsnitt 3.5.2)

som står i PPH och förklarar hur t.ex. dokumenthantering ska ske. Programmens övergripande *programplaner* har olika karaktär och tar upp strukturen för styrning och styrande dokument på olika sätt, även om båda har med en processbild på tollgateupplägget (se nedan). Båda programplanerna är dock generellt hållna vad gäller styrning och ledning och variationen dem emellan kan inte kopplas till väsentliga skillnader i respektive programs uppdrag. Tvärbanans programplan är en version 1.0 som är daterad 2019. Roslagsbanan programplan är ursprungligen från 2014, men har enligt versionshanteringen genomgått ett antal revideringar och en mer omfattade ombearbetning, varför det har funnits möjlighet att anpassa planen till eventuella nya krav på struktur och innehåll. Ingen av planerna tar specifikt upp avtalshantering.

På motsvarande sätt skiljer sig *projektplanerna*[98] för de i programmen ingående projekten avsevärt vad gäller struktur och innehåll. I den mån avtalshantering berörs så görs det med olika typer av innehåll. Strukturen för vilka styrande och stödjande dokument som finns inom respektive projekt skiljer sig på motsvarande sätt mellan de två programmen. Detta gäller även kravet i checklistan (se nedan) på att Regler för projektets avtalshantering och -uppföljning ska vara framtagna.[99]

En central del i projekt- och programstyrningen är den struktur, här benämnd tollgateupplägget, vilken bygger på att arbetet och styrningen i investeringsprogram och projekt följer ett antal faser. Det framgår av PPH att program och projekt under genomförandet ska följas upp utifrån det som planerats och beslutats i de tidigare faserna och det som har överenskommits i avtal och andra överenskommelser. Vad som ska följas upp, och på vilket sätt, ska ha planerats i tidigare faser och finnas redovisat i tidigare rutiner. För ändamålet finns en checklista för de olika faserna. Innan ett projekt eller program kan gå över till nästa fas ska sponsor fatta ett s.k. PG/TG-beslut[100] (fortsättningen benämnt tollgatebeslut respektive TG1, TG2 o.s.v. för enskilda beslut).

Besluten med tillhörande checklista ska skrivas under och dokumenteras. Som komplement till checklistan finns en uppföljningsrutin[101] som föreskriver att dokumentationen vid TG2- och TG4-beslut (för projekt över 100 mnkr) samt samtliga PG-beslut ska kvalitetsgranskas av en från

---

[98] Revisionen noterar att projektplanen för fordonsprojektet inom Tvärbanan inte har uppdaterats sedan version 1.0 från 2015.
[99] Detta krav återfinns i checklistan men berörs inte i PPH. Någon mall för detta finns inte.
[100] TG0 = Beslut att starta projektanalys, TG1 = Beslut att starta projektplanering, TG2 = Beslut att etablera projekt och starta genomförande, TG3 = Beslut om fortsatt genomförande, TG4 = Beslut att starta överlämning, TG5 = Beslut att överlämna slutresultat, TG6 = Beslut att stänga projekt
På motsvarande sätt finns för program s.k. phasegate (PG)-beslut
[101] Tollgate uppföljningsrutin SL-S-1521790. Enligt rutinen är uppföljningen av TG och PG en kvalitetssäkringsaktivitet som genomförs för att säkerställa att IP:s projekt och program arbetar i enlighet med PPH. Uppföljningen syftar även till att hitta utvecklingsområden inom verksamhetsutveckling.

projektet/programmet fristående kvalitetsstrateg[102]. Revisionen har i en tidigare granskning noterat att programdirektörerna kontrollerar de olika dokumenten som bildar underlag till ett tollgatebeslut på en översiktlig nivå och att det är inte tydligt hur innehållet i sin helhet ska kvalitetssäkras.[103] Det framgår av nu genomförd granskning av de två programmen att mallen för checklistan efterfrågar kvalitetssäkring, men att det i merparten av de granskade exemplen inte är tydligt vem som har kvalitetssäkrat checklistan inför tollgatebeslutet. Av sex granskade tollgatebeslut[104] som borde ha varit föremål för fristående granskning enligt uppföljningsrutinen är det endast ett beslut som innehåller dokumentation på att sådan granskning har skett.

Utveckling krav- och ändringshantering

En central del i upphandling, avtalstecknande och avtalsuppföljning är kravhanteringen[105]. Enligt checklistan ska projekt successivt ta fram en kravhanteringsprocess för projekten och därefter sker i tollgatebeslut 3[106] en avstämning om processen följs. PPH hänvisar kortfattat till förvaltningens generella kravhanteringsprocesser som finns på intranätet. De granskade programmen har på olika sätt definierat egna kravhanteringsrutiner. Med nära koppling till kravhanteringen ska projekten på motsvarande sätt också ta fram en ändringshanteringsrutin. PPH hänvisar till en gemensam ändringshanteringsrutin, men en sådan finns inte framtagen. Granskningen visar att de studerade programmen, liksom för kravhanteringen, därför har skrivit egna ändringshanteringsrutiner.

Det framgår av intervjuer att utveckling av krav- och ändringshantering är de högst prioriterade utvecklingsområdena inom investeringsverksamheten. Det framkommer, liksom i tidigare granskningar,[107] att nuvarande styrande kravdokument, de s.k. riktlinjerna, är i behov av revidering och att kraven i dessa dokument behöver struktureras och tydliggöras. Förvaltningen har också konstaterat att det finns risk att vissa krav är obsoleta, kostnadsdrivande och även motstridiga. Revisionen har tidigare pekat på att strukturen och planeringen för utvecklingsarbetet behövde bli tydligare.[108] Enligt intervju pågår det inom avdelningen för strategisk utveckling arbete med att ta fram en projektplan för det fortsatta arbetet med att utveckla kravhanteringen. Inom investeringsavdelningen har en pilot genomförts gällande systemstöd för bland annat kravuppföljning. För utveckling av ändringshanteringen finns en

[102] Det är en kvalitetsstrateg från investeringsavdelningens sektion Verksamhetsutveckling som ska genomföra granskningen.
[103] Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2016.
[104] 1 dokument från 2017, 1 från 2019 och resterande från 2020.
[105] Med kravhantering avses här arbetet med att definiera de krav som ska finnas med i upphandling/avrop och avtal samt hur de sedan följs upp att avtalets olika krav tillgodoses.
[106] TG3 = Beslut om fortsatt genomförande
[107] Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2018.
[108] Regionrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2018 och 2019.

fastställd uppdragsspecifikation,[109] och arbetet är påbörjat. Specifikationen innehåller dock ingen tidplan för arbetet.

Systemstöd
Enligt checklistan för tollgateupplägget ska projekt ha en uppdaterad avtalslista, men begreppet avtalslista finns inte i PPH och det finns ingen mall för denna lista. Båda de granskade programmen har en avtalslista, men med helt olika utformning och funktion. Revisionen har tidigare konstaterat att det saknas en samlad bild av nämndens avtal och överenskommelser.[110] Enligt intervjuer och dokumentstudier inom investeringsverksamheten innebär avsaknaden av en avtalsdatabas svårigheter för program och projekt att ha överblick och hitta olika avtal. Önskemål om ett avtalsregister har också förts fram av avdelningens programledarnätverk (se avsitt 2.5). Det framgår att avtal ska diarieföras i ärendehanteringssystemet Edit, men för båda de granskade programmen kan konstateras att respektive program innehåller en lång rad ärenden i Edit. Den stora mängden ärenden har enligt intervjuer lett till dubbellagringar av avtal[111] med det merjobb och de risker detta innebär vid t.ex. ändringar och tillägg i avtalen.

Revisionen har, liksom flera externa och interna utredningar av trafiknämndens investeringsverksamhet, sedan tidigare framhållit behovet av ett kvalificerat projektverktyg.[112] Detta behov framkommer även i nu genomförda intervjuer. Revisionen kan konstatera att det förs en diskussion inom förvaltningen om att införa ett sådant system.

3.5.4 Erfarenhetsåterföring
I Region Stockholms Inköpspolicy anges att *lärdomar* från uppföljningen ska användas i utvecklingen av inköpsarbetet, vilket förutsätter någon form av erfarenhetsinsamling och -återföring till relevanta delar av förvaltningen. I den konkretisering av policyn, som återfinns i regionens Riktlinjer för Inköp, definieras *erfarenhetsåterföring* som den avslutande fasen i inköpsarbetet. För upphandlingar anges att dessa ska avslutas genom *utvärdering*.

Enligt PPH ska varje projekt vid avslut utvärderas, och gjorda erfarenheter ska återföras till linjen och till framtida projekt. Resultatet av utvärderingen ska samlas i projektets slutrapport, vilket ska kontrolleras av sponsor i samband med tollgatebeslut 6. Slutrapporten arkiveras i projektet/programmets ärende i ärendesystemet Edit. Trots att det finns en mall för rapporten förefaller innehållet variera beroende på projektledare. Att sammanställningen görs först vid projektavslut, och att omsättningen på projektledare kan vara hög, innebär dessutom att enbart den sista projektledarens erfarenheter

[109] Framtagning av generell Ändringshantering inom avdelningen Investeringsprojekt (IP), Uppdragsspecifikation. Dokumentnummer saknas.
[110] Regionrevisorerna, Delrapport trafiknämnden 2019.
[111] Avtalen lagras också på den s.k. Projektplatsen som används för dokumenthantering inom program och projekt.
[112] Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2016.

fångas upp. Revisionen noterar dessutom att själva projektavslutet, och därmed enligt nuvarande rutin även slutrapporten, kan dröja efter det att det egentliga projektarbetet har avslutats. Fördröjningen kan bero på att man väntar in ett garantiärende eller dylikt. I dessa fall förefaller det vara vanligt att ordinarie projektledare har gått vidare till andra uppdrag innan slutrapporten skrivs.

Granskningen visar att slutrapporterna också ska skickas in till sektion Verksamhetsutveckling inom investeringsavdelningen. Det framgår dock att det inte finns någon bevakning på att samtliga slutrapporter inkommer till sektionen. De erfarenheter som presenteras i inkomna slutrapporter sammanfattas på sektion Verksamhetsutveckling i ett excel-ark, som inte på något strukturerat sätt tillgängliggörs eller används inför nya avtal eller i utvecklingen av inköpsarbetet inom investeringsverksamheten.

Investeringsavdelningen genomförde, enligt intervjuer, under 2019 ett temaarbete kring avtal i allmänhet i sitt programledarnätverk. Arbetet samlade gemensamma erfarenheter, problem och utvecklingsområden där bland annat behovet av en avtalsdatabas samt av mallar och checklistor för avtalskonstruktion lyftes fram. Resultatet av temaarbetet, i form av lärdomar och önskemål, har inte strukturerat dokumenterats och tagits vidare inom trafikförvaltningen.

Specifikt relaterat till inköpsarbete finns Regelverk för inköp och upphandling på trafikförvaltningen. Som framgått ovan (se avsnitt 3.5.3) tar detta regelverk inte upp erfarenhetsåterföring. Enligt interna rutiner på sektion Inköp och upphandling ska upphandlare i anslutning till avslutad upphandling sammanställa en upphandlingsrapport utifrån framtagen mall. I intervjuer framkommer att sådana rapporter inte alltid skrivs. I den mån det görs samlas främst erfarenheter från ansvarig upphandlare, trots att input från såväl investeringsavdelningen som trafikavdelningen också kan behövas för att utveckla inköpsarbetet. Enligt uppgift genomför dock också investeringsavdelningen workshops för erfarenhetsåterföring gällande vissa entreprenader.

Det finns inga rutiner för hur utvärdering av ramavtal ska gå till eller om/när det ska göras. Granskningen visar dock att sektion Inköp och Upphandling har genomfört en utvärdering av det ramavtal för bygg- och anläggningsarbeten som sektionen förvaltar och som Investeringsavdelningen använder. I utvärderingen framkommer bland annat att det i dagsläget inte sker någon uppföljning av avtalet.

3.5.5 Bedömning

Revisionen konstaterar att organiseringen av upphandling respektive avrop inom investeringsverksamheten ställer krav på samordning och kommunikation mellan trafikförvaltningens olika avdelningar. Revisonen menar att denna samordning kan utvecklas i syfte att tydliggöra roller och ansvar för upphandlingsprocessens olika moment. Som ett ytterligare led i att stärka och effektivisera upphandlingsarbetet bör även sammanställning,

kategorisering och uppföljning av nämndens upphandlingsbehov utvecklas, som framgår av granskningen finns här ett pågående uppdrag inom förvaltningen. Revisionen menar vidare att det bör tydliggöras vilken roll upphandlare ska ha i investeringsprojektens upphandlingsarbete.

För att få en tydligare koppling mellan Projekt- och programhandboken och regionstyrelsens riktlinje för inköp bör handboken tydligare ta upp avtalsuppföljning och utvärdering. Revisionen konstaterar att nuvarande upplägg där varje program och projekt själva utformar en stor del av stödjande dokument och rutiner kan innebära att sponsorns styrning och kvalitetssäkring försvåras. Revisionen ser också, särskilt med den höga andelen konsulter i verksamheten, en risk för att programmens och projektens egna dokument, mallar etc. inte alltid formuleras och uppdateras utifrån regionens respektive nämndens och förvaltningens övergripande styrdokument. Revisionen menar att det kan vara mer effektivt, och bidra till en ökad intern kontroll, om rutiner och mallar i högre grad är gemensamma. Arbetet med styrande dokument och mallar inom varje program och projekt kan då inriktas på vad som eventuellt måste avvika kopplat till programmets/projektets särart. Revisionen bedömer i sammanhanget att förvaltningen behöver se till att rutinerna för kvalitetssäkring via checklista och särskild kvalitetsgranskning alltid tillämpas.

Förvaltningen bör vidare stärka styrningen av hur program och projekt organiseras och bemannas gällande funktioner som stödjer avtalshantering och uppföljning. Det kan till exempel göras genom att återuppta tidigare arbete gällande bedömning av vilka roller som bör besättas med fast anställd personal i syfte att ytterligare utveckla och effektivisera den löpande handläggningen och den interna kontrollen inom program och projekt. Ytterligare ett sätt skulle kunna vara att systematiskt följa upp om bemanningsstrukturen i enskilda program/projekt varit funktionell.

Revisionen konstaterar att en del arbete pågår gällande kravhanteringen men att det fortfarande inte finns en samlad fastställd planering för hur de olika delarna i arbetet ska genomföras. För ändringshanteringen framgår det att det finns en fastställd uppdragsspecifikation men utan tydlig tidsplanering. Tidigare lämnad rekommendation om att säkerställa en långsiktig planering med tydliga mål, aktiviteter och prioriteringsordning för utvecklingen av krav- och ändringshanteringen[113] bedöms därför vara delvis åtgärdad. Tidigare lämnade rekommendationer gällande ändringshantering[114] bedöms vara delvis åtgärdade.

---

[113] Rekommendation nr 37779, Regionrevisorerna. Årsrapport trafiknämnden 2019.
[114] Rekommendation nr 28836 (nr 979 enligt tidigare numrering), Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2016: Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur beslut, dokumentation och kontroll gällande ändringshantering i investeringsverksamheten ska hanteras.
Rekommendation nr 28837 (nr 980 enligt tidigare numrering), Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2016: Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att interna

På samma sätt som framförts vid granskning av trafikavtalen, menar revisionen att erfarenheter från såväl genomförda upphandlingar som avtal och avtalsuppföljning inom projekt och program, behöver sammanställas, analyseras och användas som utgångspunkt för utarbetandet av nya avtal och uppföljningen av dessa.

Revisionen lämnade 2016 en allmän rekommendation[115] till trafikförvaltningens ledning om att tydliggöra ansvarsfördelningen inom programverksamheten, och fortsätta utveckla formerna för hur den interna styrningen och kontrollen inom program ska hanteras. Revisionen konstaterar att ett kontinuerligt utvecklingsarbete pågår inom investeringsverksamheten. Revisionen har också i andra granskningar lämnat särskilda rekommendationer gällande krav- och ändringshanteringen. Mot denna bakgrund utgår den tidigare rekommendationen och istället lämnar revisionen en ny rekommendation specifikt kopplat till utvärdering och erfarenhetsåterföring gällande avtalshanteringen inom investeringsverksamheten.

Revisionen bedömer sammanfattningsvis att trafiknämnden inte fullt ut säkerställer tillräckliga förutsättningar för en inköpsprocess med systematisk avtalsuppföljning inom trafiknämndens investeringsprogram och projekt. Det finns enligt revisionen en utvecklingspotential gällande följsamheten till fullmäktiges policy för inköp, till exempel vad gäller utvärdering och erfarenhetsåterföring. Det finns enligt revisionens bedömning också möjligheter att med utvecklade processer och stöd underlätta och effektivisera efterlevnaden av olika styrdokument.

Rekommendation:

- Trafiknämnden bör säkerställa att utvärdering och erfarenhetsåterföring i avtalshanteringen inom investeringsverksamheten genomförs och omhändertas i syfte att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete.

4 Intern styrning och kontroll

I detta avsnitt redovisas granskning av hur nämnden, när det gäller verksamhet som utövats inom trafikförvaltningen inklusive SL/TF och SL:s dotterbolag, tar ansvar för att det finns en intern styrning och kontroll som leder till måluppfyllelse och regelefterlevnad. Revisionen har anpassat sin granskning utifrån de omständigheter som rått under 2020. Revisionen gör därför inte en samlad bedömning av nämndens interna styrning och kontroll 2020 utifrån den tregradiga skala som vanligen används, se bilaga 3. För styrning av ekonomi och investeringar se avsnitt 3.

---

underlag till ändringar i investeringsverksamheten visar analys av påverkan på framtida driftskostnader samt att detta har stämts av mot genomförandebeslut och förankrats internt.

[115] Rekommendation nr 28835 (978 enligt tidigare numrering), Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2016.

4.1 Verksamhetsstyrning

Verksamhetsåret har präglats av coronapandemin, inledningsvis i form av akut krishantering som sedan successivt övergått till en mer löpande hantering. Den andra vågen i smittspridningen under hösten innebär att verksamheten går in i 2021 års verksamhetsår med fortsatta restriktioner kopplat till resandet. Den ekonomiska situationen kräver samtidigt en planering för åtgärder i verksamheten både på kort och lång sikt (se avsnitt 3.1).

Revisionen har under en rad år bedömt nämndens interna styrning och kontroll som inte helt tillräcklig. Revisionen har mot denna bakgrund följt trafiknämndens och förvaltningens insatser för att utveckla den interna styrningen och kontrollen på en övergripande nivå och inom en rad specifika områden. Revisionen konstaterar att det inom nämndens verksamhet bedrivs utvecklingsarbete inom flera viktiga områden för att hantera identifierade problem och utvecklingsbehov. Det framgår av olika granskningar att verksamhetens huvudprocesser, som tidigare definierats inom ramen för arbetet med en huvudprocesskarta[116], nu används som underlag för fortsatt utvecklingsarbete (se avsnitt 3.2.1 och 4.3). Även arbetet med den så kallade leda- och styraprocessen fortsätter. För 2020 noterar revisionen att tidigare påbörjat utvecklingsarbete har fortlöpt parallellt med hanteringen av pandemin, dock i viss mån påverkat av den rådande situationen.

4.1.1 Långsiktig strategisk planering

Trafiknämndens verksamhet präglas till stor del av beslut som har ett långsiktigt perspektiv. Trafikavtalen tecknas i de flesta fall på 10-12 år och föregås av flera års utredning inför upphandlingen. Beslut om infrastrukturinvesteringar kräver ofta också flera års förberedande utredningar och flera års genomförande, infrastrukturen ska sedan tjäna regionen under lång tid framåt. Mot bakgrund av det behov av långsiktighet som finns i nämndens verksamhet, t.ex. kopplat till investeringsplanering, underhåll och fleråriga trafikavtalen, är nämndens och förvaltningens strategiska dokument, samlade i det så kallade strategiska ramverket, av avgörande betydelse för verksamheten. Revisionens granskning av arbetet med ramverket redovisas i avsnitt 3.2.2.

4.1.2 Hanteringen av pandemin

I delrapport 2020 redovisade revisionen en granskning av trafiknämndens inledande hantering av coronapandemin. Revisionen bedömde att det funnits en tydlig och transparent krishantering inom förvaltningen i samarbete med nämndens presidium och berörda entreprenörer. Förvaltningens krishanteringsplan utgjorde utgångspunkt för hanteringen. Revisionen menade samtidigt att det skulle vara värdefullt för nämnden att tidigt göra en utvärdering av krishanteringen i syfte att fånga uppå eventuell förbättringspotential

[116] Verksamhetens huvudprocesser är: Planera utveckling av kollektivtrafiksystemet, Utforma och etablera kollektivtrafiklösningar, Leverera och följa upp kvalitetssäkrad kollektivtrafik.

framöver. Revisionen framhöll vidare som positivt att förvaltningschefen initierat ett arbete med åtgärdsplanering framåt (se avsnitt 3.1).

I delrapporten noterade revisionen att beredskapen och upplägget för att hantera situationer med behov av särskild styrning av trafiken ser olika ut för olika trafikslag och för olika avtal. Gällande buss- respektive lokalbaneavtal med så kallat VBP-upplägg[117] ersattes dessa i ett tidigt skede under pandemin av interimsavtal med annan ersättningsmodell. Interimsavtalen har varit möjliga att förlänga vilket trafiknämnden beslutade om under hösten 2020.[118] Förlängningsmöjligheterna är begränsade till sex månader vilket innebär att avtalen löper ut i mars 2021. Pandemin fortsätter och för närvarade finns det inte någon möjlighet att avgöra när olika restriktioner vad gäller trängsel och resande kommer att upphöra. Revisionen ser därmed betydande utmaningar för trafiknämnden vad gäller hanteringen av befintliga avtal.

Revisionen konstaterade i delrapporten att pandemin även påverkar kommande upphandlingar. Vissa anpassningar gjordes redan i höstas, t.ex. förlängning av anbudstider, för att möjliggöra för fler företag att lämna anbud. Vissa planerade upphandlingar fick också skjutas upp då förvaltningen bedömt att marknadssituationen påverkats så att det inte var lämpligt alternativt möjligt att genomföra upphandlingen. Det framgår av revisionens uppföljande granskning att förvaltningen arbetar med en planering för hur olika kommande upphandlingar gällande trafik och underhåll ska hanteras. Revisionen noterar också att nämnden tagit beslut om ändrad affärsinriktning för ett antal upphandlingar så att avtalen inledningsvis ska utgå från produktionsersättning istället för att ha VBP som en viktig del i ersättningsmodellen.

Trafikplaneringen inom ramen för befintliga trafikavtal för kommande verksamhetsår kräver god framförhållning. Nämndens årliga trafikplaneringsprocess inleds redan i början av året innan verksamhetsåret med att planeringsunderlag skickas ut till berörda kommuner på remiss. Efter det följer sedan en intern process inom trafikförvaltningen där förvaltningschefen efter sommaren beslutar om kommande års trafikering och beställningar läggs till trafikutövarna. För pendeltåg gäller särskild kommunikation med trafikverket vilket kräver ännu tidigare beslut. Nämnden informeras under hösten om beslutad trafikering.

Revisionen noterar att trafikförvaltningen under senare delen av 2020 beslutat att utrusta samtliga bussar (ca 3 000) med plexiglasskydd för förarna. Den totala kostnaden bedöms vara ca 25 mnkr vilket hanteras inom driftbudgeten. Enligt projekteringen ska bussarna vara utrustade med glas i upp till två år.

Revisionen noterade i delrapporten att epidemiberedskapsplanen[119], som anges ha till uppgift att förebygga spridning av smittsamma sjukdomar samt

[117] VBP = Verifierade betalande påstigande
[118] TN 2020-0407
[119] HSN 2017-1393

förhindra spridning av sjukdomen, inte omfattar åtgärder i kollektivtrafiken. Detta har revisionen också kommenterat i revisionens delrapport för hälso- och sjukvårdsnämnden 2020. För trafiknämndens egen krisberedskap är det väsentligt att samverkan med trafikutövarna och underhållsentreprenörer fungerar väl i en krissituation. Revisionen har översiktligt granskat avtalsförhållandena och uppföljning av avtalen när det gäller krisberedskapen. Revisionen noterar att förvaltningens krisberedskapsplan lyfter fram kontakter med berörda entreprenörer i en krissituation. Det framgår av granskningen att samtliga bussavtal definierar avtalspartens ansvar gällande krisberedskapsplan och övningar (definieras i en bilaga till avtalen). Nya avtal innehåller också krav på att trafikutövare ska ha funktionen ”tjänsteman i beredskap” dygnet runt. I praktiken har dock detta, enligt uppgift, fungerat redan tidigare. Det framgår av granskningen att pågående utveckling av förvaltningens avtalsuppföljning (se avsnitt 4.7.1) även omfattar löpande uppföljning av kraven i denna bilaga.

4.1.3 Målstyrning

Revisionen har tidigare framhållit att nämnden bör fastställa nedbrutna mål för verksamheten.[120] Av fullmäktiges anvisningar för budget 2020 framgår att det inte längre finns krav på egna lokala mål eller indikatorer. Revisionen noterade i granskningen för 2019[121] att lokala mål för 2020 var borttagna ur nämndens verksamhetsplan 2020, men att underliggande lokala indikatorer fortfarande fanns kvar. Revisionen rekommenderade 2019 nämnden att utifrån fullmäktiges mål för nämndens verksamhet fastställa indikatorer med målnivåer för samtliga målområden. Revisionen framhöll att målnivåerna behöver kopplas till långsiktiga ambitioner i fastställda styrdokument.[122]

Lokala indikatorer, fastställda av trafiknämnden i verksamhetsplanen 2020, finns för de verksamhetsspecifika målen Attraktiva resor, Effektiva resor, Trygga resor och Hållbara resor. Ett par av dessa indikatorer mäter även särskild kollektivtrafik, trots att färdtjänsten sedan 2019 är en separat nämnd. (För redovisning av lokala indikatorer till Attraktiva resor och Effektiva resor, se avsnitt 2.3.)

Granskningen har visat att trafikförsörjningsprogrammet inte kommer att revideras under mandatperioden (2018-2022) i enlighet med beskrivna intentioner i det nu gällande programmet.[123] Ett ärende planeras tas upp i trafiknämnden under 2021 där det föreslås att programmet istället ska förlängas fram till 2023. Därefter är det tänkt att inget nytt program behöver tas fram utan att nuvarande program enbart kan revideras. Av intervjuer framgår det att tidsförskjutningen dels beror på pågående coronapandemin, dels på att

[120] Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2017.
[121] Regionrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2019
[122] Rekommendation nr 28851 (nr1191 enligt tidigare numrering), Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2017. Rekommendationen omformulerad 2019 (Regionrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2019.)
[123] Av Lag (2010:1065) om kollektivtrafik framgår det att programmet ska revideras vid behov

nämnden arbetar med att ta fram en kollektivtrafikplan 2050. Kollektivtrafikplanen avser att konkretisera trafikförsörjningsprogrammet och den regionala utvecklingsplanen för 2050 (RUFS 2050), genom att identifiera brister och behov för att kunna uppnå målen i dessa långsiktiga strategiska dokument. Förvaltningen avser också i att, samband med att programmet revideras, analysera målvärdena för 2030 med anledning av coronapandemin.

Vidare föreskriver nuvarande trafikförsörjningsprogram att det ska följas upp en gång per mandatperiod inför revidering. Uppföljningen ska genomföras av trafiknämnden, men Region Stockholms och länets övriga verksamheter och aktörer ska bidra i uppföljningsarbetet. Det framgår av granskningen att det inte planeras för någon samlad uppföljning av programmet inför revideringen. Istället ska en aktualitetsprövning genomföras av det nuvarande programmet och presenteras för nämnden under 2022.

Även om det inte finns plan för samlad uppföljning noterar revisionen att flera av målen och indikatorerna från trafikförsörjningsprogrammet har införlivats i regionens samlade målmodell, vilket medför att en kontinuerlig uppföljning sker (se avsnitt 2.3.1). Fullmäktige har också antagit den övergripande indikatorn om Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet. Samtliga indikatorer i trafikförsörjningsprogrammet som har ett framtaget målvärde för 2020 har följts upp i verksamhetsberättelsen.

Målvärdena för fullmäktiges indikatorer 2020 sattes före pandemin och ligger i stort sett kvar på samma nivåer också för 2021, vilket uppges bero på att nämndens budgetunderlag för 2021 togs fram innan effekterna av pandemin var överblickbara. I intervjuer framkommer att även om de långsiktiga målen ligger fast kommer nämnden inför budget 2022 arbeta med en översyn av målvärdena för de närmast kommande åren.

4.1.4 Internkontroll och riskhantering

Uppföljning av nämndens *Plan för internkontroll* genomförs tre gånger per år, i enlighet med regionledningskontorets anvisningar. I samband med nämndens verksamhetsberättelse har en sammanfattande, slutlig uppföljning genomförts. Nämnden beskriver det övergripande arbetet med intern kontroll och ger en kortfattad beskrivning och analys av var och en av de högst värderade riskerna.

Två riskområden har i 2020 års Plan för intern kontroll bedömts som ”mycket hög”. Det rör sig om riskerna *Investeringar når inte effektmål samt håller inte ramar i övrigt* och *Antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon*. För dessa risker beskriver nämnden genomförda åtgärder och i några fall effekter av åtgärderna. En tredje risk, som i delårsrapporten 2020 bedömdes som hög, *Bristande kontroll på anläggningar och fordon*, har i den slutliga bedömningen tilldelats ett lägre riskvärde och värderas inte längre som ”mycket hög” utan som ”hög”, med nedåtgående trend.

Nämnden rapporterar vidare att utvecklingsarbetet inom risk och intern kontroll fortgår. Trafikförvaltningens bedömning är att det planerade arbetet med att utföra den interna kontrollen inte har påverkats av coronapandemin i någon större utsträckning. Inom vissa områden uppges dock utvecklingsarbetet ha begränsats eller tidsförskjutits något. Detta rör exempelvis arbetet kopplat till risker inom kompetensförsörjning och beslutsunderlag.

Revisionens granskning visar att under året har en administrativ bestämmelse och rutiner för riskhantering och intern kontroll tagits fram (beslut om bestämmelsen beräknas fattas under första tertialet 2021). Vidare har ett risk- och revisionsutskott etablerats inom förvaltningen, och en handlingsplan för kartläggning av nyckelprocesser samt utformning av relevanta kontroller i dessa processer har tagits fram.

I intervjuer understryks dock att etablerandet av ett gemensamt arbetssätt, i form av ett generellt ramverk för intern kontroll, är ett omfattande och långsiktigt arbete, som kommer att pågå under längre tid. Enligt intervjuer ligger fokus i nuläget på att kartlägga och bryta ner processer i delprocesser samt att definiera kontroller. Ett steg har under året tagits i form av en nedbrytning av processen för konsultanskaffning, och arbete pågår även i relation till finansiella processer såsom biljettintäkter, bokslut samt resor och representation. En ytterligare utveckling utgörs av framtagandet av ett riskregister, vilket ska fungera som ett komplement till Plan för intern kontroll genom att ge en heltäckande bild av de risker som finns inom förvaltningens verksamhet. Arbetet med riskregistret ska initieras i början av 2021, inom ramen för trafikförvaltningens Leda och styra-process (se nedan).

I arbetet med Plan för intern kontroll 2021 uppges att ett antal nya risker har identifierats med anledning av covid-19, men att denna påverkan hanteras i utarbetandet av åtgärder och kontroller kopplade till riskerna.

4.1.5 Bedömning

Revisionen konstaterar att hanteringen av pandemin under 2020 skett inom ramen för trafiknämndens och förvaltningens ordinarie verksamhetsstyrning med förstärkta insatser utifrån förvaltningens krishanteringsplan. I krissituationer där trafiken på något sätt påverkas eller behöver justeras är samverkan med trafikentreprenörerna av avgörande betydelse. Här noterar revisionen att ett sedan tidigare kontinuerligt utvecklingsarbete pågår för att säkerställa både entreprenörernas och den gemensamma krishanteringen.

Det framgår av granskningen att det finns en planering för och pågående arbete gällande att hantera pandemins effekter på trafikplanering och kommande upphandlingar. Revisionen konstaterar att utmaningarna är betydande när det gäller att anpassa arbetet med trafikbeställningar och kommande trafik- och underhållsupphandlingar till det osäkra aktuella läget och de oklara långsiktiga effekterna av pandemin. Utifrån den rådande ekonomiska situationen bedömer revisionen att både kort- och långsiktiga beslut om nivåer på trafikeringen inte enbart är en fråga för trafiknämnden utan att

de strategier som väljs kräver förankring i den regionövergripande ekonomiska och verksamhetsmässiga styrningen av trafiknämnden (se även 3.1.3).

Inom nämnden pågår även utvecklingsarbete gällande indikatorer kopplat till fullmäktiges mål för verksamheten, som revisionen tidigare rekommenderat. Nämnden har också fastställt lokala indikatorer till fullmäktiges mål inklusive målvärden för dessa indikatorer. I många fall tydliggörs också kopplingen till de långsiktiga ambitionsnivåerna i framförallt trafikförsörjningsprogrammet. Revisionen noterar att det fortfarande finns några målområden som saknar indikatorer där säkerhetsområdet särskilt har lyfts fram av revisionen i tidigare granskning. För detta område finns också sedan tidigare två rekommendationer. Den tidigare lämnade allmänna rekommendationen om att utveckla indikatorer för samtliga målområden bedöms vara delvis åtgärdad men avslutas till förmån för de specifika rekommendationerna inom säkerhetsområdet.

Revisionen noterar att nämndens hållbarhetsarbete har påverkats av coronapandemin. Dels har en del av de planerade miljöinvesteringarna förskjutits framåt i tiden, dels har trygghetsarbetet påverkats och till viss del förändrats. Revisionen noterar också att några av trafiknämndens lokala indikatorer mäter särskild kollektivtrafik. Revisionen menar att eftersom färdtjänstnämnden sedan 2019 ansvarar för den särskilda kollektivtrafiken bör dessa indikatorer flyttas över till färdtjänstnämndens planering och uppföljning.

Vidare noterar revisionen att trafikförsörjningsprogrammet inte kommer att följas upp eller revideras under mandatperioden i enlighet med skrivningarna i programmet. Revisionen menar att det är viktigt att nämnden vid kommande beslut om revidering av planen får en samlad bild av hur arbetet med samtliga uppsatta mål i programmet under de senaste fyra åren har bedrivits samt vilken möjlighet det finns att uppnå målen till målåret 2030. Detta för att säkerställa att hittills genomfört arbete följs upp och utvärderas samt att programmets inriktning fortfarande är aktuell.

Revisionen konstaterar att utvecklingsarbetet inom risk och intern kontroll fortgår inom förvaltningen. Det är dock ett långsiktigt arbete att bryta ner kärnprocesser och etablera nyckelkontroller. Revisionen ser positivt på inrättandet av ett risk- och revisionsutskott vilket, tillsammans med andra åtgärder, indikerar ett långsiktigt perspektiv på riskarbete inom förvaltningen. Revisionen bedömer att nämnden bör säkerställa att pågående utvecklingsarbete inte drar ut på tiden, och att kritiska risker därmed inte hanteras. Revisionen kommer att följa det fortsatta utvecklingsarbetet.

4.2 Intern kontroll i ekonomiprocesser

4.2.1 FUT in i SL

Som framgått av avsnitt 1 ska upparbetningen av den nya tunnelbaneanläggningen fortsättningsvis ske inom ramen för AB SL som bolag och juridisk person. Detta till skillnad mot tidigare då upparbetningen skedde inom den

juridiska personen Region Stockholm med hemvist under regionstyrelsen. Den 1 januari 2020 skedde överlåtelsen av de pågående investeringarna kopplat till utbyggnaden av den nya tunnelbanan till SL. I räkenskaperna sker hanteringen att FUT nu i två resultatenheter[124] , varav en resultatenhet finns inom SL separerad i ekonomisystemet.

Den nya resultatenheten inom SL har konsoliderats in i trafiknämndens verksamhetsberättelse för FUT. I SL:s årsredovisning redovisas den nya resultatenheten tillsammans med SL:s redovisning i övrigt som en legal enhet. Detta innebär att rapporteringsstrukturen till regionens sammanställda redovisning skiljer sig från den legala strukturen. I och med den nya hanteringen kommer redovisningsfrågor som tidigare enbart berört FUT också beröra trafikförvaltningen utifrån ansvaret för den konsoliderade, legala, rapporteringen för SL som helhet. I redovisningen finns ouppklarade belopp gällande interna beställningar mellan trafikförvaltningen och FUT, se avsnitt 6.3.2, vilket understryker behovet av att fortsätta utveckla befintliga rutiner och processer mellan FUT och AB SL.

I revisionens delrapport 2020 noterades inga väsentliga avvikelser i hanteringen av FUT:s pågående investeringar i samband med överlåtelsen till SL. Revisionen framhöll dock vikten av att samarbetet mellan SL och FUT fungerar så att redovisningen blir korrekt. Revisionen rekommenderade vidare SL:s styrelse att säkerställa att VD-instruktionen för AB SL tydliggör ansvarsvarsfördelningen mellan FUT och VD, liksom gränsdragningen mellan VD och den externa firmatecknaren, tillika förvaltningschef i FUT[125]. Enligt revisionens uppföljande granskning pågår arbete med denna fråga.

4.2.2 Intern kontroll i övriga ekonomiprocesser

Biljettsystem
En extern kvalitetsgranskning gällande arbetet med nytt biljettsystem[126] och vissa befintliga system har genomförts under året. Som revisionen konstaterade i delrapporten påvisade kvalitetsgranskningen ett antal brister bl.a. kopplade till behörighetshantering och säkerhetskopiering. Revisionen framhöll vikten av att identifierade brister snarast åtgärdas i enlighet med kvalitetsgranskningens rekommendationer. Revisionen kommer att följa förvaltningens arbete med dessa rekommendationer.

Revisionen konstaterar, i likhet med tidigare, att den utmaning som finns i den interna kontrollen hos leverantören till befintligt biljettsystem SL Access kvarstår. Enligt uppgift pågår arbete hos leverantören med att förbättra den

[124] Som framgår av avsnitt 1 har revisionen här valt att använda begreppet ”resultatenhet” som används av regionstyrelsen och trafiknämnden för de två enheterna inom SL. Det kan dock diskuteras om detta specialfall inom SL är helt förenligt med begreppet resultatenhet enligt definitionen av resultatenhet i fullmäktiges budget 2020.
[125] Rekommendation nr 46561, Regionrevisorerna, Delrapport trafiknämnden 2020.
[126] Befintligt system SL Access ska ersättas med ett nytt, egenutvecklat system.

interna kontrollen. Förvaltningen utför kompenserande kontroller som i stor utsträckning bör upptäcka väsentliga felaktigheter i biljettintäkterna.

Granskningar utan väsentliga iakttagelser
Revisionen har granskat ett antal områden utan väsentliga iakttagelser. Detta gäller resor och representation på ledningsnivå, attester och utbetalningar kopplat till leverantörsfakturahanteringen, aktivering av immateriella anläggningstillgångar samt inventering av investeringsprojekt kopplat till kostnadsföring respektive aktivering av pågående investeringar.

4.2.3 Bedömning
Revisonen bedömer, liksom i årsrapporten för 2019, att de kompenserande kontroller som förvaltningen utför gällande SL Access i stor utsträckning bör kunna upptäcka väsentliga felaktigheter i biljettintäkterna.

Revisionen konstaterar att det genomförts ett viktigt utvecklingsarbete kopplat till intern kontroll i räkenskaperna. Rekommendationer har bedömts åtgärdade i samband med delrapporten. Revisionen ser liksom i delrapporten också positivt på att förvaltningen har initierat en extern granskning av pågående utveckling av det nya biljettsystemet och närliggande it-funktioner. Revisionen kommer under 2021 följa arbetet med rekommendationerna från den externa kvalitetsgranskningen liksom det fortsatta arbetet med att ytterligare utveckla rutinerna kopplat till hanteringen av FUT inom SL.

4.3 Tillgångsförvaltning
Trafikförvaltningen använder begreppet tillgångsförvaltning för att, enligt förvaltningens definition, omfatta ett ”antal aktiviteter för att säkerställa att anläggningstillgångarna på kort och lång sikt uppnår definierade mål och ekonomi i balans inom säkerhet, driftsäkerhet, funktionalitet, kapacitet och livslängd”.

Revisionen har i olika tidigare granskningar pekat på behovet av att utveckla bedömningarna av anläggningarnas status samt nämndens rapportering gällande det samlade behovet av underhåll och ersättningsinvesteringar på kort och lång sikt. I en granskning 2018[127] konstaterades att underhåll och ersättningsinvesteringar inte fullt ut genomfördes enligt plan (se avsnitt 2.2.2). Det kan medföra risker för verksamheten samtidigt som behovet av underhåll och ersättningsinvesteringar skjuts framåt och byggs på successivt. Revisionen konstaterade också att nämnden inte efterfrågat någon fördjupad redovisning gällande behov av underhåll respektive ersättningsinvesteringar och inte heller någon analys av konsekvenserna vid avvikelser mot budget (se avsnitt 2.2). Som framgått av avsnitt 3 lyfter nämnden i budgetunderlag fram att det finns omfattande behov gällande underhåll och ersättningsinvesteringar utan att kvantifiera eller på annat sätt precisera detta. Det finns inte heller någon

[127] Landstingsrevisorerna, Projektrapport 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken

konsekvensanalys av olika alternativ gällande hanteringen av underhåll och ersättningsinvesteringar framåt.

Revisionen noterar vikten av att det finns en tillräcklig kontroll av anläggningarnas status för att kunna ge korrekt information om detta i samband med upphandling av underhåll. Osäkerhet kring status kan medföra riskpåslag i anbud från potentiella leverantörer. Det framgår av årets granskning att brister i förhållande till förvaltningen av anläggningar har identifierats i planeringsstudier gällande pågående upphandlingsarbete.

Revisionen har under flera år noterat att ”koll på anläggningen” har lyfts fram som ett viktigt fokusområde inom förvaltningen. Ett flertal olika aktiviteter inom detta fokusområde har också definierats i förvaltningens årliga planeringsdokument. Revisionen har bland annat noterat utveckling av olika system för att bl.a. stödja hanteringen av dokumentation kopplat till anläggningarna. Revisionen har samtidigt framhållit att det har saknats en samlad långsiktig planering för utvecklingsarbetet och därmed också en tydlig planering för hur olika insatser ska samverka.

Det framkommer av årets granskning att förvaltningen nu tagit ett helhetsgrepp gällande utvecklingsarbetet genom uppdraget Tillgångsförvaltning. Uppdragsdokumentationen visar att uppdraget samlar pågående och kommande aktiviteter inom hela förvaltningen vilket möjliggör att på ett annat sätt än tidigare se till att aktiviteter hänger samman och att det inte finns luckor som inte omhändertas av någon avdelning. Det framgår att detta åstadkoms genom att arbetet kopplas mot en av de tre huvudprocesserna, ”Ta hand om vår anläggning”, i förvaltningens övergripande huvudprocesskarta (se avsnitt 4.1). Det framgår av dokumentation gällande uppdraget att anläggningstillgångarna i uppdraget definieras som ”spårfordon, BEST[128]-anläggning, samt depåer och strategiska stationer, samt tillhörande information om dessa, dvs. anläggningar med betydande värde och lång livslängd”. Sjötrafiken är ännu inte medtaget i arbetet. Dessutom är bussar inte medtaget vilket förklaras med att dessa ägs av trafikutövarna.

Uppdraget Tillgångsförvaltning är treårigt med möjlighet till förlängning vid behov. Det övergripande målet och syftet handlar, som framgår ovan, om att samordna och leda initiativ med koppling till förvaltning av tillgångar. Arbetet ska utgå från ett livscykelkostnadsperspektiv och ett systematiskt arbetssätt baserat på ISO 55000[129]. I uppdraget anges vilken mognadsgrad gällande tillgångsförvaltning som förvaltningen ska uppnå inom 3-5 år.

Utöver de behov av förbättrad tillgångsförvaltning som framgått ovan anges i uppdraget också att tillgångsförvaltningen utgör en grund för investeringsstyrning genom att åtgärdsvalsprocessen (se avsnitt 3.2.1) kan baserar på en bättre kunskap om tillgångarnas skick och prestanda. Uppdraget gällande

[128] Bana, El, Signal, Tele
[129] Ledningssystem för tillgångar

Tillgångsförvaltning har också under året samverkat med arbetet gällande åtgärdsvalsprocessen för att anpassa processen så att den fungerar för ersättningsinvesteringar.

Det framgår vidare att det strategiska ramverket (se avsnitt 3.2.2) både är en viktig grund för, och en del av, tillgångsförvaltningen. I det strategiska ramverket ingår de s.k. förvaltningsplanerna som är centrala i tillgångsförvaltningen. Under 2020 har förvaltningen enligt uppgift tagits fram metod, mallar och rutin för hur förvaltningsplanerna ska kunna hanteras mer enhetligt och på ett effektivare sätt än i nuvarande upplägg. Det återstår dock fortfarande arbete med implementering av de nya förvaltningsplanerna.

Bedömning

Revisionen ser positivt på att utvecklingsarbetet med tillgångsförvaltningen nu bedrivs i en samlad form över avdelningsgränserna med möjlighet att därigenom hantera helheten på ett annat sätt än tidigare. Det framgår samtidigt att utvecklingsbehoven är stora och att arbetet är långsiktigt. Revisionen vill poängtera vikten av att även nämndens redovisning av befintliga och framtida behov utvecklas parallellt med att det interna arbetet inom förvaltningen förbättras. Tidigare lämnade rekommendationer till nämnd[130] respektive förvaltning[131] bedöms vara delvis åtgärdade.

4.4 Inköpsprocessen sjötrafik

Revisionen har granskat om trafiknämnden genomfört upphandlingar inom sjötrafiken med tillräcklig styrning och intern kontroll. Granskningen bygger på ett stickprov av tre avtal; skärgårdsavtal E39b, pendelbåtsavtal 80 och avtal för försöklinjerna inom pendelbåtstrafiken linje 83 och 84. En redogörelse för revisionens iakttagelser har överlämnats i en promemoria till ledningen för trafikförvaltningen.

4.4.1 Inriktning, mål och krav för sjötrafiken

De strategiska målen för upphandlingar inom sjötrafiken utgår från trafikförsörjningsprogrammet (TFP)[132], Waxholmsbolagets ägardirektiv[133], RUFS 2050[134], landsbygds- och skärgårdsstrategin[135], Region Stockholms budget samt regionens miljöprogram 2017–2021[136].

---

[130] Rekommendation nr 28885 (nr 1403 enligt tidigare numrering), Landstingsrevisorerna, Projektrapport 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken: Trafiknämnden bör redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv
[131] Rekommendation nr 28840 (nr 985 enligt tidigare numrering), Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2016: Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en likartad bedömning och prioritering av nämndens reinvesteringsbehov.
[132] LS 2017-0540.
[133] LS 1311-1454.
[134] LS 2015-0084, 2018-0279
[135] LS 2018-0109.
[136] LS 2015–0092.

I fullmäktiges budget för 2019[137] respektive 2020[138] framgår det att trafiknämnden under mandatperioden ska påbörja arbetet med att utforma framtidens skärgårdstrafik. Sjötrafikutredningen[139] påbörjades 2019 och genomförs i två faser. Första fasen inriktas mot att utreda sjötrafikens trafikala uppbyggnad, behov av resor och mål för sjötrafiken med planeringsår 2025 och en framåtblick på tio år. Fas två ska bl.a. inriktas mot det tonnage[140] och bryggor som är nödvändiga för att utföra uppgifterna som identifieras i fas ett. Fas ett är ute på remiss under hösten 2020 och hela utredningen planeras att vara färdigrapporterad under 2021. När utredningen är genomförd ska planering av tonnage och framtida trafikavtal pågå under 2022–2023. Därefter ska arbetet med upphandling av tonnage och trafikavtal påbörjas 2023 och pågå fram till 2025[141].

I remissversionen av sjötrafikutredningens fas ett föreslås att sjötrafiken ska kopplas samman tydligare med landkollektivtrafiken och att sjötrafiken ska bli en mer naturlig del av kollektivtrafiksystemet. Konkret innebär det bl.a. att stärka grundtrafiken av skärgårdstrafiken från bytespunkter på land och ha bättre turtäthet och längre trafikdygn. Det finns vidare förslag om att flytta trafiken längre ut i trafiksystemet och inte i lika stor grad köra direkttrafik från Stockholms innerstad. I remissversionen konstateras det också att flera ytterligare frågor för sjötrafiken kommer behöva utredas framöver som inte hanteras i utredningen. Detta är bland annat hanteringen av s.k. strategiska bytespunkter (replipunkter), anpassning av tidtabeller mellan trafikslagen, anpassning av bytespunkter mellan land- och sjötrafik, utreda taxan[142], upprätta plan för upprättande av bryggor och ta fram riktlinje för trafikbryggor. Revisionen har i tidigare granskningar bl.a. noterat[143] att roll- och ansvarsfördelning avseende replipunkter är otydlig. Trafiknämnden och tillväxt- och regionplanenämnden har fått till uppdrag av fullmäktige i budget 2020 att tillsammans tydliggöra ansvaret för replipunkterna. Uppdraget fortlöper under 2021. I samma granskning noterade också revisionen att nuvarande riktlinje för trafikbryggor inte är utformad eller antagen enligt förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer.

Utöver att genomföra utredningen och tydliggöra ansvarsfördelningen för replipunkter har trafiknämnden fått två ytterligare uppdrag i fullmäktiges budget 2019 och 2020 med koppling till sjötrafiken. Ett handlar om att utreda samfinansiering av pendelbåtstrafiken. Uppdraget kopplat till samfinansiering har rapporterats som avslutat i nämndens delårsrapport för 2020 med motivering att det kommer att hanteras i sjötrafikutredningen.

---

[137] LS 2017-1455.
[138] RS 2019–0829.
[139] TN 2019-0440.
[140] Ett begrepp för fartyg som, i detta avseende, utför trafikförvaltningens kollektivtrafik på vatten. Kan indelas i de fartyg som trafikförvaltningen äger som benämns det strategiska tonnaget, samt de fartyg som är operatörsägt
[141] Skärgårdsavtalen har option att förlängas till 2028.
[142] SL och WÅAB kör med olika taxor.
[143] Landstingsrevisorerna, trafiknämnden delrapport 2018. Här lämnades rekommendation nr 28876 (nr 1307 enligt tidigare numrering).

Granskningen har också visat att det inom förvaltningen finns diskussioner om att eventuellt genomföra en speciell utredning om samfinansiering efter det att sjötrafikutredningen är färdigställd. Det framtida arbetet kan påverkas av coronapandemin.

Det andra uppdraget gäller att fatta nödvändiga beslut som möjliggör att ett tonnage är disponibelt för pendelbåtstrafiken 2024/2025. Nämnden har i verksamhetsberättelsen rapporterat uppdraget som avslutat med motiveringen att nämnden har godkänt en analys i november 2020 för hur nämnden bör gå tillväga för att införskaffa nytt pendelbåtstonnage [144]. Revisionen noterar att sjötrafiksutskottet fattade beslutet om analysen och inte nämnden. Analysen tar upp tre möjliga tillvägagångssätt för att få ett disponibelt tonnage, men föreslår att trafiknämnden bör investera i eget pendelbåtstonnage. Vidare tydliggörs det i analysen att det tar mellan 24–30 månader till leverans av nytt tonnage från att beslut fattas om upphandling. Av tidigare utredningar[145] framgår det att fem nya pendelbåtar skulle kosta uppskattningsvis 160 mnkr. Granskningen visar att det fortsatta arbetet ska införlivas i fas två av sjötrafikutredningen samt att analysen inte tydligt tar upp eventuella konsekvenser av coronapandemin.

Frågan om tonnage både inom skärgårdstrafiken- och pendelbåtstrafiken. har berörts i trafikförvaltningens tidigare utredningar mellan 2015–2018[146]. Granskningen visar att medel för finansiering historiskt har saknats och processen att upphandla tonnage därför har skjutits upp. Granskningen har visat att 13 av WÅAB:s 25 ägda fartyg når sin tekniska livslängd inom 5 till 10 år. I fas ett av sjötrafikutredningen tydliggörs att risker framöver framförallt består i att utökningar av trafik inte motsvaras av motsvarande ökningar av investeringar i nytt tonnage.

4.4.2 Trafikförvaltningens inköpsprocess för sjötrafiken

Förvaltningens arbetsordning[147], riktlinjer för trafikaffärer[148], regelverk för inköp och upphandling[149] samt handbok för studier[150] tydliggör roller och ansvar för inköpsprocessen oavsett trafikslag.

Revisionen har i tidigare granskningar rekommenderat nämnden att säkerställa en överblick över vilka upphandlingar som ska genomföras och när förstudier ska påbörjas respektive avslutas[151]. Revisionen har också tidigare[152] lyft fram att det finns risk för att utredningsarbetet inte sker på effektivt sätt eftersom det saknas en tydlig långsiktig plan för hur det strategiska arbetet

[144] TN 2017-1363
[145] SL 2014-2746
[146] TN 2017-0331, SL 2014-2476, TN 2015-0554.
[147] TN-S-477387.
[148] SL-1837377.
[149] TN-S-541534
[150] TN-S-568236.
[151] Landstingsrevisorerna, Projektrapport 3/2015 Upphandling inom kollektivtrafiken.
[152] Regionrevisorerna, Trafiknämnden årsrapport 2019.

ska genomföras. Granskningen har visat att det inom förvaltningen har tagits fram en studieplan[153] och en trafikupphandlingsplan[154]. Dessutom har det tagits fram en generell upphandlingsplan. Sjötrafikupphandlingarna av skärgårds- och pendelbåtstrafiken är inkluderad i samtliga dessa dokument. Det har framgått av granskningen att det finns behov av att tydligare förankra dokumenten inom förvaltningen.

Revisionen har tidigare rekommenderat nämnden att tydliggöra överlämningsprocessen i inköpsprocessen mellan de olika avdelningarna och sektionerna inom förvaltningen[155]. Granskningen har visat att det i vissa fall är otydligt vilken avdelning eller sektion på förvaltningen som ska initiera upphandlingsprocessen för sjötrafik och hur den ska initieras.

Revisionen har tidigare rekommenderat[156] att nämnden systematiskt bör genomföra och dokumentera utvärderingar av ingångna avtal i syfte att öka möjligheten till förbättrade avtalskonstruktioner. Direkt efter genomförd upphandling ska upphandlingsledaren, enligt interna rutiner på sektion inköp och upphandling, ta fram en upphandlingsrapport. Rapporten syftar till att beskriva hur väl upphandlingen har fungerat i praktiken och om upphandlingen genomförts i enlighet med styrande dokument i syfte att underlätta upphandlingsarbetet vid nästkommande upphandling. Rapport skrevs för upphandlingen gällande skärgårdsavtal E39b, men inte för pendelbåtsavtal 80.

I granskningen har det framgått att möjligheten för sjötrafikssektionen och sektionen för inköp- och upphandling att påverka den inledande studiens utformning och innehåll varierar beroende på upphandlingen. Desto större upphandling desto tydligare ramar för hur samverkan i förstudiearbetet ska formaliseras. Det har visat sig av intervjuer att samverkan ansågs fungera bra inför upphandling av skärgårdsavtal E39b medan det har varit mer otydligt i roll- och ansvarsfördelningen när det gäller arbetet med pendelbåtslinjer och försökslinjer.

4.4.3 Försökslinjer inom pendelbåtstrafiken.

I fullmäktiges budget för 2019[157] fick nämnden i uppdrag att utreda nya pendelbåtslinjer. I december 2019 fattade sjötrafiksutskottet[158] ett genomförandebeslut gällande att inte bara utreda utan också testa två försökslinjer; linje 83 och 84.

---

[153] Planeringsdokument som tydliggör när studier ska genomföras.
[154] Tydliggör studie-, konkurrens- och förvaltningsfasen.
[155] Landstingsrevisorerna, Projektrapport 3/2015 Upphandling inom kollektivtrafiken.
[156] Landstingsrevisorerna, Projektrapport 2/2015 Återföring av erfarenheter i kollektivtrafikens avtal.
[157] LS 2017-1455.
[158] TN 2019-0680.

Försökslinjen 83 ska köras inom befintliga skärgårdsavtalet E39b avtal[159] och trafikera Rindö-Ramsö-Tynningö-Vaxholm-Lidingö- Nacka- Stockholm. Försöket påbörjades hösten 2020 och ska avslutas under 2022.

Försökslinje 84, som ska testas 2022 – 2024, ska trafikera Värmdö – Nacka-Stockholm. Denna linje kräver upphandling av trafik och fartyg, ansökan och beslut om allmän trafikplikt samt att berörda kommuner anlägger brygghållplatser. För linje 84 har ett upphandlingsarbete påbörjats för att möjliggöra trafikstart 2022. I genomförandebeslutet för försökslinjerna framgår det att nya fartyg bör anskaffas inför trafikstart. Av intervjuer har det framgått att skrivningen har tolkats utifrån att entreprenörerna ska bistå med tonnaget, men att det är otydligt om skrivningen innebär att nybyggt tonnage ska köras på linje eller om enbart ytterligare fartyg ska trafikera pendelbåtarna.

Granskningen har visat att inte finns någon rutin/arbetsprocess för hur förvaltningen avser arbeta med. Vidare har det framgått av intervjuer att underlaget i genomförandebeslutet inte var tillräckligt heltäckande när det gäller hur avtalen ska utvärderas och eventuella skillnader det medför utförarna att köra under SL kontra WÅAB varumärke[160]. Detta har medför att dessa frågor behöver omhändertas av sektionen samtidigt som försökslinjen har påbörjats.

Tidigare pendelbåtslinjer har testats mellan 2016–2018[161]. I en utvärdering av försökslinjerna som gjordes 2017[162] framgår det bland annat att trafikförvaltningen behöver se till att väderskydd finns på hållplatserna för att höja kundmiljön och att det är viktigt att förvaltningen verkar för medfinansiering av pendelbåtstrafiken från kommunerna och trafikverket eftersom den avlastar vägnätet. I genomförandebeslutet för de nya försökslinjerna lyfts inte frågan om kundmiljö eller medfinansiering.

För försökslinjerna är 40 mnkr avsatt i nämndens budget 2020 och 70 mnkr 2021 och 2022. Det framgår inte om finansieringen av linje 84 mellan 2022–2024 är säkrad.

4.4.4 Bedömning

Vid tidigare granskningar[163] från 2018 lyfte revisionen fram att ett utvecklingsarbete fortfarande pågår för att integrera sjötrafiken i trafikförvaltningens övergripande styrdokument. Årets granskning har visat att sjötrafiken till stora delar är integrerad i nämndens inköpsprocess, men att det fortfarande finns delar som har behov av att tydliggöras.

---

[159] Inom ramen för E39B-avtalet finns det möjlighet att avropa 10 procent mer trafik utan omförhandling av avtalet
[160] TN skärgårdstrafik körs under WÅAB:s varumärke och pendelbåtstrafiken körs under SL:s varumärke. Detta innebär bl.a. att olika taxor används och olika villkor gäller kring alkoholservering och information på båtarna.
[161] TN 2017-0331.
[162] TN 2017-0331
[163] Landstingsrevisorerna, delrapport trafiknämnden 2018.

Revisionen menar att det är viktigt att det fastställs och tydliggörs en planering för hur och när framtida inriktningar ska beslutas. Framförallt beslut om framtidens tonnage är avgörande för att möjliggöra en långsiktig affärsinriktning för sjötrafiken och därmed i tid säkerhetsställa förutsättningarna för att påbörja upphandlingsprocessen för nya trafikavtal under 2023. Revisionen vill betona vikten av att sjötrafikutredningen i tid slutförs och fastställs som underlag till besluten om framtida inriktningar.

Revisionen menar att det är viktigt att eventuella konsekvenser av den pågående coronapandemin tydliggörs i den framtida inriktningen av sjötrafiken. Det gäller framförallt möjligheterna att investera i nytt tonnage för skärgårdstrafiken och pendelbåtstrafiken.

Revisionen bedömer att de rekommendationer som tidigare lämnats gällande inköp och upphandling inom andra trafikområden är aktuella även för sjötrafiken. Det gäller t.ex. att förvaltningen bör tydliggöra roll och ansvarsfördelningen inom inköpsprocessen för sjötrafiken. Revisionen kan konstatera att det finns behov av att stärka samverkan mellan strategisk utveckling, ledningsstabens inköp- och upphandlingssektion och trafikavdelningens sjötrafikssektion. Det finns också behov av att tydliggöra vilken avdelning som ansvarar för att initiera upphandlingar. Revisionen bedömer också att det är viktigt att förvaltningens strategiska planeringsdokument är tydligt förankrade inom hela förvaltningen.

Revisionen delar inte nämndens uppfattning att fullmäktiges uppdrag om samfinansiering kan betraktas som avslutat. Även om uppdraget ska hanteras inom sjötrafikutredningen så kan det inte vara avslutat förrän det finns ett resultat av genomförd utredning.

För att förtydliga kravställandet när det gäller trafikbryggor bedömer revisionen att en riktlinje för trafikbryggor bör tas fram i enlighet med förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer och publiceras tillsammans med förvaltningens övriga riktlinjer. Detta för att tydliggöra hanteringen kring kravställandet för samtliga berörda avdelningar och sektioner som arbetar med frågan.

För att bättre möjliggöra effektiva försökslinjer och utvärderingar av dessa linjer bedömer revisionen att det kan tydliggöras vad förstudien ska innehålla och hur försöken ska utvärderas.

Rekommendation:

- Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att riktlinje för trafikbryggor är fastställd och utformad i enlighet med förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer.

4.5 Sjötrafikutskottet respektive beredningen

Revisionen har granskat om nämnden säkerställer en tillräcklig ledning, kontroll och styrning av de underliggande organen sjötrafikutskottet och sjötrafikberedningen. Viss granskning har även gjorts av beredningen för tillgänglighet och framkomlighet.

4.5.1 Begreppet sjötrafik

Av olika dokument framkommer olika definitioner av begreppet sjötrafik. I dokument som exempelvis instruktion för nämndens beredningar och utskott (benämns hädanefter nämndens instruktion)[164] och nämndens delegationsordning (benämns hädanefter delegationsordningen)[165] används begrepp som *sjötrafik* och *kollektiv sjötrafik*. Av intervjuer har framgått att internt inom förvaltningen innefattar begreppet sjötrafik alla avtal som sjötrafiksektion på trafikavdelningen ansvarar för. Dessa är skärgårdsavtal, pendelbåtsavtal, godsavtal, avtal för historiskt tonnage, svävaravtal, helikopteravtal, avtal för trafikledning och operativa tjänster inom sjötrafik.

4.5.2 Sjötrafikutskottets och sjötrafikberedningens ansvar och uppgifter

Utgångspunkten i kommunallagens bestämmelser om delegation[1] är att den behöver vara så tydligt utformad att en nämnd (t.ex. trafiknämnden) kan behålla sin ledning, kontroll, styrning och uppföljning även om en delegat (t.ex. sjötrafiktutskottet, nämndens ordförande eller förvaltningschef) fattar beslut i nämndens namn. Revisionsansvaret kvarstår hos nämnden i och med att delegaten i fråga inte kan ansvarsprövas.

Bakgrund

Av reglementen för regionstyrelsen och övriga nämnder[166] framgår att det under trafiknämnden inrättats ett sjötrafikutskott med en sjötrafikbredning. Ytterligare underorgan under nämnden är beredningen för tillgänglighet och framkomlighet och beredningen för pilotprojekt inom kollektivtrafiken. Sjötrafikutskottet består av tre ledamöter. Sjötrafikberedningen består av 9 ledamöter och 9 ersättare.

Revisionen granskade 2019[167] om samtliga reglementen i regionen överensstämmer med lagstiftning och fullmäktiges krav på beredning av ärenden till fullmäktige. Revisionen framförde till regionstyrelsen att det inte finns någon bestämmelse i kommunallagen som anger att ett utskott kan ha beredning under sig. Vidare pekade revisionen också på att en nämnd självständigt ska besluta om att inrätta eventuella beredningar.

---

[164] TN 2020–0001
[165] TN 2019–0022
[166] LS 2018–0731.
[167] Regionrevisorerna, Delrapport regionstyrelsen 2019.

Ansvar och uppgifter

I januari 2019 antog trafiknämnden sin instruktion och sin delegationsordning. Av instruktionen framgår att sjötrafikutskottet har delegation från trafiknämnden att ansvara för frågor inom området sjötrafik, som inte berör andra av nämndens verksamhetsområden.

En jämförelse av nämndens instruktion och nämndens delegationsordning visar att de skiljer sig åt. I instruktionen anges att utskottet ansvarar för *utredningar, trafikplikt och upphandlingar för sjötrafiken*. I delegationsordningen anges att utskottet ansvarar för samma frågor men enbart för *kollektiv sjötrafik*.[168] Det framgår inte om detta inkluderar godstrafiken. Varken i instruktionen eller delegationsordningen anges någon beloppsgräns för utskottets beslutanderätt. Det framgår inte heller vad som avses med de begrepp som används som ”större budgetpåverkan” eller ”berör andra av nämndens verksamhetsområden”.

Vidare framgår det i delegationsordningen att förvaltningschef för trafikförvaltningen, inom sitt verksamhetsområde vilket inkluderar sjötrafiken, har rätt att besluta om att inleda och fatta samtliga beslut som krävs för att genomföra en upphandling i trafiknämndens namn; understigande ett totalt upphandlingsvärde om 50 000 000 kronor. Detta betyder att både sjötrafikutskottet och förvaltningschef för trafikförvaltningen har delegation att fatta beslut inom sjötrafik. Hur utskottets respektive förvaltningschefens delegation förhåller sig till varandra framgår inte av nämndens instruktion eller delegationsordning.

Sammanträden

I nämndens instruktion anges att protokoll ska föras vid sammanträden i både sjötrafikutskottet och sjötrafikberedningen. Protokollet ska justeras av ordföranden och en ytterligare ledamot. Utskottet ska anmäla de beslut som fattas med stöd av delegation till trafiknämnden genom att utdrag ur protokoll från genomfört sammanträde anmäls till trafiknämnden.

Sjötrafikutskottet

Mellan 2019-01-01 – 2020-10-01 har utskottet sammanträtt tre gånger (2019-09-30, 2019-10-22 och 2020-05-26) och beslutat i fyra ärenden[169]. Tre ärenden rör upphandling av sjötrafik[170], som enligt uppgift från förvaltningen

---

[168] I Europarlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik och kollektivtrafik på järnväg och väg definieras kollektivtrafik som ”persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering”.

[169] 1. 2019-09-30 § 4.Beslut att inleda upphandling av Kollektiv sjötrafik i Stockholms norra mellanskärgård, avtalsområde Åsättra – Ingmarsö och Boda – Gällnö (E39DX1) (dnr: TN 2019–0287). 2. 2019-10-22 § 10: Två försök med pendelbåtstrafik relaterat till budget 2019 för Region Stockholm (dnr: TN 2019–0287).
3. 2020-05-26 § 4: Beslut om allmän trafikplikt för sjötrafik på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd, Stockholms län (TN 2019–1290). 4. 2020-05-26 § 5: Beslut om affärsinriktning samt inleda upphandling av trafikavtal avseende pendelbåtstrafik linje 82 (E30) (dnr: TN 2015–0554).

[170] Se punkt 1,2 och 4 ovan.

har vardera ett upphandlingsvärde på ca 180–200 mnkr per avtal, och ett ärende som rör trafikplikt[171]. Samtliga dessa ärenden har behandlats av beredningen som lämnat förslag till beslut till utskottet i enlighet med modellen i fullmäktiges reglemente, vilken dock inte har ett kommunalrättsligt stöd. Vidare visar granskningen att en behovsanalys avseende godstrafik enbart har behandlats i nämnden och sjötrafikberedningen och inte i utskottet.

Granskningen av trafiknämndens protokoll under samma period visar att utskottets beslut fattade vid sammanträdena 2019-09-30 och 2020-05-26 har anmälts till nämnden.[172] Däremot är utdrag ur utskottets protokoll från dessa två sammanträden inte anmälda till nämnden, vilket inneburit att nämndens instruktion inte följts.[173] Vidare är vare sig utskottets beslut fattade vid sammanträdet 2019-10-22 eller utdrag ur protokollet från det sammanträdet anmält till nämnden. Följden blir att beslutet ännu inte vunnit laga kraft.

Sjötrafikberedningen och beredningen för tillgänglighet och framkomlighet

Under samma period som ovan, 2019-01-01 – 2020-10-01, har sjötrafikberedningen sammanträtt vid tio tillfällen[174] medan beredningen för tillgänglighet och framkomlighet har sammanträtt vid elva tillfällen[175]. På sjötrafikberedningens sammanträden har information lämnats om sjötrafikutredningen och strategiska pendelbåtsutredningen (se avsnitt 4.4) samt om taxa. Denna information har sedan inte hanterats i utskottet utan enbart i nämnden.

Utskottets tre protokoll har justerats av utskottets tjänstgörande ordförande och närvarande ledamot, men det framgår inte vilket datum när respektive protokoll justerades. Beredningarnas protokoll är inte justerade inför nämnd- och utskottssammanträdena eftersom beredningarnas sammanträden oftast sker ett par dagar innan eller dagen före utskotts- respektive nämndsammanträdena.

Både sjötrafikberedningen och beredningen för tillgänglighet och framkomlighet har berett flertalet ärenden till nämnden för beslut.[176] När ärendena

---

[171] 2020-05-26 § 4: Beslut om allmän trafikplikt för sjötrafik på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd, Stockholms län (dnr: TN 2019–1290).
[172] Protokollet 2019-09-30 anmäldes vid nämndens sammanträde 2019-10-01 och 2020-05-26 anmäldes vid nämndens sammanträde 2020-05-26.
[173] Utskottets protokoll finns inte med i publicerade sammanträdeshandlingar på regionens webbplats.
[174] 1) 2019-01-28, 2) 2019-03-14, 3) 2019-05-08, 4) 2019-08-22, 5) 2019-10-22, 6) 2019-11-21, 7) 2019-12-12, 8) 2020-05-25, 9) 2020-06-15, 10) 2020-09-21,
[175] 2019-02-14, 2019-03-14, 2019-05-08, 2019-06-13, 2019-08-22, 2019-09-26, 2019-11-21
2020-02-13, 2020-03-12, 2020-05-19 och 2020-06-11.
[176] Sjötrafikberedningen: 2019-03-14 § 9 (TN 2019–0251). 2019-05-08 § 16 (TN 2019–0288), § 17 (SL 2017–0644). 2019-08-22 § 22 (TN 2017–1184). 2019-09-30 § 30 (TN 2019–0808), § 31 (TN 2019–0809), § 32 (TN 2019–0817), § 33 (TN 2019–0287). 2019-12-12 § 57 (SL 2013–1569) och 2020-09-21 (TN 2020–0938).
Beredningen för tillgänglighet och framkomlighet: 2019-02-14 § 4 (TN 2017–1727) § 5. 2019-03-14 § 10 (TN SL 2018–0524). 2019-06-13 § 29 (TN 2016–0414), § 30 (TN 2019–0448). 2019-08-22 § 38 (TN 2019–0702), § 39 (SL 2013–1569). 2019-09-26 § 46 (TN 2019–0719). 2019-11-21 § 54 (TN 2019–0689). 2020-02-13 § 5 (TN 2019–0069), § 6 (TN 2019–1329, § 7 (TN 2019–1136), § 8 (TN 2019–0098). 2020-03-12 § 14 (FUT 2020–0673),

behandlats i nämnden finns i sammanträdeshandlingarna vare sig beredningarnas protokoll eller någon hänvisning till beredningarnas förslag.[177] I nämndens protokoll anges enbart en hänvisning till förvaltningens förslag.[178] Följden blir att nämnden inte utgår ifrån beredningarnas förslag till beslut.

Undertecknande av ärenden
Enligt trafiknämndens instruktion ska skrivelser, avtal och andra handlingar från utskottet respektive beredningen undertecknas av ordföranden. Bestämmelsen i nämndens instruktion om att beredningens ordförande har rätt att underteckna skrivelser, avtal och andra handlingar från beredningen följer inte kommunallagen i och med att en beredning inte kan delegeras beslutanderätt. Undertecknande av t.ex. ett avtal bygger på ett beslut om att godkänna avtalet. En beredning kan enbart ha en beredande funktion.

4.5.3 Brådskande ärenden
Av både nämndens instruktion och nämndens delegationsordning framgår att utskottets tjänstgörande ordförande får fatta beslut i ärenden som är så brådskande att utskottets avgörande inte kan avvaktas. Kommunallagens möjlighet att besluta i s.k. brådskande ärenden gäller enbart beslut på nämndens vägnar som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas. Att utskottets tjänstgörande ordförande kan besluta i ärenden som inte kan avvaktas utskottets avgörande är därmed inte kommunalrättsligt korrekt. Vidare innebär instruktionens och delegationsordningens bestämmelse en form av vidaredelegation, som inte är möjlig enligt kommunallagen, från utskottet till dess tjänstgörande ordförande.[179]

4.5.4 Bedömning
Sammantaget bedömer revisionen att trafiknämnden bör stärka sin ledning, kontroll, styrning och uppföljning av sjötrafikutskottet och sjötrafikberedningen så att kommunallagens bestämmelser efterlevs.

Revisionen bedömer att det finns en otydlighet i användningen av begreppet ”sjötrafik” och därmed en otydlighet i vilken beslutanderätt som inryms i själva begreppet. Det är därmed otydligt om nämnden delegerat beslutanderätten för hela verksamhetsområdet sjötrafik till sjötrafikutskottet, vilket inte är inte möjligt enligt kommunallagen. Utskottet skulle i så fall förvandlas till en nämnd. Enligt revisionen bör nämnden klargöra vilka övergripande områden och beslut som inte får delegeras och ange de specifika beslut som delegeras till sjötrafikutskottet.

---

§ 16 (SL 2013–1569), § 17 (SL 2013–5341). 2020-05-19 § 24 (TN 2020–0163), § 25 (TN 2020–0329.
[177] Exempel på sjötrafikberedningens beslut i ärendena är ”föreslå trafiknämnden godkänna remissyttrandet i enlighet med förvaltningens förslag”.
[178] Exempel på skrivning i underlag och protokoll är ”i ärendet förelåg tjänsteutlåtande”.
[179] Vidaredelegering av beslutanderätt är enbart möjlig från förvaltningschef till annan anställd inom en region.

När det gäller sjötrafikutskottet bedömer revisionen att delegationen till sjötrafikutskottet inte är tydligt definierad och avgränsad. Det är inte tydliggjort dels vilken del av sjötrafiken som delegeras, dels vad som avses med ”större budgetpåverkan” och ”påverkan på andra verksamhetsområden”. Vidare menar revisionen att delegeringen om att besluta i upphandlingar består av flera beslut (inleda upphandling, förfrågningsunderlag, tilldelning). Beslut i upphandlingar, exempelvis fastställa förfrågningsunderlag, kan innebära beslut om inriktning och kvalitet för verksamheten vilka inte kan delegeras. Enbart nämnden kan enligt kommunallagen besluta om ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet. Delegationen till sjötrafikutskottet respektive förvaltningschef för trafikförvaltningen rörande sjötrafik överlappar dessutom varandra.

Revisionen bedömer att nämndens instruktion till utskottet inte efterlevts när det gäller återrapportering av utskottets beslut och anmälan av protokoll. Både nämndens instruktion och delegationsordningen bör revideras så att beslut i brådskande ärenden och undertecknande av handling följer kommunallagen. Vidare bör instruktionen förtydligas att underorganens protokoll ska innehålla ett justeringsdatum.

Revisionen konstaterar att de två beredningarnas ärendeberedningsprocess inte resulterar i att nämnden utgår från de beslut som föreslås. Nämndens respektive beredningarnas arbetssätt och sammanträdesplan bör synkroniseras med varandra, så att det tidsmässigt är möjligt att lyfta förslag från beredningarna till nämnden. Detta innebär att beredningarnas protokoll behöver vara justerade innan kallelsen samt beslutsunderlag skickas ut inför trafiknämndens sammanträden.[180]

Rekommendationer:

- Trafiknämnden bör tydligt definiera begreppet sjötrafik i styrande dokument för att säkerställa att dessa blir konsistenta i begreppsanvändningen.

- Trafiknämnden bör säkerställa att den beslutanderätt som delegeras till sjötrafikutskottet överensstämmer med delegeringsreglerna i kommunallagen och är tillräckligt specificerad.

- Trafiknämnden bör säkerställa att delegationen till sjötrafikutskottet respektive förvaltningschef för trafikförvaltningen rörande sjötrafik inte överlappar varandra.

- Trafiknämnden bör revidera både sin instruktion och delegationsordning så att utskottets tjänstgörande ordförande inte kan fatta beslut i

[180] Enligt reglementet bör kallelsen tillställas varje ledamot och ersättare samt annan förtroendevald som får närvara vid sammanträdet senast tio dagar före sammanträdesdagen. Kallelsen bör åtföljas av föredragningslista. Ordföranden bestämmer i vilken utsträckning handlingar som tillhör ett ärende ska bifogas kallelsen.

ärenden som är så brådskande att utskottets avgörande inte kan avvaktas.

- Trafiknämnden bör revidera sin instruktion när det gäller undertecknande av handlingar så att det är förenligt med kommunallagen och reglementet.

- Trafiknämnden bör säkerställa att underorganen följer nämndens instruktion när det gäller återrapportering av utskottets beslut och anmälan av protokoll.

- Trafiknämnden bör se över ärendeberedningsprocessen, som inkluderar sjötrafikberedningen och beredningen för tillgänglighet och framkomlighet, så att beredningarnas förslag är en del av beslutsunderlaget till nämnden och att det framgår om nämnden utgått från beredningarnas förslag.

4.6 Hållbarhet

4.6.1 Miljö- och klimat

Revisionen noterar att trafiknämndens tidigare beslut[181] om att öka andelen förnybart drivmedel inom sjötrafiken har ändrats i verksamhetsplanen för 2021 till att bibehålla nivån på 50 procent. Beslut har sin bakgrund i coronapandemin och behovet av sänka framtida kostnader. Kostnaderna beräknas sänkas med 35 mnkr för 2021.

Trafiknämnden har också under 2020 ansökt, och beviljats, dispens[182] för trafikering i Stockholms stads nya miljözoner med Euro-5 klassade fordon. Dispensen gäller för all SL-busstrafiken t.om. juni 2021. Granskningar visar att trafiknämnden står för kostnaderna kopplat till att bygga om motorerna i bussarna till godkänd Euro-6 nivå. Sammanlagt behöver motorer i 140 bussar byggas om till en kostnad av mellan 21-28 mnkr.

4.6.2 Social hållbarhet

Trafiknämnden har under året avslutat två fullmäktigeuppdrag med koppling till social hållbarhet. Det ena uppdraget handlar om att ta fram sociala konsekvensbeskrivningar inför alla strategiska kollektivtrafikinvesteringar. Revisionen noterar att arbetat har påbörjats och att det kommer fortsätta inom ramen för ordinarie linjearbete. Det andra uppdraget har varit att införa Region Stockholms tekniska lösning för att upptäcka sexuella övergrepp på barn i it-miljö.

Lagen om tillgänglighet till digital offentlig service har trätt i kraft. Det innebär att alla oavsett funktionsnedsättning, ska ha samma förutsättningar att ta

[181] Waxholmsbolagets drivmedelsplan
[182] Dispens ansöktes hos Stockholm Stad

till sig informationen via webbplatser och mobila applikationer. När det gäller webbplatser så pågår ett arbete med att tillgängliggöra de prioriterade områdena under första kvartalet 2021. Enligt lagstiftningen skulle befintliga webbplatser vara tillgängliga senast 23 september 2020. Tillgänglighetsredogörelser för webbplatserna finns i enlighet med lagstiftningen.

Av nämndens miljöredovisning för 2020 framgår det att en av de största utmaningarna inom social hållbarhet är trygghetsarbetet. Som nämnts ovan har den upplevda tryggheten sjunkit under pandemin och en ny form av otrygghet har synliggjorts i och med oron för smittspridning. Sammanlagt tog förvaltningen fram åtta aktiviteter för att förbättra tryggheten under året. Vissa av aktiviteterna har påverkats av pandemin, bl.a. försök med flexibla nattstopp och pilotförsök för att öka kvinnors trygghet. Revisionen noterar att i trafikförsörjningsprogrammet finns också en indikator framtagen som avser mäta andel resenärer som känner sig trygga på väg till/från kollektivtrafiken, måltalet för 2020 var 73 procent. Av nämndens hållbarhetsrapportering framgår det att ingen rapportering på utfallet är redovisad under året med anledning av att ombordundersökningen *Upplevd kvalitet* inte har kunnat genomföras.

4.6.3 Bedömning

Revisionen noterar att nämndens hållbarhetsarbete har påverkats av coronapandemin. Dels att en del av planerade miljöinvesteringar förskjuts, dels att trygghetsarbetet påverkas och tillviss del förändras. Revisionen menar att det kan finns behov av en samlad konsekvensanalys av coronapandemin påverkan på hållbarhetsarbetet, efter pandemin är över, för att synliggöra hur och om det påverkar nämndens långsiktiga hållbarhetsarbete.

4.7 Uppföljning av tidigare rekommendationer

4.7.1 Utvecklingsarbete avtalsuppföljningsprocessen

Revisionen har vid flera tillfällen granskat trafiknämndens arbete med avtalsuppföljning. Under 2019 granskades nämndens förutsättningar för avtalsuppföljning av driftsavtal.[183] Även trafikförvaltningens internrevision har tidigare granskat och kommenterat avtalsuppföljningen.[184]

I sitt yttrande[185] över regionrevisorernas avtalsgranskning 2019 anger nämnden att de rekommendationer som revisionen lämnat i granskningen har åtgärdats av förvaltningen. Vid uppföljning av rekommendationerna under 2020 noterar revisionen att trafikförvaltningens utvecklingsarbete kopplat till avtalsuppföljning har fortsatt under året. Det framgår också att pågående utvecklingsarbete gäller trafikavtalen, medan utvecklingen gällande underhållsavtal ligger längre fram i tiden. Granskningen har visat att en

[183] Regionrevisorerna, Projektrapport 9/2019 Beställarnämndernas förutsättningar för avtalsuppföljning.
[184] Internrevisionsrapport Avtalsförvaltning trafik, TN 2018–0422
[185] TN 2019–1425

arbetsprocess för avtalsuppföljning i relation till trafikavtalen har tagits fram och testkörts. Inom processen har ett tjugotal *rutiner* ut- eller omarbetats (eller är under utarbetande), bland annat för framtagande av uppföljningsplan och för operativ uppföljning samt taktisk respektive strategisk utvärdering av trafikavtal. Via uppföljningsplaner skapas förutsättningar för en mer systematisk erfarenhetsöverföring inför nya avtal, genom att samtliga krav kontinuerligt bedöms utifrån ett uppföljningsbarhetsperspektiv. Att lärdomar från genomförda utvärderingar ska beaktas i utvecklandet av framtida avtal specificeras i Rutin för strategisk utvärdering av trafikavtal. Även omhändertagande av nämndens egna åtaganden enligt avtal inkluderas i uppföljningen. Den strategiska utvärderingen av avtal finns också inplanerad i en gemensam *trafikupphandlingsplan*. En strukturerad process för *riskhantering* i avtal har införts sedan början av 2020, där risker uppdateras månadsvis av trafikavdelningens sektioner och sedan aggregeras och vidarerapporteras till trafikförvaltningens ledningsgrupp. Däremot pågår fortfarande utvecklingsarbete gällande korresponderande rutin för riskhantering i avtal. Vidare finns nya *IT-system för analys* av trafikdata på plats och en delvis ny *tvärsektoriell organisationsstruktur* med tydliggjorda roller och ansvarsfördelning i ett så kallat trafikråd, med tillhörande beredningsgrupp, är under etablering. Arbetet har dock försenats på grund av coronapandemin.

Implementeringsfasen av det nya arbetssättet har inletts under 2020, då operativ uppföljning och taktisk, såväl som strategisk, utvärdering enligt nya rutiner genomförts. Revisionen har också kunnat konstatera att planeringen för uppföljning av nytt bussavtal har utgått från det nya arbetssättet. I intervjuer framkommer dock att det kommer att ta tid att fullt ut implementera arbetssättet, och att verksamheten är i behov av fortsatt stöd från processteamet för trafikförvaltningens huvudprocess *Leverera och följa upp kvalitetssäkrad kollektivtrafik* för att få nödvändiga bitar på plats. Som framgått ovan har arbetssättet i första hand börjat implementeras för trafikavtal men kommer, enligt uppgift, framöver även att kunna användas för andra typer av avtal, såsom exempelvis underhållsavtal. En sådan utrullning kommer dock att ske steg för steg och är i dagsläget inte granskningsbar.

En fullödig implementering av uppföljningsprocessen för trafikavtal är ett långsiktigt arbete. Revisionen konstaterar att det är för tidigt att granska om den nya processen också har önskad effekt, i form av att resultatet kontinuerligt omhändertas i utvecklingsarbetet. Revisionen ser därför behov av att fortsatt följa hur resultatet av uppföljning och utvärdering hanteras i arbetet med nya trafikavtal.

Revisionen konstaterar vidare att utvecklingsarbetet ännu inte har omfattat underhållsavtalen. I samband med en granskning 2019 av underhåll gällande hissar, rulltrappor och spärrar lämnades två rekommendationer kopplat till underhållsavtalen för dessa anläggningar. Revisionen avser att i kommande uppföljning av dessa rekommendationer följa det allmänna

utvecklingsarbetet gällande avtalsuppföljning- och utvärdering inom underhållsverksamheten.

Bedömning

Revisionen bedömer att trafiknämndens förutsättningar för avtalsuppföljning av trafikavtal har utvecklats och förstärkts genom det arbete som pågått under 2020. En struktur för uppföljning respektive utvärdering av trafikavtal har tagits fram, där ansvar, roller och metoder tydliggörs i rutiner och mallar. Såväl riskhantering som nämndens egna åtaganden i relation till ingångna avtal omhändertas i processen, och systemstöd för analys finns tillgängligt. Det framgår också av granskningen att implementeringen av de nya rutinerna finns med, kopplat till nya trafikavtal. Revisionens samlade bedömning är att nödvändiga förutsättningar nu finns på plats, varför två tidigare rekommendationer, gällande nämndens egna åtagande i trafikavtalen[186] respektive riskanalys vid planering av avtalsuppföljning[187], bedöms vara åtgärdade.

Revisionen har vid tidigare granskningar av trafikavtal lämnat övergripande rekommendationer om systematik, dokumentation och ansvarsfördelning gällande utvärdering av avtalen.[188] Enligt rekommendationerna ska syftet vara att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete gällande avtalskonstruktioner och villkor. Revisionen bedömer att pågående utvecklingsarbete gällande trafikavtalen säkerställer både systematik och ansvarsfördelning. Rekommendationerna bedöms därför vara åtgärdade.

4.7.2 Trafik- och störningsinformation

Trafik- och störningsinformation innebär information till kund avseende trafiken och resan i både normalt och stört läge. Trafikinformation tillhandahålls av trafikentreprenörer och av trafikförvaltningen[189] till resenären genom digitala såväl som analoga kanaler. All grunddata gällande trafiken kommer från trafikentreprenörerna.[190]

Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden att stärka den sammanhållande styrningen av trafik- och störningsinformation inom de kollektivtrafikslag nämnden rår över, så att utveckling och uppföljning görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv.[191]

---

[186] Rekommendation nr 28811 (nr 527 enligt tidigare numrering) Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2014
[187] Rekommendation nr 28810 (nr 525 enligt tidigare numrering) Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2015
[188] Rekommendation 28817 (nr 670 enligt tidigare numrering) Landstingsrevisorerna, projektrapport 2/2015, Investeringar – styrning och samordning inom SLL samt Rekommendation 28883 (nr 1386 enligt tidigare numrering) Landstingsrevisorerna, årsrapport trafiknämnden 2018
[189] Genom exempelvis SL-appen
[190] SL-S-419781
[191] Rekommendation nr 28829 (nr 873 enligt tidigare numrering) Landstingsrevisorerna, Delårsrapport trafiknämnden 2016

Revisionen har tidigare även rekommenderat att trafikförvaltningens ledning bör förtydliga och dokumentera ansvar och roller i syfte att säkerställa såväl den löpande utvecklingen som en samordnad kontroll och uppföljning av trafik- och störningsinformation.[192]

Granskningen har visat att en ny *riktlinje för trafikinformation*[193] infördes januari 2019. Riktlinjen tydliggör hur förvaltningen ska arbeta med trafik-och störningsinformation, och den implementeras i dagsläget, bland annat i nya upphandlingar. Genom implementering av riktlinjen i avtal samt i förvaltningens interna arbetssätt förtydligas roller och ansvar för förvaltningen internt samt mellan förvaltningen och externa parter, såsom t.ex. trafikentreprenörer eller trafikverket.

Granskningen har även visat att förvaltningen under 2019 och 2020 har genomfört ett arbete för att sätta kundens behov av trafikinformation i fokus. Ett *tvärfunktionellt arbetssätt* har införts i syfte att i små snabba steg utveckla mindre områden, och genom detta snabbt leverera förbättringar för kunden i dennes användning och upplevelse av trafik- och störningsinformation. En ny *utvecklingsplan för kundnära trafikinformation*[194] har tagits fram, vars syfte är att analysera och planera hur trafikförvaltningen på bästa sätt ska arbeta med trafikinformation till och från kund. Implementeringen pågår även av en ny *kundcentrerad utvecklingsprocess*[195] som har som syfte att säkerställa styrning mot kundens behov av trafikinformation vid utveckling av trafikinformationstjänster inom trafikförvaltningen och entreprenörer. Förvaltningen har också tagit fram *Program trafikinformation*, som fokuserar på digital resenärsinformation och utgår från Riktlinjer trafikinformation.[196] Ett arbete med en ny digital grundplattform för trafikinformation är även under utveckling.

Av intervjuer framgår att det inom förvaltningen finns ett delat ansvar för trafikinformation eftersom många funktioner berörs av trafikinformation. Av intervjuer framgår även att ansvarsfördelningen för avtalsuppföljning av trafik- och störningsinformation till stor del är baserad på hur avtalen är utformade samt hur avtalsförvaltare arbetar med uppföljning. Därav varierar ansvar och roller för hantering av trafikinformation. Vidare har granskningen visat att trafik- och störningsinformation ingår i de nya uppföljningsplaner (se avsnitt 4.7.1) som utarbetas för samtliga trafikavtal.

Granskningen har visat att det pågår ett arbete med att inkludera hanteringen av trafikinformation i trafikförvaltningens arbete med att ta fram en *huvudprocesskarta* (se avsnitt 4.1) och att utveckla sin målstruktur. Granskningen har även visat att trafikförvaltningen under 2020 har gjort en

---

[192] Rekommendation nr 28830 (nr 874 enligt tidigare numrering) Landstingsrevisorerna, Delårsrapport trafiknämnden 2016
[193] SL-S-419781
[194] SL-S-515822
[195] TN 2018-0604
[196] SL-S-515822

nulägesbeskrivning där man tittat på roller och ansvar samt tagit fram en intern *plan för 2021*[197] med ett antal leveransmål för olika områden där trafikinformation är ett prioriterat.

Bedömning

Revisionen bedömer att trafiknämnden skapat förutsättningar för en stärkt och sammanhållande styrning av trafik- och störningsinformation genom framtagandet av den nya riktlinjen för trafikinformation, och att riktlinjens kravbilder börjat implementerats. Vidare bedömer revisionen att det pågår ett arbete med resenären i fokus, eftersom implementeringen påbörjats av den nya utvecklingsplanen, uppföljningsplanerna och en kundcentrerad utvecklingsprocess. Sammantaget skapar detta förutsättning för en sammanhållen styrning och uppföljning av trafikinformation med ett helhets- och resenärsperspektiv. Revisionen bedömer därför rekommendationen gällande styrning av trafik- och störningsinformation samt uppföljning[198] som åtgärdad.

Revisionen bedömer vidare att förutsättningar har skapats för en tydligare roll- och ansvarsfördelningen för trafik- och störningsinformation genom införandet av de nya uppföljningsplanerna samt Riktlinje trafikinformation. Vidare bedömer revisonen att ett arbete pågår med att förtydliga roll och ansvarsfördelningen inom förvaltningen genom arbetet med huvudprocesskartläggningen samt framtagning av en plan för 2021. Eftersom arbetet fortfarande pågår, bedömer revisionen rekommendationen gällande ansvar, roller, utveckling och samordnad kontroll av trafik- och störningsinformation[199] som delvis åtgärdad.

4.7.3 Hantering av kundsynpunkter

Granskningen har visat att synpunkter från resenärer regelbundet inkommer till trafikförvaltningen via SL-kundtjänst, genom exempelvis telefon eller mail. De registreras sedan i ett ärendehanteringssystem. Revisionen har tidigare rekommenderat trafikförvaltningens ledning att på ett systematiskt sätt analysera kundsynpunkterna som underlag för uppföljning och åtgärder inom trafikavtal.[200]

Av intervjuer framgår att sammanställningar av kundsynpunkter för trafikavtal och trafikslag skickas ut till alla trafikavtalsförvaltare och trafikentreprenörer. Granskningen visar även att förvaltningen under 2019–2020 har utvecklat kategoriseringen av kundsynpunkter genom att arbeta utifrån ett nytt så kallat *kategoriseringsträd*. Detta för att underlätta för förvaltningen och

[197] Beskrivning av aktivitet för planering i Stödet, Internt dokument, TF, TN
[198] Rekommendation nr 28829 (nr 873 enligt tidigare numrering) Landstingsrevisorerna, Delrapport trafiknämnden 2016
[199] Rekommendation nr 28830 (nr 874 enligt tidigare numrering) Landstingsrevisorerna, Delrapport trafiknämnden 2016
[200] Rekommendation 28823 (nr 779 enligt tidigare numrering) Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2015

trafikentreprenörerna vid avtalsuppföljning samt vid åtgärder baserade på kundsynpunkter.

Utskicket av kundsynpunkter sker, enligt intervjuer, enligt sändlistor där mottagaren ansvarar för att vara inkluderad. Det framgår att dessa sändlistor riskerar att bli föråldrade eftersom avtalsgrupper förändras, personer slutar eller byter roller. En applikation i det nuvarande kundtjänstsystemet har utvecklats under 2019–2020. Denna tillåter trafikavtalsförvaltare och trafikentreprenörerna att själva ta ut kundsynpunktsrapporter samt se trender över tid för kundsynpunkter. Systemet är ännu inte helt implementerat, delvis på grund av corona-pandemin.

Vidare har granskningen visat att förvaltningen under 2020 tagit fram en ny uppföljningsplan för trafikavtal (se avsnitt 4.7.1). Kundsynpunkter är ett av kraven som följs upp och synpunkterna används även för att följa upp andra krav, exempelvis genom att de jämförs med vad trafikentreprenören rapporterar att de utfört. Implementeringen av uppföljningsplaner har påbörjats för ett antal avtal. För det avtal[201] där implementeringen kommit längts kvarstår dock ett arbete med att definiera ansvar och hur uppföljning ska ske för vissa krav kopplade till kundsynpunkter. Av granskningen framgår att ett arbete pågår för att förtydliga ansvarsfördelningen för kundsynpunkter i avtalsuppföljningen i takt med att uppföljningsplanerna implementeras.

Bedömning

Revisionen bedömer att det skett förbättringar av systematisering och användning av kundsynpunkter i avtalsuppföljning av trafikavtal. Revisionen ser positivt på att kundsynpunkter nu tillgängliggörs systematiskt för trafikentreprenörer samt internt på förvaltningen. Dock pågår fortfarande ett arbete med hur krav kopplande till kundsynpunkter ska följas upp i trafikavtalen. Revisionen bedömer därför rekommendationen som delvis åtgärdad.

4.7.4 Inköp och upphandling

En betydande del av trafiknämndens inköpsprocess rör upphandling och uppföljning av trafikavtal samt underhållsavtal, men även inom investeringsverksamheten förekommer upphandling av entreprenader o. dyl. Revisionen har under året granskat nämndens förutsättningar för uppföljning av såväl trafikavtalen (se avsnitt 4.7.1) som avtal kopplade till investeringar (se avsnitt 3.5). Revisionen har vidare under 2020 följt upp ett antal rekommendationer som tidigare lämnats inom området inköp och upphandling i allmänhet samt gällande konsultanskaffning.

När det gäller *hanteringen av avtal* har revisionen tidigare rekommenderat trafikförvaltningens ledning, respektive nämnden, att dels stärka förutsättningarna för intern kontroll av avtal genom att tillgängliggöra avtal på ett

[201] Bussavtal E31

samlat sätt[202], dels stärka systemet för bevakning av när avtal löper ut, i syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar[203]. Granskning visar att det pågår ett arbete med att utarbeta rutiner för användning av det upphandlingsverktyg som förvaltningen nyttjar. Enligt uppgift har en funktionsbrevlåda för påminnelser om avtal som är på väg att löpa ut upprättats och instruktioner för hur sådan bevakning läggs in i systemet har tagits fram.

Nämnden har till verksamhetsberättelsen lämnat av regionledningskontoret anvisad bilaga[204] avseende uppföljning av upphandling och inköp. Revisionen noterar att antalet direktupphandlingar över gällande direktupphandlingsgräns med synnerliga skäl har angetts till 14 stycken, med ett samlat värde på 436 mnkr. I jämförelse med föregående år är antalet upphandlingar färre, men det totala värdet drygt 100 mnkr högre, vilket visar att kontroll och uppföljning av sådana direktupphandlingar behöver stärkas. Nämnden anger i bilagan, i linje med en tidigare rekommendation[205] från revisionen, att ett inköps- eller beställningssystem, alternativt en tekniskt automatiserad lösning för koppling av fakturor till avtal i ekonomisystemet, krävs för att på ett effektivt och ändamålsenligt sätt motverka otillåtna direktupphandlingar. Rörande utvecklingen av ett sådant systemstöd, som också skulle kunna användas för kontroll av avtalstrohet (d.v.s. om rätt vara/tjänst köpts på rätt avtal), visar granskningen, på samma sätt som 2019, att det förvaltningsinterna arbetet avstannat i avvaktan på utarbetandet av ett regiongemensamt system.

Konsultanvändningen inom trafikförvaltningen är hög och omsätter årligen stora belopp. *Konsultanskaffning* sker genom avrop inom ramavtal avseende konsultförmedlartjänster. Revisionen har tidigare rekommenderat[206] trafikförvaltningens ledning att vidareutveckla styrdokumenten för konsulthantering, inklusive dokumentationskrav, framför allt för behovsanalys och utvärderingar av anbud. Detta i syfte att underlätta följsamheten till och uppföljning av avropsprocessen för konsulter.

Trafikförvaltningens internrevision har under 2020 genomfört en granskning av förvaltningens konsultanskaffning. Internrevisionen bedömer i sin granskning att trafikförvaltningens interna styrning och kontroll i rutinerna för konsultanskaffning inte fungerar tillfredsställande. Exempelvis konstateras att kunskapen om och genomförandet av kravställande gentemot konsultförmedlaren är bristfällig, att det finns exempel där konsulters timrapportering varken kontrolleras eller analyseras, att diarieföring i samband med konsultavrop inte sker, att det inte går att härleda vem som godkänner enskilda

---

[202] Rekommendation nr 28798 (nr 1545 enligt tidigare numrering), Regionrevisorerna, Delrapport trafiknämnden 2019.
[203] Rekommendation nr 28831 (nr 912 enligt tidigare numrering), Landstingsrevisorerna Projektrapport nr 2/2016 Styrning och kontroll av direktupphandlingar.
[204] 2580 Bilaga Upphandling och inköp TF_2012 (Frågeformulär avseende uppföljning av regionens inköp och upphandlingar år 2020)
[205] Rekommendation nr 28803 (nr 31 enligt tidigare numrering), Landstingsrevisorerna, Delrapport trafiknämnden 2013
[206] Rekommendation nr 28853 (nr 1193 enligt tidigare numrering), Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2017

konsultanskaffningar, att jävsrisker inte identifieras vid konsultanskaffning, samt att en samlad bild av vilka konsulter som anlitas av förvaltningen saknas.

Det har framgått att trafikförvaltningen tagit fram ett större antal åtgärder för att utveckla verksamheten i linje med internrevisionens iakttagelser. Utbildningsinsatser och utarbetandet av nya rutiner utgör en viktig del. Vidare har ett projekt initierats inom avdelningen Investeringsprojekt, som är den avdelning som står för den största delen av konsultanvändningen, med syftet att hantera de risker och åtgärdsförslag som identifierats i internrevisionens granskning. Projektet ska även analysera den befintliga konsultanskaffningsprocessen samt föreslå och implementera förbättringar. Projektet startades upp i juni 2020 och planeras att avslutas i juni 2021. Rapportering sker månadsvis till avdelningschefen för Investeringsprojekt. Revisionen konstaterar att ett nödvändigt arbete påbörjats i och med utvecklingsprojektet för konsultanskaffningsprocessen.

Bedömning

Revisionen konstaterar att förvaltningen sedan tidigare har ett utvecklingsarbete inom det generella utvecklingsområdet inköp och upphandling och gällande revisionens rekommendationer. Det framkommer samtidigt, också som tidigare, att här finns ett beroende till regiongemensamma strategier för hur stödsystem ska utvecklas och på vilket sätt detta arbete bedrivs regiongemensamt. Tidigare lämnade rekommendationer bedöms delvis åtgärdade.

Den granskning som genomförts av förvaltningens internrevision visar på brister i förvaltningens hantering gällande konsultanskaffning, varav några återfinns inom hantering som revisionen tidigare belyst. Då ett åtgärdsarbete är påbörjat bedöms revisionens rekommendation vara delvis åtgärdad.

4.7.5 Informationssäkerhet

Revisionen har följt upp tidigare lämnade rekommendationer gällande hanteringen av informationssäkerhet i inköpsprocessen. Bristande hantering av informationssäkerhetskrav i upphandlingar och avtalsuppföljning innebär risk att skyddsvärd information som hanteras av externa parter helt eller delvis saknar relevant skydd. Enligt regionstyrelsens riktlinjer för informationssäkerhet[207] är det därför av stor vikt att ett fungerande arbetssätt finns för att tidigt i upphandlingen beskriva vilka behov av skydd informationen har och utifrån dessa ställa tydliga informationssäkerhetskrav.

Enligt trafikförvaltningens arbetsordning ansvarar säkerhetsfunktionen inom ledningsstaben för att övergripande bevaka att trafikförvaltningen upprätthåller den säkerhetsnivå som trafikförvaltningen och olika säkerhetsmyndigheter föreskriver bland annat gällande informationssäkerhet. Av stabens egen

[207] Region Stockholm riktlinjer för informationssäkerhet (2020-0148)

arbetsordning framgår att säkerhetsfunktionen (säkerhet) ansvarar för regler, bestämmelser och rutiner för informationssäkerhet. Det framgår också enligt arbetsordningen att staben har resurser och kompetens inom informationssäkerhet som tillhandahåller metodstöd, kontrollverktyg och specialistkompetens samt utbildningar inom IT- och informationssäkerhet. I IT-avdelningens arbetsordning framhålls vikten av IT-säkerhet och att IT-avdelningen ska driva delar av förstudier och utredningar som handlar om informationshantering och digital utveckling. Därutöver framgår att avdelningen ansvarar för att säkra att IT-leverantörernas leverans har hög säkerhet. Förvaltningens avdelningschefer har enligt gällande säkerhetsdelegationer ansvar för informationssäkerheten inom respektive avdelnings ansvarsområde.

Det framgår av granskningen att IT-avdelningen har resurser som jobbar med IT-säkerhet och att kravställning med koppling till informationssäkerhet är ett naturligt inslag i arbetsuppgifterna. I samband med upphandling av IT-system förefaller därmed informationssäkerhet finnas med som en del i kravställningsarbetet. Av intervjuer framgår också att det, i de fall där verksamheterna tidigt involverar säkerhetsfunktionen i upphandlingsarbetet, finns en viss systematik kring informationssäkerhetskrav och bedömning av relevant nivå för skyddsåtgärder. Detta är enligt intervjuer vanligast kopplat till IT och vissa avtal för fordon i den spårbundna trafiken.

Säkerhetsfunktionen framhåller att arbetet med informationssäkerhet i upphandlingar kräver en aktiv dialog med respektive verksamhet som har kännedom om den information som kan behöva skyddas. Det krävs därför framförhållning och utpekat ansvar för informationssäkerhet inom respektive projekt/avdelning, något som i många fall saknas. Det framgår också att förvaltningen saknar en systematik som säkerställer att säkerhetsfunktionen kopplas in tillräckligt tidigt i upphandlingsprocessen. Förvaltningens funktion för inköp och upphandling kontrollerar att säkerhetsfunktionen har involverats, men kan enligt uppgift inte bedöma om detta t.ex. görs i tillräckligt god tid. Säkerhetsfunktionen är inte heller, enligt intervjuer, inte tillräckligt involverad i arbetet med förvaltningens upphandlingsplan (se avsnitt 4.7.4) vilket försvårar möjligheterna att fånga upp i vilka upphandlingar det är viktigt att beakta informationssäkerhetsfrågor.

Det framgår av granskningen att upphandlingsfunktionen genomför viss kvalitetssäkring av kraven, men det avser i huvudsak kontroll mot gällande upphandlingsregelverk och att kraven är rimliga att ha med i avtalen. I övrigt saknar förvaltningen enligt uppgift ett effektivt verktyg för att kunna hålla reda på samtliga upphandlingar och deras informationssäkerhetskrav. Förvaltningen har påbörjat ett arbete kring systemstöd bl.a. genom att undersöka om ett befintligt system kan fungera med vissa anpassningar. Det framgår dock av granskningen att detta inte är koordinerat med övrigt arbete gällande kravställning i upphandlingar (se avsnitt 3.5.3).

Ansvaret för befintliga avtal, inklusive informationssäkerhet ligger på avtalsägarna. Enligt uppgift åtgärdas eventuell avsaknad av relevanta informationssäkerhetskrav i befintliga avtal inte under avtalsperioden utan krav arbetas in i samband med att avtalen skrivs om. När det gäller uppföljning av befintliga avtal gällande informationssäkerhetskrav framgår det av intervjuer att det finns ett större fokus på att följa upp informationssäkerhet i rena IT-avtal jämfört med andra avtal. Generellt inom förvaltningen säkerställs i nuläget oftast inte att överenskommen nivå av informationssäkerhet enligt leverantörsavtal upprätthålls. Detta har flera orsaker, bl.a. att det saknas resurser för att göra revisioner av efterlevnaden och att det saknas incidenthantering vad gäller informationssäkerhet. Enligt uppgift sker ingen uppföljning gällande informationssäkerhet ute hos leverantörerna.

Revisionen noterar att det finns en beslutad handlingsplan för informationssäkerhet med genomförd uppföljning, daterad 2019-12-17, som adresserar flertalet brister även när det gäller upphandling och avtal. Granskningen visar att flera åtgärder i handlingsplanen som skulle genomföras under 2020 har försenats på grund av pandemin och resursbrist. Ett avsnitt i handlingsplanen rubriceras ”informations- och IT-säkerhet i upphandlingsprocessen”. Enligt uppföljningen är status ”pågår” för de flesta åtgärder och flertalet skulle vara åtgärdade under 2020. Det gäller bland annat; att informationssäkerhet verifierar ställda krav i alla upphandlingar och program och projekt; att informationssäkerhetskrav finns med i alla upphandlingar program och projekt respektive i alla befintliga avtal. Enligt intervjuerna är det svårt att i nuläget ange sluttidpunkter för åtgärderna. Det framgår också av granskningen att handlingsplanen dels är väldigt omfattande, dels att det finns behov inom förvaltningen att tydliggöra en mer långsiktig strategi för informationssäkerhetsarbetet. Utifrån en strategi är det därefter möjligt att avgöra om handlingsplanen fortfarande är aktuell.

Bedömning

Revisionen bedömer att nämnden fortfarande saknar ett systematiskt informationssäkerhetsarbete som är integrerat i inköpsprocessen, i enlighet med regionstyrelsens riktlinjer. Revisionen konstaterar att det saknas systematik och säkerställande av att krav på informationssäkerhet inkluderas i nya avtal. Vidare finns det inte systematik och resurser för att säkerställa och följa upp informationssäkerhetskrav i befintliga avtal. Längst i arbetet med systematik förefaller trafiknämnden hunnit när det gäller IT-system.

Förvaltningen behöver när det gäller hanteringen av informationssäkerhet i avtal säkerställa att det finns stöd och systematik som omfattar hela trafiknämndens verksamhet. Tidigare lämnade rekommendationer[208] gällande

[208] Rekommendation nr 28861 (nr 1201 enligt tidigare numrering), Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2017: Trafiknämnden bör säkerställa att informationssäkerhetskrav i befintliga och nya avtal med externa leverantörer motsvarar den skyddsnivå på information och system som dessa ska ha tillgång till.

informationssäkerhet i inköpsprocessen bedöms vara delvis åtgärdad respektive inte åtgärdad.

4.7.6 Säkerhetsarbetet

Revisionen har tidigare lämnat flera rekommendationer avseende trafiknämndens säkerhetsarbete. I årsrapporten 2019[209] bedömde revisionen att trafiknämnden fortsatt behövde stärka styrningen av säkerhetsarbetet, även om ett utvecklingsarbete pågick. Majoriteten av revisionens rekommendationer inom området återstod att hantera. Revisionen har inför 2020 fokuserat uppföljningen på trafiknämndens övergripande säkerhetsarbete[210] och brandskyddsarbete[211]. Revisionen kan konstatera att rekommendationerna fortfarande inte är fullt ut åtgärdade.

Övergripande säkerhetsstyrning

Revisionen har tidigare rekommenderat att nämnden bör säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll på säkerhetsområdet genom att årligen planlägga och löpande följa upp samtliga definierade säkerhetsområden[212]. Vidare har revisionen också rekommenderat nämnden att tydliggöra prioriterade åtgärder för att uppnå och upprätthålla en tillräcklig intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet.

Regionfullmäktige har beslutat om fyra indikatorer[213] i budget 2020 med koppling till vissa säkerhetsområden. I budgeten för 2021 kvarstår indikatorerna och två nya har tillkommit[214]. Nämnden har inte antagit några säkerhetsmål eller indikatorer för 2020. Trafikförvaltningen har tagit fram interna indikatorer[215] för säkerhetsarbetet. Av VP 2020 framgår det att säkerhetsarbetet har hög prioritet och ska fortsätta ha det framgent. I VP 2021 framgår det att nämnden ska fokusera på brandskyddsarbetet, säkerhetsskydd och informationssäkerhet. Granskningen visar att förvaltningens pågående arbete med huvudprocesskartan (se avsnitt 4.1) har börjat inkludera säkerhetsarbetet, det inleds med trafiksäkerhet och övriga säkerhetsområden inkluderas

---

Rekommendation nr 28862 (nr 1202 enligt tidigare numrering), Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2017: Trafiknämnden bör säkerställa att det finns tillräckligt stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och i uppföljning av befintliga avtal.

[209] Regionrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2019.

[210] Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2017 och 2018.

[211] Landstingsrevisorerna, Delrapport trafiknämnden 2018.

[212] 2017 genomfördes en kartläggning av säkerhetsarbetet i TF (TN 2017-0916). I kartläggningen definierades 14 olika säkerhetsområden som TF arbetar med.

[213] Andel säkerhetsåtgärder enligt Region Stockholms ledningssystem för informationssäkerhet som är implementerade, Nämnden har förmåga att hantera extraordinära händelser, Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i risk och sårbarhetsanalyser i nämnder och Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i klimatanalyser i nämnder och bolag.

[214] Inga allvarliga arbetsplatsolyckor och arbetsmiljötillbud och Samtliga projektchefer, avdelningschefer, enhetschefer och förvaltningschef ska ha genomfört ett arbetsplatsbesök med fokus på säkerhet under året.

[215] Antal omkomna och allvarligt skadade i TF:s verksamhet, Antal omkomna och allvarligt skadade i TF:s verksamheter - trafikhändelser, Antal omkomna och allvarligt skadade i TF:s verksamheter - stationshändelser

efter det. Enligt uppgift ska detta stärka den interna styrning och kontrollen för säkerhetsarbetet.

Granskningen har visat att det finns planer att utöka och integrera rapporteringen av säkerhetsfrågor inom ramen för befintlig rapporteringsstruktur till nämnden i samband med verksamhetsberättelsen. Det är inte beslutat om rapporteringen kommer att ske skriftligt eller via informationsärenden.

I trafikförvaltningens trafiksäkerhetsrapport som tas fram inom förvaltningen och som redovisas till förvaltningens ledningsgrupp (TFLG) en gång per tertial och fastställs av förvaltningschefen presenteras förslag till beslut. I rapporten framgår också vilka beslut ledningsgruppen tidigare har fattat utifrån förslagen till beslut. Det sker ingen uppföljning om besluten har verkställts. Granskningen har visat att majoriteten av besluten inte har verkställts. Revisionen noterar också att en indikator i trafikförsörjningsprogrammet mäter antalet omkomna och allvarligt skadade i den upphandlade spårtrafiken. Indikatorn har brutits ned i ytterligare sex indikatorer i trafikförvaltningens trafiksäkerhetsrapport. I rapporten är måtten förändrad i jämförelse med TFP.[216] Av rapporteringen till ledningsgruppen framgår att det saknas liknande indikatorer för vägtrafik. Rapporten redovisas inte till nämnden.

På trafikförvaltningen pågår ett arbete med att ta fram en ny utvecklingsplan för tunnelbanan som bl.a. lyfter framtida underhållsbehov inom tunnelbanan. Denna planeras beslutas av nämnden under 2021. Av intervjuer framgår det att säkerhetsfrågor inte inkluderas i utvecklingsplanen.

Brandskyddsarbetet

Revisionen har rekommenderat trafiknämnden att säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning. Förvaltningen bör också säkerställa att det finns en samlad planering och prioritering för hur samtliga brandprojektet ska genomföras.

I nämndens internkontrollplan är sedan två år tillbaka en av de högst värderade riskerna att brandskyddet inte är fullgott i tunnelbanan. Inom trafikförvaltningen pågår för närvarande arbete inom i huvudsak tre områden kopplat till detta; att hantera ett *föreläggande från Storstockholms brandförsvar* gällande brandskyddet i tunnelbanan, *”det stora brandprojektet”* som utifrån en intern inventering hanterar en större mängd identifierade brister av olika slag och arbete med att *stärka det systematiska brandskyddsarbetet* i hela verksamheten.

[216] I TFP mäts antalet omkomna och allvarligt skadade per miljon tågkilometer. I trafiksäkerhetsrapporten mäts antalet omkomna allvarligt skadade och omkomna i reella tal.

Under 2020 har trafiknämnden[217] och regionstyrelsen[218] fattat beslut om att genomföra en *planeringsstudie för att hantera Storstockholms brandförsvar föreläggande* om att senast 2026 stärka brandskyddet i tunnelbanan. Föreläggandet innebär att TN bl.a. ska installera brandgasavskiljande partier på tunnelbanans stationer under mark och säkerställa[219] utöka brandvattenförsörjning till ett antal stationer. Kopplat till planeringsstudien har trafiknämndens investeringsbudget för 2021 kompletterats med *investeringsobjektet brandskyddsåtgärder* med en total investeringsutgift på 851 mnkr. Planeringsstudien och en detaljerad plan för hur åtgärderna enligt föreläggandet ska hanteras på varje enskild berörd tunnelbanestation, sammanlagt 51 stationer, är planerade att vara klar under kvartal 2 2022. När planeringsstudien är fastställd ska också tidigare identifierad problematik kopplat till konsten inom tunnelbanan vara hanterad.[220]

Revisionen har tidigare rekommenderat trafikförvaltnings ledning att säkerställa att det finns en löpande styrning och planering av ”det stora brandprojektet (DBS)”[221]. Under 2017 lämnade den upphandlade underhållsentreprenör för tunnelbanan en hindersanmälan,[222] eftersom de ansåg att de inte kunde åta sig funktionsansvaret för brandskyddsarbetet. För att hantera hindersanmälan startade trafikförvaltningen ”*Det Stora Brandprojektet (DBS)”*. Under 2018 inventerades bristerna, ca 5 000 enskilda brister identifierades, och därefter har förvaltningen arbetet med att åtgärderna dessa. Bristerna gäller exempelvis brandtätningar, installation av brandlarm och ventilationsåtgärder. Under 2020 har projektet bland annat installerat brandlarm på 10 stationer, brandtätat 18 undermarksstationer, gjort utredning på glaspartier och ventilationsåtgärder. Jämfört med tidigare har styrningen av projektet stärkts framförallt genom att en styrgrupp har inrättats och de interna rapporteringsvägarna inom förvaltningen utvecklats. Av nämndens internkontrollplan framgår det att samtliga åtgärder planeras att fullföljas under en treårsperiod. Det framgår inte om detta avser från projektstart eller om det avser att samtliga åtgärder ska vara fullföljda 2023.

Granskningen har visat att, oavsett vilket tidsspann som avses i internkontrollplanen, kommer tidplanen vara svår att hålla med nuvarande medel som årligen avsätts till projektet. Av intervjuer framgår det att arbetet med största sannolikhet kommer pågå längre än 2023. Projektet drivs med medel, cirka

---

[217] SL 2016-0911
[218] RS 2020-0302
[219] Säkerställa innebär att nämnden behöver flytta och/eller bygga om befintlig brandvattenförsörjning som till stor del inte fungerar eller som finns på fel plats.
[220] Se Årsrapport trafiknämnden 2019. Avtalen för konsten inom tunnelbanan är utformad så att konstnärerna äger konstverket och därmed har rätt till ersättning om förvaltningen förvanskar konstverket på något sätt.
[221] Regiorevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2019.
[222] Hindersanmälan innebar att entreprenören ansåg att de inte kunde åta sig funktionsansvaret för brandskyddsarbetet eftersom det fanns en stor mängd brister i brandskyddet och att det saknades brandteknisk dokumentation (exempelvis brandskyddsbeskrivningar och brandritningar)

30 mnkr[223] per år, som avsätts i driftbudgeten. I revisionens granskning från 2019 noterades det att ca 30 mnkr har avsatts för projektet årligen sedan 2018 och att den planerade slutbudgeten för hela projektet var 120 mnkr. Det framgår samtidigt, till exempel i projektets återrapportering till styrgruppen, att kostnaden enbart för att hantera brister kopplat till ventilationen är ca 145 mnkr, vilket är ett arbete som ännu inte påbörjats. En övergripande totalanalys avseende kostnad, tid och prioritering för att hantera resterande brister ska enligt uppgift tas fram av projektet under 2021.

Granskningen har visat att förvaltningen under 2020 även har arbetet med att stärka det systematiska brandskyddsarbetet inom hela verksamheten genom att ta fram en rutin som ska efterlevas av samtliga avtalsförvaltare för samtliga trafikslag. Utbildning av affärsförvaltare för hur rutin ska implementeras är planerad under 2021.

I nämndens internkontrollplan för 2021[224] finns risken om att nämnden inte har ett fullgott brandskydd kvar i planen. Ett antal åtgärder är definierade för att hantera risken. Samtliga dessa åtgärder kopplas till arbetet med föreläggandet, arbetet med DBS är däremot inte inkluderat.

Bedömning

Revisionen bedömer att nämndens samlade planering och uppföljningen av prioriterade åtgärder inom säkerhetsområdet fortfarande har behov av stärkas, detta inkluderar också att ta fram kvalitetssäkra mål och indikatorer. Revisionen ser positivt på att förvaltningen planerar att stärka rapporteringen till nämnden. Samtidigt menar revisionen att det är problematiskt att den framtida utvecklingsplanen för tunnelbana inte inkluderar säkerhetsåtgärder. Risken är att det inte finns en samlad och koordinerade styrning av de pågående underhållsarbeten inom säkerhetsområdet.

Revisionen ser positivt på dels att nämnden och regionstyrelsen under 2020 har beslutat om en planeringsstudie, som också är uppstartad, för att hantera föreläggandet från Storstockholms brandförsvar, dels att det har avsatt medel i investeringsbudgeten för genomförandet av åtgärderna. Revisionen noterar också att arbetet utifrån handlingsplanen gällande övriga åtgärder i tunnelbanan, ”Det Stora brandprojektet” löper vidare. Revisonen bedömer att en tydligare uppföljning av projektet, än vad som framkommer i uppföljningen av internkontrollplanen, bör redovisas till nämnden.

Vidare bedömer revisionen att nämndens styrning av brandskyddsarbetet inom tunnelbanan har stärkts och förutsättningar har skapats för att säkerställa ett tillräckligt brandskydd, men nämnden behöver fortsatt försäkra sig om en kontinuerlig och korrekt återrapportering kring samtligt pågående brandprojekt. Mot bakgrund av det som i granskningen framkommit vad gäller tidplan och medel för ”Det Stora Brandprojektet” bedömer revisionen att

[223] 10 mnkr avser driftåtgärder och 20 mnkr avsätts för investeringar.
[224] RS 2020-0536

förvaltningen behöver fortsätta säkerställa att det finns en samlad planering och prioritering för samtliga brandprojekt. Revisionen menar vidare att det viktigt att nämnden aktivt också säkerställer att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd för samtliga trafikslag.

4.7.7 Sammanfattning rekommendationsuppföljning

Revisionen har i årets granskning följt upp merparten av tidigare lämnade rekommendationer.

Av ca 50 uppföljda rekommendationer har sju bedömts vara åtgärdade. Därtill har fem rekommendationer utgått utifrån att rekommendationen bedömts inte längre vara aktuell eller i behov av att helt formuleras om. Tolv nya respektive helt omformulerade rekommendationer har tillkommit i samband med årsgranskningen, varav sju är kopplade till granskningen av sjötrafikutskottet och sjötrafikberedningen. I övrigt har merparten av de rekommendationer som följts upp bedömts vara delvis åtgärdade. I bilaga 1a och 2a redovisas samtliga bedömningar.

Rekommendationer som tillkommit i delåret 2020 eller i samband med projektrapporter under året har inte följts upp i samband med årsgranskningen. Därutöver har revisonen valt att till kommande år skjuta på uppföljning av rekommendationer kopplat till framförallt ersättningstrafik, underhåll av hissar och rulltrappor, trafikplanering, miljö, beslutsordning samt intern kontroll utlandsresor.

5 Räkenskaper

I detta avsnitt görs en bedömning av om trafiknämndens och AB SL:s[225] redovisning är upprättad i enlighet med lagstiftning och god redovisningssed så att räkenskaperna ger en rättvisande bild av resultat och ställning. Bedömningsmålen och bedömningskriterierna framgår av bilaga 3.

5.1 Årsbokslutet inklusive verksamhetsberättelse (förvaltningsberättelse)

Revisionen har granskat verksamhetsberättelsen samt resultat- och balansräkning för trafiknämnden. Den auktoriserade revisorn har granskat SL-koncernen utan väsentliga avvikelser.

Den auktoriserade revisorn noterade i delrapporten 2020 att det per 2020-08-31 fanns ett outrett belopp på 21,7 mnkr uppbokat inom SL gällande förehavanden mellan TF:s och FUT:s verksamheter. I samband med årsbokslutet konstateras att detta belopp har ökat till 28 mnkr (se avsnitt 4.2.1 och 6.3.2).

Den auktoriserade revisorn noterar vidare att WÅAB under året identifierat felaktiga avskrivningar i anläggningsregistret. En genomgång av alla fartygs

[225] Som framgått av avsnitt 1 bedöms här även de delar av räkenskaperna som hör till FUT:s verksamhetsområde, dvs. resultatenheterna FUT och SL/FUT.

avskrivningar har lett till justering av livslängder vilket resulterat i en ökad kostnad 2020 för avskrivningar på 7,4 mnkr. Revisionen bedömer att utredning och rättelsen i allt väsentligt följer god redovisningssed.

Det framgår av granskningen, liksom 2019, att nämnden i sin resultatanalys inte följer den rekommendation som finns från Rådet för kommunal redovisning[226] gällande hantering av jämförelsestörande poster. Enligt revisionens bedömning borde försäljningen av Hornsbergsdepån (se avsnitt 2.1) hanterats som en jämförelsestörande post i resultaträkningen för 2020. I nämndens text omnämns försäljningen som ”engångspost” och reavinsten redovisas inte separat i resultaträkningen och inte heller i not i nämndens verksamhetsberättelse utan endast i den verbala beskrivningen.

I samband med pågående tvist kopplat till Röda linjen gjorde SL 2018 en bedömning av risken och en redovisningsmässig avsättning i årsbokslutet. Tvisten, som avgörs genom skiljedom i Stockholms Handelskammare, är uppdelad i två delar. En s.k. mellandom, har avkunnats i februari 2021 där innehållet är sekretessbelagt. Förhandling i den andra delen av skiljedomsförfarandet är planerad att äga rum under senare delen av 2021. Den auktoriserade revisorn bedömer att den tidigare avsättningen utifrån de förutsättningar som föreligger och uttalanden från anlitad advokatfirma utgör en tillräcklig reservering.

Utöver ovan beskrivna tvist finns det några andra pågående tvister. Inga avsättningar har gjorts för dessa under 2020.

5.2 Redovisning av erhållna bidrag för täckning av intäktsbortfall

Som framgått av avsnitt 2.1 har verksamheten erhållit och intäktsfört statsbidrag som kompensation för intäktsbortfall för perioden mars-juni 2020. Ansökan har hanterats av trafikförvaltningen gentemot Trafikverket. Någon möjlighet att söka ytterligare bidrag gällande intäktsbortfall för resterande del av 2020 har inte funnits. Revisionen bedömer att redovisningen av erhållet statsbidrag är rättvisande.

Liksom i delrapporten konstaterar revisionen att de ekonomiska påfrestningarna på verksamheten är stora och för SL som bolag innebär detta att det på sikt kan finnas behov av kapitaltillskott. Frågan är enligt förvaltningen under bevakning, men hittills har bedömningen varit att kapitaltillskott inte varit nödvändigt för AB SL. Däremot lämnade AB SL i september ett villkorat aktieägartillskott till WÅAB på 75 mnkr till följd av att WÅAB:s eget kapital fallit kraftigt i och med minskade intäkter och ökade kostnader till följd av pandemin. Den auktoriserade revisorn bedömer att hanteringen av aktieägartillskottet är korrekt utfört

[226] Rekommendation R11 Extraordinära och jämförelsestörande poster

5.3 Samlad bedömning av räkenskaper

Trafiknämndens årsbokslut är i allt väsentligt upprättad enligt lagen om kommunal bokföring och redovisning, god redovisningssed, regionens anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning.

Årsbokslutet för SL-koncernen är i allt väsentligt upprättat enligt god redovisningssed, regionens anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning.

Räkenskaperna för trafiknämnden bedöms vara rättvisande. Räkenskaperna för SL-koncernen bedöms av den auktoriserade revisorn vara rättvisande.

6 Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Trafiknämnden ansvarar, genom förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT), för ett antal investeringsobjekt gällande utbyggnaden av tunnelbanan.[227] Dessa är av två typer, dels investeringsobjekt gällande tre nya tunnelbanedragningar med en hög grad av medfinansiering genom Stockholmsförhandlingens avtal[228], dels objekten fordon och depå kopplat till nya tunnelbanan där region Stockholm står för 100 procent av finansieringen[229]. Utöver dessa objekt hanterar förvaltningen för utbyggd tunnelbana investeringsobjektet Tunnelbana till Älvsjö samt station Södra Hagalund enligt Sverigeförhandlingen[230].

I detta avsnitt görs en bedömning av ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat samt intern styrning och kontroll avseende FUT. Som framgått tidigare redovisas FUT:s verksamhet, vad gäller investeringsverksamheten, i huvudsak inom ramen för SL (se 1.1 och 4.2)[231].

---

[227] Utbyggnaden av tunnelbanan härrör från avtalet för Stockholmsöverenskommelsen vilket innehåller en utbyggnad av kollektivtrafik samt att 78 000 bostäder byggs ut fram till år 2030. Avtalet undertecknades i januari 2014 mellan Staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. (Från Trafikverkets hemsida.)
[228] Gäller Tunnelbana till Nacka och Söderort, Tunnelbana till Arenastaden och Tunnelbana till Barkarby. I denna kategori återfinns även Station Södra Hagalund som dock finansieras genom Sverigeförhandlingen.
[229] Gäller Depå och Fordon. Beträffande fordon har 500 mnkr tidigare år flyttats över till trafiknämndens investeringsbudget för trafikförvaltningen, LS 2017-1258.
[230] De s.k. storstadsavtalen har förhandlats fram av Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen. Syftet är att få till stånd bättre kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i Stockholm, Göteborg och Skåne. I storstadsavtalen går staten in som medfinansiär för de olika objekten och kommunerna/landstinget i de flesta fall är huvudmän. (Från Trafikverkets hemsida.)
[231] FUT:s verksamhet bedrivs i två resultatenheter, här benämnda FUT och SL/FUT.

6.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

6.1.1 Ekonomiskt resultat

Årets resultat
Trafiknämnden redovisar att årets resultat för FUT uppgår till -7,3 mnkr, vilket är 7,3 mnkr lägre än fullmäktiges krav på nollresultat. Detta består av ett överskott om 4,4 mnkr i förvaltningen och ett underskott om 11,7 mnkr i den del som ligger inom AB SL, SL/FUT. Förvaltningens resultaträkning har inte påverkats av coronapandemin.[232]

I enlighet med avtalet om medfinansiering från parterna i Stockholmsförhandlingen och fullmäktiges beslut om nollresultat för FUT, ska förvaltningen finansieras genom bidrag från parterna så att de täcker förvaltningens löpande kostnader. Revisionen konstaterar att ändringar i upplägget för finansiering av FUT:s verksamhet internt i regionen har inneburit att finansieringen sker med lån istället för med bidrag (se avsnitt 6.3.2). Det framgår också av revisionens granskning att det beslutade resultatkravet på 0 kr inte är möjligt att uppfylla med nu rådande upplägg för finansieringen av FUT:s verksamhet.

Förvaltningens *kostnader* understiger budget med 9 mnkr främst kopplat till lägre personalkostnader (5 mnkr) p.g.a. inställda konferenser och utbildningstillfällen samt lägre övriga kostnader (8 mnkr) än budgeterat, bl.a. konsult- och kommunikationskostnader. De lägre kostnaderna motverkas delvis av något högre kostnader för IT och telefoni (1 mnkr) samt en (icke-budgeterad) utbetalning till Trafikverket på 2 mnkr för bytespunkt Barkaby. Mot bakgrund av Region Stockholms övergripande strävan att minska konsultanvändningen noterar revisionen att förvaltningens redovisning fortfarande inte specificerar fördelningen av kostnader mellan personal respektive konsulter inom drift- och investeringsverksamheten.

Förvaltningens löpande kostnader motsvaras, i enlighet med avtalet om medfinansiering, dels av intäkter från de externa motparterna[233] dels av finansiering från regionen[234].

Bedömning
Liksom tidigare bedömer revisionen att det finns ett fortsatt utvecklingsbehov gällande redovisningen av personal- respektive konsultkostnaderna, med fördelning mellan drift- och investeringsredovisning. Detta krävs för att kunna följa upp fullmäktiges mål att minska konsultanvändning. Revisionen

---

[232] Förvaltningen uppger att den inte har någon effekt av covid-19 *i resultaträkningen*. För *investeringsverksamheten* redovisas dock merkostnader på ca 23 mnkr avseende ökat behov av ersättningstrafik under sommaravstängningen av Gullmarsplan.
[233] Upplösning av finansieringen från parterna sker månadsvis i takt med förvaltningens kostnader.
[234] Regionens del av förvaltningens kostnader ges i form av ett lån som belastar årets resultat.

konstaterar vidare att nämnden inte uppnått sitt resultatkrav, men att detta inte heller är möjligt med den av regionen förändrade finansiering av FUT:s verksamhet. I övrigt har avvikelser i förhållande till budget analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt.

6.1.2 Investeringar

Nämnden redovisar investeringsutgifter för 2020 på 2 086,7 mnkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad jämfört med årets budget på 75,9 procent. Investeringsutgifterna 2020 är nästan dubbelt så höga som föregående år och samtidigt är upparbetningsgraden 2020 högre än 2019 (58 procent). Enligt nämnden beror det högre utfallet 2020 jämfört med 2019 på att stora delar av utbyggnaden nu har gått in i själva byggnadsfasen. Investeringsverksamheten är utgiftsmässigt relativt opåverkad av pandemin. Nämnden redovisar kopplat till pandemin en utgiftsökning på 23 mnkr avseende ökat behov av ersättningstrafik vid sommaravstängningen av Gullmarsplan. I övrigt uppges att drygt 1 mnkr i utökade utgifter avser förseningar p.g.a. pandemin vad gäller materielleveranser vilket påverkar ledtider, samt tillfälliga lösningar i en säkerhetsentreprenad.

Nämnden beskriver vidare avvikelserna mot budget för respektive objekt. Avvikelserna beror enligt nämnden i huvudsak på att en upphandling för tunnelentreprenad kommer att göras om. Detta gäller Kungsträdgården inom objekt Nacka och Söderort. Vidare beskrivs senare tilldelning av entreprenad vilket förskjuter utgifter framåt, långsammare uppstart av upphandlade entreprenader, lägre upparbetningstakt hos entreprenör jämfört med budgeterat samt förskjutningar i tidplan för projektering. Utfallet för tunnelbana till Arenastaden är högre än budget, vilket till stor del är hänförligt till att inkomna anbud för arbetstunnlarna varit högre än vad som kalkylerades 2013 (anbuden anges dock ligga inom ramen för den nya bedömningen av slutkostnadsprognosen). Nämnden anger samtidigt att anbudet för Järfällatunneln blev lägre än budgeterat.

Nämnden kommenterar inte totalprognosen per objekt. Däremot för nämnden ett resonemang gällande totalprognosen på totalnivå och framhåller att eventuella förskjutningar eller justeringar som skulle kunna uppstå i tidplanen på grund av förseningar och/eller överklaganden gör den ekonomiska bedömningen över tid osäker. Nämnden anger att investeringsplanen kan kommat att påverkas och behöva justeras. I avsnitten nedan görs en mer detaljerad genomgång av förhållandena gällande totalprognosen.

Ny totalprognos i förhållandet till avtalsparterna

Stockholmsförhandlingen gällande utbyggd tunnelbana är avtalad i 2013 års prisnivå med tidigare tilläggsavtal i 2016 års prisnivå. En ny totalprognos redovisades för nämnden 2019 för de tre tunnelbaneobjekten inom Stockholmsförhandlingen. Prognosen innebar en fördyring på drygt 9 mdkr utöver det kostnadstak som finns i gällande avtal. Den nya totalprognosen för de tre tunnelbaneobjekten angavs till 31,9 mdkr (2016 års prisnivå). Med detta

belopp som grund påbörjades 2019 förhandlingar mellan parterna gällande finansiering av fördyringen. Förhandlingen är ännu inte avslutad (se avsnitt 6.2) och därmed har några tilläggsavtal ännu inte kunnat tecknas mellan parterna och fullmäktige har inte fattat något beslut om den nya tunnelbanans hela finansieringsbehov.

Revisionen noterar som tidigare att avtalet mellan parterna bygger på att kostnadsutvecklingen följer konsumentprisindex (KPI). Enligt avtalet kompenseras alltså utbyggnadsprojekt löpande med utfallet av prisutveckling enligt KPI[235]. Förvaltningen har tidigare, liksom revisionen[236], redovisat en risk gällande att använda KPI som index i avtalet eftersom de faktiska kostnaderna inom projektet snarare i huvudsak följer byggindex än KPI. Det finns därmed i grunden i Stockholmsförhandlingen en indexrisk gällande mellanskillnaden mellan KPI och byggindex som inte har hanterats avtalsmässigt.

Prognosbelopp i investeringsplan

I nämndens verksamhetsberättelse 2019 angavs även totalprognos för de tre tunnelbanelinjerna i löpande priser på 34,6 mdkr. Kostnadsutvecklingen har beräknats med KPI fram till 2019. För den fortsatta kostnadsutvecklingen har uppräkning skett med två procents inflation i enlighet med gällande principer i region Stockholm. I prognosbeloppet medräknades även en tillkommande utgift från en separat förhandling med Järfälla kommun om uppgång i Veddesta. Samtidigt hade beloppet reducerats med stabs- och driftskostnader gällande utbyggnaden av tunnelbanan så att endast investeringsutgifter ingick i prognosen. Det framräknade beloppet 34,6 mdkr användes i nämndens investeringsredovisning i verksamhetsberättelsen 2019. Revisionen noterar att motsvarande belopp i 2020 års investeringsredovisning är 36,4, se tabell nedan.

[235] Fördelningen mellan parterna gällande KPI-uppräkningen görs enligt samma princip som den övergripande kostnadsfördelningen mellan parterna.
[236] Landstingsrevisorerna, Projektrapport 13/2018 God ekonomisk hushållning Styrning och kontroll av ökande investeringsvolymer, Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2018

mdkr avrundningsdifferenser förekommer	Total prognos 2019	Total prognos 2020	Skillnad Prognos
Tunnelbana till Nacka och Söderort	23,0	24,2	1,1
Tunnelbana till Arenastaden	6,0	6,3	0,3
Tunnelbana till Barkarby	5,5	5,8	0,3
Delsumma	**34,6**	**36,4**	**1,8**
Station Södra Hagalund	1,3	1,4	0
Depå Nya tunnelbanan	4,4	4,4	0
Fordon	2,5	2,7	0
Tunnelbana till Älvsjö	13,6	14,4	0,8
Totalt	**56,5**	**59,3**	**2,8**
Varav medfinansiering		44,7	
Medfinansieringsgrad		75,4	

Angiven medfinansieringsgrad förutsätter att samtliga indexdifferenser (se nedan) mellan gällande avtal och det faktiska utfallet fördelas enligt samma principer som grundavtalet.

Det framgår av granskningen att ökningen med 1,7 mdkr mellan de två prognostillfällena i huvudsak beror på tre faktorer. För det första har förvaltningen nu valt att göra prognosberäkningen utifrån byggindex[237] istället för KPI. Eftersom utfallet för byggindex varit högre än KPI ger detta ett högre värde för åren mellan 2016 och 2019. Vidare bygger den nya prognosen på en uppdaterad tidplan där det finns vissa förseningar inlagda jämfört med prognosen som togs fram 2019. När utgifter förskjuts framåt i tiden blir effekten i indexuppräkningarna att totalkostnaden ökar. Den tredje faktorn är att fördelningen mellan drift och investering har reviderats, vilket får effekter på prognosen. Det framgår av granskningen att den löpande prognosen i nämndens rapportering på detta sätt även kan komma att öka, t.ex. vid förseningar samt om utfallet i byggindex vid nya prognostillfällen har visar sig vara högre än de två procent som används i beräkningarna av framtida utgifter.

Revisionen konstaterar att tidsförskjutningar riskerar fördyra utbyggnaden dels på grund av att projektet då t.ex. behöver behålla bemanning under en längre tid, dels för att kostnadsnivån går upp ju längre fram i tiden bygget genomförs. Hur effekterna av framtida förseningar ska hanteras är inte klarlagt i avtalet.

[237] Här används en av förvaltningen framtagen byggindexkorg.

Totalbudget i investeringsplanen
Eftersom den nya totalprognosen för de tre tunnelbanelinjerna framkom först under andra halvåret 2019 är fastställd totalbudget enligt investeringsplanen i fullmäktiges budgetbeslut oförändrad mellan budget 2019 och budget 2020. Dock med undantag av budgeten för depå vilken i budget 2020 är justerad utifrån ett nytt genomförandebeslut 2019.

I trafiknämndens underlag till budget för 2021 föreslås en totalbudget på 62,2 mdkr för FUT vilket är framräknat enligt ovan angivna principer för prognosberäkningen med de data som var kända våren 2020. Revisionen konstaterar samtidigt att regionstyrelsen valde att inte inkludera trafiknämndens reviderade totalbudget för FUT i förslaget till fullmäktige gällande investeringsplanen för 2021 – 2030. Därmed framgår inte totalbudget för FUT i den fastställda investeringsplanen. Det finns ingen motivering till varför regionstyrelsen valt att inte utgå från trafiknämndens underlag med uppdaterad information och inte heller några skriftliga anvisningar kring hur utbyggnaden av tunnelbanelinjerna ska hanteras framåt i investeringsplanen.

Bedömning
Revisionen konstaterar att hanteringen av prognoser gällande utbyggnaden av tunnelbanan är komplicerat. De stora beloppen som utbyggnaden handlar om gör också att skillnader i index blir väsentliga belopp. För att det ska vara möjligt att följa utvecklingen menar revisionen att nämnden tydligare behöver visa på skillnaden i totalprognos mellan åren och i en sidoredovisning beskriva indexantaganden och beräkningar som leder till de nya prognosbeloppen. Revisionen har också sedan tidigare framhållit att nämndens redovisning av investeringsverksamheten behöver ha ett tydligare fokus på avvikelserapportering vilket även gäller tunnelbaneutbyggnaden.

Revisionen konstaterar, liksom i tidigare granskningar, betydande risker gällande hur Stockholmsförhandlingen, och även Sverigeförhandlingen, hanterar indexproblematiken. Nämnden behöver efterfråga fullständig information om indexhanteringen i avtalen och vilka risker dessa medför så att detta kan tydliggöras i rapporteringen till fullmäktige. Även effekter av tidsförskjutningar behöver löpande kommenteras. Detta är inte enbart en fråga för trafiknämnden utan också för regionstyrelsen genom den representation som finns från regionstyrelsens sida i den partsgemensamma styrelsen. Revisionen kommer även följa regionstyrelsens hantering av FUT:s investeringar i budgetprocessen.

6.1.3 Verksamhetsmässigt resultat
Regionfullmäktiges övergripande uppdrag för FUT är att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt gällande avtal från Stockholmsförhandlingen. För utbyggnaden av tunnelbanan finns inga, av fullmäktige fastställda, indikatorer kopplade till det övergripande målet för kollektivtrafiken, d.v.s. *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem*.

När det gäller fullmäktiges regionövergripande inriktningsmål redovisar nämnden att målvärdena för samtliga indikatorer uppnåtts, med undantag av två indikatorer kopplade till målet *Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare*. Vidare rapporteras att indikatorn *Andel medarbetare som utsätts för kränkande särbehandling som har samband med arbetet* inte kunnat mätas då regionens årliga medarbetarundersökning inte genomförts som vanligt under året p.g.a. coronapandemin. Även indikatorn *Andel genomförda investeringar där beslutade effektmål har utvärderats* saknar utfall, vilket nämnden hänför till att FUT i nuläget inte har några avslutade investeringsprojekt att utvärdera.

Sammantaget innebär detta att FUT når samtliga av fullmäktige satta målnivåer för verksamheten, förutom när det gäller verksamhetsmålet för Systematisk kompetensförsörjning, där målnivån för indikatorn Kompetensutvecklingsindex inte uppnås. Revisionen noterar att de flesta andra nämnder och bolag inom regionen redovisat att Kompetensutvecklingsindex inte kunnat mätas under 2020, med anledning av att den regiongemensamma medarbetarundersökningen inte genomförts på sedvanligt vis.

Nämnden rapporterar i verksamhetsberättelsen 2020 också utfall för de lokala indikatorer och målnivåer som fastställts i trafiknämndens verksamhetsplan för 2020. Dessa mål och indikatorer är, enligt nämnden, framtagna för att stödja arbetet med förvaltningens övergripande uppdrag och bidra till Region Stockholms övergripande mål. Av nämndens uppföljning av de lokala indikatorerna framgår att majoriteten (14 av 24[238]) av indikatorerna rapporteras uppfyllda. Av de 24 indikatorerna är sju kopplade till för det nämndspecifika målet *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem*. Samtliga återfinns samtliga under delmålet Tillgänglig och sammanhållen region. Nämnden rapporterar att för tre av dessa indikatorer uppnås inte målvärdena.

Två av indikatorerna vars målvärde inte uppnås är kopplade till samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT. För indikatorn *100 procent av definierade överlämningsområdena ska ha en beslutad plan (tid och aktivitet) för överlämning* rapporteras utfallet till 90 procent, då ett underlag färdigställts för granskning vid utgången av året. När det gäller indikatorn *100 procent av leveranserna från FUT enligt beskedstidplanen ska hållas* rapporteras utfallet till 75 procent. Utfallet kommenteras med att trafikförvaltningen har efterfrågat detaljerade tidplaner för samtliga utbyggnadsprojekt.

Nämnden har ett *uppdrag från regionfullmäktige*: Återkomma till fullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City. Uppdraget rapporteras som pågående enligt plan och nämnden

[238] En indikator, Totalindex (för medarbetarnöjdhet) ska förbättras, har inte kunnat mätas på grund av att Region Stockholms medarbetarundersökning inte genomförts under året med anledning av coronapandemin.

redovisar att en planeringsstudie, med målet att lämna förslag till beslut om lokalisering och genomförandeavtal för tidigarelagt projektstart för tunnelbana till Älvsjö, beräknas vara avslutad till årsskiftet 2021/2022. När sådant beslut fattats kan genomförandeavtal tecknas med Stockholms stad.

Bedömning
Revisionen bedömer att nämnden uppnått Region Stockholms inriktningsmål för 2020 när det gäller FUT. När det gäller nämndens lokala indikatorer under det nämndspecifika målet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem, har majoriteten av målnivåerna uppnåtts, vilket innebär att även detta mål bedöms som uppnått.

Måluppfyllelsen, liksom uppdragen, har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt i trafiknämndens verksamhetsberättelse för FUT.

6.2 Investeringsstyrning

I detta avsnitt redovisas granskning av nämndens investeringsstyrning, när det gäller den verksamhet som utövats inom FUT och FUT/SL. Den granskning som redovisas i avsnittet är en del av granskningen av intern styrning och kontroll (se även avsnitt 6.3). Revisionen har anpassat sin granskning utifrån de omständigheter som rått under 2020. Revisionen gör därför inte en samlad bedömning av nämndens interna styrning och kontroll 2020 utifrån den tregradiga skala som vanligen används, se bilaga 3.

Utbyggnaden av tunnelbanan enligt Stockholmsförhandlingen regleras genom avtal mellan Trafikverket, region Stockholm och fyra kommuner; Stockholm, Solna, Järfälla och Nacka. Avtalet innehåller fyra olika delprojekt där delprojektet depåer och fordon helt och hållet finansieras av region Stockholm. Det framgår av avtalet att det är region Stockholm som, utifrån övrigas medfinansiering, ansvarar för genomförandet av utbyggnaden. Avtalet preciserar hur den gemensamma styrningen ska hanteras. Samverkan ska ske genom en partssammansatt styrelse samt delprojektstyrelser.[239]

Ansvarsförhållandena gällande tunnelbaneutbyggnaden innebär att förvaltningen för utbyggd tunnelbana har rapporteringsskyldighet till dels trafiknämnden, dels den partsammansatt styrelsen. Regionens tjänstemannarepresentant i den partsammansatta styrelsen är anställd vid regionledningskontoret. Samverkan med trafikförvaltningen sker enligt verksamhetsberättelsen genom den så kallade samordnande ledningsgruppen där delar av ledningsgruppen från respektive förvaltning träffas cirka varannan månad för att fatta beslut om gemensamma frågor. För att förbereda besluten och i övrigt hantera samverkan finns en beredningsgrupp med deltagare från de båda

[239] För en mer fullständig redogörelse av avtalets innehåll, se nämndens verksamhetsberättelse 2020 respektive Regionrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2019.

förvaltningarna.

Revisionen har tidigare konstaterat att eftersom utbyggnaden av den nya tunnelbanan finansieras av flera olika parter är det viktigt att den ekonomiska rapporteringen inklusive investerings- och projektredovisningen är transparent och tillförlitlig (se avsnitt 6.3.2). Det finns vidare behov av att ytterligare utveckla redovisningen gällande totalprognos och särskilt gällande indexproblematiken. (Se avsnitt 6.1.2.) Revisionen har också tidigare rekommenderat FUT:s ledning att, i samarbete med trafikförvaltningens ledning och regionledningskontoret fastställa hur trafiknämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument.[240] Rapporteringen måste enligt revisionens mening få ett tydligare fokus på avvikelserapportering.

Som framgått av avsnitt 6.1.2 konstaterade FUT under 2019 att totalkostnadsprognosen i 2016 års prisnivå överskred kostnadstaket i grundavtalet med 9,3 mdkr. För fördyringar utöver kostnadstaket finns ingen exakt reglering i avtalet. Här ska parterna, enligt avtalet, ”i god anda” diskutera hur detta påverkar avtalet, delprojektavtal och förutsättningar för dessas uppfyllande. Nämnden rapporterade i verksamhetsberättelsen 2019 att samtal pågick mellan parterna angående finansiering av fördyringen. Det framgår av nämndens verksamhetsberättelse och granskning av den partssammansatt styrelsens protokoll att det fortfarande pågår en dialog mellan parterna om hur finansieringen av kostnadsökningen ska lösas. Mot denna bakgrund har det ännu inte inom regionen hanterats något formellt ärende gällande fördyringen. Nämndens anger i verksamhetsberättelsen att regeringen i november 2020 tillsatt en förhandlingsperson för de uppkomna fördyrningarna av utbyggnaden av tunnelbanan enligt Stockholmsförhandlingen. Förhandlingspersonens uppdrag gäller även projekten enligt Sverigeförhandlingen.

Den partsammansatta styrelsens protokoll ska löpande läggas ut på Trafikverkets hemsida. Revisionen noterade i granskningen 2019 att senast utlagda styrelseprotokoll hos Trafikverket var från juni 2019.[241] Revisionen noterar att det i dagsläget finns protokoll utlagda på Trafikverkets hemsida t.o.m. styrelsemötet 2020-09-17.

Av de utlagda protokollen på Trafikverkets hemsida framgår att styrelsen i juni 2019 enades om att samtliga parter i utbyggnaden ska vara mer aktiva i de gemensamma grupperingarna som finns (projektstyrelserna, ekonomiråd, kommunikationsråd etc.) för att hantera gemensamma frågor och öka transparensen. Vidare har det i senare protokoll klargjorts att Region Stockholm och de fyra berörda kommunerna har meddelat staten att de är beredda att förhandla om ytterligare finansiering i ett nytt tilläggsavtal.

[240] Rekommendation nr 37785, Regionrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2019
[241] Trafikverkets hemsida 2020-03-03

Kommande upphandlingar inom projekten har diskuterats på styrelsemöten, men styrelsen har inte beslutat om något avbrott gällande upphandlingar och tilldelningsbeslut med anledning av att den framtida finansieringen inte är klargjord. Av protokollen framkommer också att förvaltningschefen för FUT har informerat styrelsen om att anläggningen ska låsas mot kalkyl och att nya arbetssätt tas fram för en stärkt och kontinuerlig uppföljning samt rapportering av ekonomi och tidplan till den partssammansatta styrelsen. Enligt nämndens verksamhetsberättelse 2020 är detta åtgärdat.

Som framgått av avsnitt 6.1.2 innehåller FUT-projekten ekonomiska risker kopplat till bl.a. index. Nämnden anger i verksamhetsberättelsen att FUT:s ledning sett över riskhanteringen med målet att skapa en större tydlighet, transparens och kontinuerlig statusrapportering inom förvaltningen, men även gentemot de finansierande parterna. Utöver vad som framgått i avsnitt 6.1.2 innehåller dock verksamhetsberättelsen ingen närmare precisering av verksamhetens risker. I nämndens delårsrapport 2020 sammanfattades ett antal övergripande risker i projekten avseende tid och kostnad, bl. a. marknadssituationen vid upphandling, markåtkomst, överklaganden, överlämning och driftsättning av anläggningen samt kostnadsutveckling utöver KPI. För tunnelbana till Älvsjö, vilket är ett av de nya investeringsobjekten i Sverigeförhandlingen, som befinner sig i ett tidigt skede, angavs ytterligare risker jämfört med de andra projekten. Enligt nämnden innebär dessa risker, och det faktum att tidigare kostnadsbedömningar har tagits fram utifrån ett översiktligt underlag, att det finns risk att en kommande ny kalkyl ligger på en högre nivå än det som har avtalats i Sverigeförhandlingen. Det framgår också av granskningen att även Sverigeförhandlingen innehåller indexrisker kopplat till att KPI har använts som index i avtalet.

Bedömning

Revisionen har tidigare uppmanat förvaltningen att i samarbete med trafikförvaltningen och regionledningskontoret fastställa hur nämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument. Detta i syfte att redovisningen ska ha ett tydligare fokus på väsentliga avvikelser. Rekommendationen kvarstår.

Revisionen noterar att finansieringsfrågan ännu vid 2020 års utgång inte är löst, men att förvaltningen fortsätter driva projekten framåt inklusive nya upphandlingar och tilldelningsbeslut. Revisionen konstaterar att vare sig nämnd eller den partssammansatta styrelsen haft några invändningar mot detta. Det framgår också av granskningen att ett avbrott i arbetet med upphandlingar och avtal skulle ha inneburit väsentliga fördyringar i slutändan.

Revisionen konstaterade i årsrapporten för trafiknämnden 2019 att det avtal som region Stockholm har ingått gällande utbyggnaden av tunnelbanan innebär ett risktagande på flera plan. Dels för att alla förutsättningar inte var utredda när avtalet tecknades vilket medför risk för fördyringar, dels för att hanteringen av fördyringar bara är reglerad upp till ett visst belopp.

Hanteringen av fördyringar utöver kostnadstaket blir då föremål för en förhandling som inte är reglerad i avtalet utöver att den ska ske ”i god anda”. Revisionen konstaterade att det inte finns någon hanteringsordning för hur regionen ska hantera den uppkomna situationen. Det finns inte heller reglerat hur den praktiska situationen för själva projektets fortsättning vid konstaterad fördyring ska hanteras.

Revisionen konstaterar att investeringsvolymerna ökar markant när projekten nu går in i byggfasen. I och med detta blir också indexproblematiken, mer påtaglig. Det finns därför behov av en tydligare redovisning av indexeffekterna och konkretisering av vilka risker det handlar om i ett helhetsperspektiv. Revisionen rekommenderade 2018 regionstyrelsen att skapa en hanteringsordning för hur regionen ska hantera risken att Stockholmsöverenskommelsens beslutade investeringsutgifter kan komma att överskridas. Revisionen ser betydande risk för ytterligare överskridanden framåt utöver de som nu är föremål för förhandling. Revisionens anser därför att trafiknämnden och regionstyrelsen gemensamt bör säkerställa en transparant och tydlig hantering av indexproblematik och andra risker inom Stockholms- respektive Sverigeförhandlingarna. Detta kommer också att tas upp i revisionens årsrapport 2020 till regionstyrelsen.

6.3 Intern styrning och kontroll

I detta avsnitt redovisas granskning av hur nämnden, när det gäller verksamhet som utövats inom FUT och SL/FUT, tar ansvar för att det finns en intern styrning och kontroll som leder till måluppfyllelse och regelefterlevnad. Revisionen har anpassat sin granskning utifrån de omständigheter som rått under 2020. Revisionen gör därför inte en samlad bedömning av nämndens interna styrning och kontroll 2020 utifrån den tregradiga skala som vanligen används, se bilaga 3. För styrning av investeringar se avsnitt 6.2 ovan.

6.3.1 Internkontrollplan

I samband med nämndens verksamhetsberättelse för FUT har den interna kontrollplanen följts upp. Liksom för trafikförvaltningens verksamhetsområde följs internkontrollplanen upp tre gånger per år. Nämndens struktur för arbete med intern kontroll beskrivs översiktligt, och förvaltningsledningen understryker att verksamheten att bygga tunnelbana är förenligt med stora risker kopplade till ekonomi, säkerhet och information, operativt arbete samt regelefterlevnad. Nämnden har därför valt att i internkontrollplanen inte enbart ta med de risker som värderas till ”mycket hög” respektive ”hög” risk[242], utan också inkludera de risker som tillmätts värdet ”medelhög”.

Av planens 21 identifierade risker värderas fyra risker till ”mycket hög risk” (röd), tolv risker värderas till ”hög risk” (orange), medan resterande fem risker tillmäts värdet ”medelhög risk” (gul). De risker som värderats till ”mycket hög” är Efterlevnad administrativa rutiner, Olyckor och tillbud,

[242] I enlighet med regionledningskontorets anvisningar

Överklaganden respektive Samverkan med trafikförvaltningen gällande driftsättning och överlämning. Samtliga dessa risker ligger kvar på samma nivå som vid delårsrapporteringen och uppges hanteras med åtgärder för att minimera att de faller ut. För samtliga risker i Plan för intern kontroll redogör nämnden[243] vidare för aktiviteter för att hantera och minimera riskerna.

6.3.2 Intern kontroll i ekonomiprocesserna

Som redovisats i avsnitt 4.2.1 har det per den 1 januari 2020 skett en överlåtelse av pågående investeringar kopplat till utbyggnaden av den nya tunnelbanan till SL.

Internt vinstpåslag och region Stockholms andel av finansieringen

Revisionen kommenterade i delrapporten 2020 att AB SL internt tillämpar den så kallade *Faktureringsmodellen* vilket innebär att SL ska ersätta FUT för faktiskt redovisade självkostnader ökat med ett procentuellt påslag på 7 procent. Inför årsbokslutet år 2020 har vinstpåslaget tagits bort. Påslaget utgjorde interna transaktioner i koncernen och eliminerades så justeringen innebar inte några effekter på tidigare rapporterade resultat under 2020. Revisionen noterade vidare i delrapporten att Region Stockholm sedan tidigare valt att hantera regionens andel av finansieringen kopplat till Stockholmsförhandlingen via lån och inte bidrag vilket ger ränteeffekter för FUT. För att Region Stockholm inte ska belasta övriga finansiärer genom finansieringsformen ges ett beslutat anslag motsvarande budgeterade räntekostnader. Trots att de två FUT-enheterna[244] sammantaget i princip får ett noll-resultat så medför upplägget enligt revisionens delrapport flera negativa konsekvenser. Som framgått av avsnitt 6.1.1 är det med nuvarande upplägg t.ex. inte möjligt för FUT att uppnå ett nollresultat i enlighet med fullmäktiges beslut. Förvaltningen har enligt uppgift tagit upp frågan med regionledningskontoret. Det framgår av revisionens granskning att ingen förändring har gjorts i upplägget.

Interna beställningar kopplat till FUT-anläggningen

Det framgick av revisionens delrapport att trafikförvaltningens och FUT:s gemensamma rutiner för att klargöra hur vissa upphandlade poster ska hanteras redovisningsmässigt, inom resultat- eller anläggningsredovisningen, inte fungerade fullt ut. Detta hade inneburit att det ett ouppklarat belopp inom SL har vuxit under året. Förvaltningarna uppmanades i revisionens delrapport att gemensamt förbättra de bakomliggande rutinerna. Vid revisionens årsrapportgranskning konstateras att det ouppklarade beloppet har ökat något, men att det ändå har gjorts ett arbete kring de gemensamma rutinerna.

[243] I bilaga 2: Fördjupad sammanställning av mål, risker, kontroller och åtgärder
[244] FUT och SL/FUT

Komponentindelning av anläggning
Revisionen har sedan tidigare uppmärksammat FUT:s arbete med att utveckla och implementera metoder för komponentindelning av de anläggningar som upparbetas inom FUT. Revisionen har konstaterat att närmare 60 mdkr i investeringar kommer att aktiveras som materiella anläggningstillgångar under de kommande åren. Under 2020 har ett första test att dela in anläggningarna i komponenter med hjälp av ett översättningsverktyg genomförts. Revisionen har utfört en fördjupad granskning av modellen och konstaterat att modellens avskrivningstider, indelning av komponenter m.m. i allt väsentligt följer regelverket för K3. För att säkerställa en effektiv hantering och korrekt redovisning behöver fortsatt utvecklingsarbetet när det gäller komponentindelningen prioriteras under kommande år när projekten nu går in i nya, och mer omfattande faser.

Granskningar utan väsentliga noteringar
Revisionen har granskat resor och representation på ledningsnivå och granskat ett statistiskt säkerställt urval av årets investeringsutgifter. Granskningarna har inte föranlett några väsentliga noteringar

6.3.3 Rekommendationsuppföljning

Beslutshantering
Revisionen har följt upp en rekommendation[245] från 2019 avseende FUT:s tillämpning av beslutsordningen. Vid 2019 års granskning konstaterade revisionen att det inte görs några systematiska kontroller av den praktiska tillämpningen av beslutsordningen inom förvaltningen. Därmed fanns risk för att beslut som skulle ha hanterats som delegationsbeslut inte dokumenterades och rapporterades på korrekt sätt.

Under 2020 har en processbeskrivning för beslutsunderlag tagits fram i syfte att tydliggöra den formella hanteringen för verkställighets- och delegationsbeslut. Processbeskrivningen, som är framtagen och beslutad av förvaltningsjurist, ingår i förvaltningens styr- och ledningssystem och hanterar framtagandet av beslutsunderlaget och dess dokumentation samt hur anmälan av ärenden till nämnd ska ske. Det framkommer vidare att FUT har genomfört informationsinsatser för att förbättra kunskapen kring delegationsbeslut.

Nämndens internkontrollplan gällande FUT:s verksamhet 2020 pekar på risken att hanteringen av delegationsbeslut inte sker i enlighet med beslutsordningen. Förvaltningen har i uppföljningen av internkontrollplanen kontrollerat hanteringen genom att slumpvis granska delegations- och verkställighetsbeslut. Uppföljningen visar att risken kvarstår oförändrad och behöver hanteras med fler åtgärder. Vid intervju framgår att risken förts över till FUTs

[245] Rekommendation nr 28801 (nr 1549 enligt tidigare numrering), Regionrevisorerna, Delrapport trafiknämnden 2019: FUT:s ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.

interna riskregister där den under 2021 ska hanteras och kontrolleras av förvaltningsjuristen. Förvaltningen planerar bl.a. mer omfattande informationsinsatser angående beslutshantering med praktiska inslag under 2021.

Vid trafiknämndens möte i september anmäldes ett stort antal delegationsbeslut varav vissa var närmare ett år gamla. Enligt förvaltningen var detta ett resultat av en större inventering av gamla beslut som genomfördes till följd av ett uppdrag från regionledningskontoret.

Konsulthantering

Revisionen har följt upp en rekommendation[246] från 2017 där FUT:s ledning rekommenderats att vidareutveckla styrdokumenten för konsulthantering, inklusive dokumentationskrav, i syfte att underlätta efterlevnad och uppföljning av framförallt behovsanalys och anbudsutvärdering. Den tidigare granskningen hade visat att det inte fanns någon behovsanalys för enskilda konsultavrop samt att det saknades en tydlig koppling till den övergripande bemanningsplanen. Vidare visade granskningen att följsamheten till förvaltningens rutin för anbudsutvärdering och dess dokumentation behövde förbättras, bl.a. i syfte att minska risken för jäv.

Vid den uppföljande granskningen 2020 konstaterar revisionen att en övergripande behovsanalys för förvaltningens bemanning nu ligger till grund för konsultavropen. Analysen görs i den årliga verksamhetsplaneringen då bemanningsplaner redovisas för varje projekt och enhet. Avdelningarnas verksamhetsplaner med bemanningsplaner godkänns av förvaltningschef. Förvaltningen har från och med 2019 utarbetat en rutin vid inhyrning av personal och konsultbeställningar med en blankett för särskild behovsprövning. Enligt intervjuer godkänns alla beställningar av inhyrd personal och konsulter, som sker via avtalad konsultmäklares beställningsportal, av respektive chef. För resurser som tas in på annat sätt, till exempel via regionens centrala ramavtal, skrivs verkställighetsbeslut som förvaltningschef godkänner.

Det framgår av granskningen att förvaltningen, kopplat till internkontrollplanen, identifierat behov av att kontrollera uppföljning av behovsanalys och anbudsutvärdering för konsulter. Enligt intervju är det i dagsläget, p.g.a. bristande överensstämmelse mellan olika dokument, svårt att kontrollera följsamheten genom stickprov. Det framgår av granskningen att förvaltningen har förstärkt upphandlingsenheten med en avtalscontroller. Under 2021 kommer denna controller bland annat jobba med utvecklingsinsatser i syfte att möjliggöra systematiska kontroller gällande förvaltningens konsultbeställningar.

[246] Rekommendation nr 28849 (nr 1119 enligt tidigare numrering), Landstingsrevisorerna, Årsrapport trafiknämnden 2017: FUT:s ledning bör vidareutveckla styrdokumenten för konsulthantering, inklusive dokumentationskrav, i syfte att underlätta efterlevnad och uppföljning av framförallt behovsanalys och anbudsutvärdering.

6.3.4 Bedömning

Revisionen noterar att testet med komponentindelning utfallit positivt Revisionen menar samtidigt att det finns behov av fortsatt fokus på att utveckla befintliga rutiner och processer mellan FUT och AB SL som bolag.

Revisionen bedömer, liksom i delrapporten, att det upplägg med internt vinstpåslag som tillkommit i redovisningen mellan SL och FUT inte är rimligt ur hanteringssynpunkt.

Revisionen konstaterar också att den nuvarande lösningen gällande hanteringen av Region Stockholms del av finansieringen skapar en otydlig redovisning och omöjliggör nollresultat för FUT-verksamheten. Mot bakgrund av att FUT:s verksamhet till huvuddelen bedrivs med extern finansiering vill revisionen framhålla vikten av en tydlig och transparent redovisning vilket också kommer att tas upp i revisionens årsrapport 2020 till regionstyrelsen.

Enligt revisionens bedömning pågår det inom förvaltningen ett kontinuerligt arbete med att identifiera och hantera risker och utmaningar utifrån internkontrollplanen och att fortsatt utveckla projektstyrningen.

Revisionen bedömer vidare att det finns en tydlighet gällande framtagande och godkännande av en övergripande bemanningsplan och hur denna plan ska ligga till grund för konsultavrop. Vidare finns också rutin för godkännande av enskilda konsultavrop. Revisionen bedömer därmed att tidigare lämnad rekommendation om att vidareutveckla styrdokumenten för konsulthantering är åtgärdad. Revisionen noterar samtidigt svårigheter gällande kontroll av hur rutinen tillämpas. Revisionen kommer därför fortsätta följa hur FUT säkerställer en konsulthantering med tillräcklig intern kontroll.

På motsvarande sätt noterar revisionen att FUT genomfört utvecklingsinsatser i syfte att tydliggöra den formella hanteringen av delegationsbeslut. Revisionen konstateraratt det nu finns ett utpekat ansvar för att kontrollera tillämpningen kopplat till gällande regelverk och att fortsätta de informationsinsatser som behövs. Revisionen bedömer därmed att ledningen har säkerställt en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen och att lämnad rekommendation är åtgärdad. Revisionen vill samtidigt framhålla vikten av att beskriven systematik efterlevs och kommer därför, liksom för konsulthanteringen, fortsätta följa hur FUT säkerställer tillämningen av beslutsordningen.

6.4 Räkenskaper

Bedömningen av räkenskaperna inom FUT:s verksamhetsområde, dvs. resultatenheterna FUT samt SL/FUT, ingår i bedömningen av räkenskaperna för trafiknämnden och AB SL som helhet i avsitt 5.

Gällande FUT;s verksamhetsområde noterar auktoriserad revisor ett outrett belopp på 28 mnkr inom SL gällande förehavanden mellan TF:s och FUT:s (se avsnitt 5.1).

7 Nämndens/styrelsens yttrande över delrapport 2020

Nämnden har 2021-01-26 lämnat yttrande över delrapporten för 2020. Nämnden har i yttrandet kommenterat revisionens synpunkter i huvudsak utan avvikande mening.

När det gäller revisionens tidigare rekommendationer kopplat till tillkommande investeringsbehov[247] hänvisar nämnden till budgeten (verksamhetsår och plan för de följande tre åren) samt investeringsplanen (fem planår plus fem prognosår) samt enskilda investerings- och tilldelningsbeslut.

Nämnden har lämnat svar på de frågor som revisorerna ställt. Yttrandet innehåller en redogörelse vad gäller överväganden och hantering av de trafikneddragningar som inledningsvis genomfördes med anledning av pandemin. Vidare anger nämnden beträffande det strategiska ramverket att ledningen fattat beslut om hur ramverket ska förenklas och göras mer tillgängligt samt en treårig handlingsplan för själva uppdateringen av ingående styrande dokument. När det gäller fullmäktiges beslut om neddragning av nämndens investeringsram 2021 - 2030 hänvisar nämnden till att verksamhetsplanen för 2021 innehåller de överväganden som har gjorts i samband med neddragningarna. Nämnden kommenterar dock inte formerna för prioritering av investeringsbehoven på kort och lång sikt.

[247] Gäller vikten av att dels säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov, dels ge fullmäktige en heltäckande bild av alla kända tillkommande behov av investeringar på kort och lång sikt även där utgiften inte är preciserad.

Vad gör regionrevisorerna?

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

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

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

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

Region Stockholm

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

Region Stockholm

Bilaga 1 a

Regionrevisorerna

Rekommendationer till nämnd/styrelse – ÅR 2020

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Avtalsstyrning och uppföljning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28810 **Från rapport** 2014 Årsrapport **Tidigare ID** 525	Trafiknämnden bör säkerställa att en riskanalys genomförs i samband med planeringen av uppföljning av trafikavtalen.	🟢	**ÅR 2020** Revisionen bedömer att trafiknämndens förutsättningar för avtalsuppföljning av trafikavtal har utvecklats och förstärkts under 2020. Systemstöd för riskanalys finns tillgängligt. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
28811 **Från rapport** 2014 Årsrapport **Tidigare ID** 527	Trafiknämnden bör försäkra sig om att nämndens egna åtaganden i enlighet med ingångna trafikavtal identifieras och att det säkerställs att dessa uppfylls.	🟢	**ÅR 2020** Revisionen bedömer att trafiknämndens förutsättningar för avtalsuppföljning har utvecklats och förstärkts under 2020. Nämndens egna åtaganden i relation till ingångna avtal omhändertas i arbetsprocessen. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
28817 **Från rapport** 2/2015 Projektrapport **Tidigare ID** 670	Trafiknämnden bör systematiskt genomföra och dokumentera utvärderingar av ingångna avtal vad gäller bland annat kostnader och kvalitet, i syfte att öka möjligheten till ständigt förbättrade avtalskonstruktioner och villkor.	🟢	**ÅR 2020** Revisionen bedömer att pågående utvecklingsarbete gällande trafikavtalen säkerställer systematiska och dokumenterade utvärderingar av ingångna avtal. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
28832 **Från rapport** 2016 Årsrapport	Trafiknämnden bör, i enlighet med fullmäktiges program för privata utförare och nämndens reglemente, säkerställa uppföljningen av privata utförare och fastställa hur	🔴	**ÅR 2019** Revisionen konstaterar att det tagits fram nya rutiner för redovisning av uppföljning av avtal internt inom

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 970	nämnden samt dess utskott och beredningar ska få information om avtalsuppföljningen.		förvaltningen men att det ännu inte klart hur redovisning ska ske till nämnd. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28881 **Från rapport** 6/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1341	Trafiknämnden bör stärka kontroll och uppföljning för att säkerställa att planerad ersättningstrafik utförs i enlighet med beställning.	–	
28883 **Från rapport** 2018 Årsrapport **Tidigare ID** 1386	Trafiknämnden bör tydliggöra och säkerställa ansvaret för en sammanhållen utvärdering och utveckling av avtalsuppföljningen i syfte att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete.	●	**ÅR 2020** Revisionen bedömer att pågående utvecklingsarbete gällande trafikavtalen säkerställer en tydlig ansvarsfördelning för utvärdering och utveckling av avtalsuppföljning. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
34241 **Från rapport** 13/2019 Projektrapport	Trafiknämnden bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar framöver utvärdera och analysera om underhållsavtalet får avsedd effekt.	–	

Ekonomistyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28821 **Från rapport** 2015 Årsrapport **Tidigare ID** 774	Trafiknämnden bör säkerställa att effektiviseringar ingår som en del i nämndens trafikplanering på kort och lång sikt.	●	**ÅR 2019** Revisionen konstaterar liksom tidigare att vare sig årsrapporten eller specifika ärenden under året innehåller någon analys eller redovisning av genomförd effektivisering och effekter av trafikförändringar. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28826 **Från rapport** 2016 Delrapport **Tidigare ID** 868	Trafiknämnden bör stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om utvecklingen.	🔴	**ÅR 2020** Liksom 2019 konstateras att det pågår arbete internt inom förvaltningen men att det inte finns någon samlad rapportering till nämnden av den långsiktiga kostnadsutvecklingen. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.

Fastighetsförvaltning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28802 **Från rapport** 2012 Årsrapport **Tidigare ID** 25	Trafiknämnden bör fullfölja och slutföra det pågående arbetet med genomgång av fastighetsbeståndet i Fastnet mot befintliga avtal och säkerställa att avtalen finns tillgängliga i avtalsdatabasen. Vidare rekommenderar vi att en fullständig inventering och uppmätning av lokalbeståndet genomförs. Dessa åtgärder är avgörande för att säkerställa den information som ligger till grund för hyresfaktureringen.	🟡	**ÅR 2019** En genomgång av fastighetsbestånd och avtalsdatabas pågår. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Inköp och upphandling

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28803 **Från rapport** 2013 Delrapport **Tidigare ID** 31	Trafiknämnden bör införa en rutin med systemstöd, som möjliggör och tydliggör ansvar för kontroll av totala volymer inköp per leverantör och vara/tjänst för att säkerställa efterlevnad av gällande upphandlingsregler.	🟡	**Delår 2019** Trafikförvaltningen använder ett analysverktyg där totala volymer inköp kategoriseras och sortering görs per leverantör. Som tidigare konstaterar revisionen dock att det inte går att följa upp inköpsvolymer kopplade till ett specifikt upphandlat avtal vilket försvårar kontroller av att den sammantagna inköpsvolymen är inom ramen för upphandlingen/avtalet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28816 **Från rapport** 2/2015 Projektrapport **Tidigare ID** 622	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga förutsättningar som påverkar en upphandling i god tid är identifierade och utredda samt beslutade exempelvis genom långsiktig förstudieplanering med tydlig koppling till kommande upphandlingar.		**ÅR 2019** Det framgår av uppföljningen att förvaltningen har konstaterat behovet av att förbättra förutsättningarna inför kommande trafikupphandlingar med en tydligare och effektivare långsiktig planering. Det handlar då om vilka studier och utredningar som behöver färdigställas innan det egentliga arbetet med behovsanalys och själva upphandlingen kan påbörjas och hur beroendena mellan olika aktiviteter ser ut i processen. Ett nytt mer långsiktigt planeringssätt ska enligt förvaltningen testas med utgångspunkt i kommande upphandlingsprocess gällande tunnelbaneverksamheten. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28818 **Från rapport** 3/2015 Projektrapport **Tidigare ID** 727	Trafiknämnden bör tydliggöra ansvar för exempelvis överlämningar mellan avdelningar för att säkerställa att det finns ett övergripande helhetsperspektiv i affärsprocessen som inkluderar även det förberedande arbetet inför upphandlingen.		**ÅR 2019** Revisionens uppföljande granskning visar att det pågått ett utvecklingsarbete och att nya rutiner har tagits fram under 2019. Bland annat har det i arbetet med förvaltningens huvudprocesskarta tagits fram processägare och processledare inom olika områden. Processkartläggningen som är gjord inom förvaltningen beskriver nuläget och ska ligga till grund för fortsatt förändringsarbete. Revisionen ser positivt på nämndens åtgärder och kommer att följa utvecklingsarbete och implementeringen av nya arbetssätt. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28819 **Från rapport** 3/2015 Projektrapport **Tidigare ID** 728	Trafiknämnden bör för att undvika förseningar, exempelvis genom en upphandlingsplan, säkerställa en överblick över vilka upphandlingar som ska genomföras och när förstudier ska påbörjas respektive avslutas.		**ÅR 2019** Granskning visar att ett första utkast till en sammanställning av nämndens upphandlingsbehov nu finns framtaget. Det återstår dock ett arbete med att fastställa arbetssätt och former för samordning av detta arbete samt ta fram dokumenterade rutiner. Rekommendationen bedöms vara

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			delvis åtgärdad.
28831 **Från rapport** 2/2016 Projektrapport **Tidigare ID** 912	Trafiknämnden bör stärka systemet för bevakning av när avtal löper ut i syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar.		**ÅR 2020** Revisionen konstaterar att funktionsbrevlåda inrättats och att vissa instruktioner tagits fram. Granskning visar att arbetet med rutiner för påminnelser och vart dessa ska tillställas samt för användning av upphandlingssystemet fortfarande pågår. Rekommendationen bedöms fortsatt vara delvis åtgärdad.
28882 **Från rapport** 6/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1342	Trafiknämnden bör stärka förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik beställs till marknadsmässiga priser.		

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28814 **Från rapport** 2014 Årsrapport **Tidigare ID** 534	Trafiknämnden bör prioritera mellan investeringar på ett transparent och systematiskt sätt baserat på ett underlag om projekt och program som inbegriper bland annat nytta, ekonomi och risker.		**ÅR 2020** Revisionen bedömer att det nu finns en transparent prioritering gällande de objekt som ingår i nämndens förslag till investeringsplan. Det behöver dock klargöras hur de olika behov som framkommer i långsiktiga planeringsdokument ska prioriteras, t.ex. prioritering av de behov som ska lyftas in i åtgärdsvalsprocessen. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad och avslutas till förmån för en ny rekommendation, nr 58176, som fokusera på prioritering av de långsiktiga behoven som ännu inte ingår i investeringsplanen. Rekommendationen utgår.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28827 **Från rapport** 2016 Delrapport **Tidigare ID** 869	Trafiknämnden bör löpande efterfråga information om investeringsprogrammens och projektens utveckling med bedömning av totala utgifter, sluttid samt eventuella väsentliga risker och avvikelser i utförandet.		**ÅR 2019** Redovisningen av investeringsverksamheten har löpande förbättrats jämfört med tidigare år men revisionen anser att det fortfarande saknas en tydlighet när det gäller väsentliga risker och avvikelser kopplat till investeringens genomförande som helhet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28884 **Från rapport** 12/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1402	Trafiknämnden bör när det gäller tillkommande investeringsbehov: * säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering,bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov. * ge fullmäktige en heltäckande bild av alla kända tillkommande behov av investeringar på kort och lång sikt även där utgiften inte är preciserad.		**ÅR 2020** Revisionen noterar som tidigare att det pågår utredningar inom flera områden, inte minst tunnelbanan , för att identifiera tillkommande behov. Det återstår dock fortfarande arbetet med de s.k. utvecklingsplanerna. Även övrigt utvecklingsarbete kopplat till det strategiska ramverket bedöms få positiva effekter men fortfarande återstår oklarheter kring hur prioriteringen ska hanteras. Här bedöms pågående utvecklingsarbete gällande den nya ÅIP-processen samt "tillgångsförvaltning" kunna bidra. Revisionen noterar dock som tidigare att det ännu inte är tydliggjort hur den övergripande informationen om investeringsbehovet ska kanaliseras. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
54035 **Från rapport** 4/2020 Projektrapport	Trafiknämnden bör verka för att både målstyrning och riskhantering stärks för att skapa bättre förutsättningar för en tillräcklig intern styrning och kontroll av gemensamma arbeten i anslutning till Slussen.	–	
54036 **Från rapport** 4/2020 Projektrapport	Trafiknämnden bör efterfråga en sammanhållen bild av alla ingående investeringsobjekt i anslutning till Slussen vad gäller utvecklingen av totala utgifter, sluttid samt eventuella risker och avvikelser i utförandet.	–	

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
54037 **Från rapport** 4/2020 Projektrapport	Trafiknämnden bör stärka styrningen genom att efterfråga en konsekvent hantering av investeringskalkyler och ekonomisk analys i beslutsunderlag med en spårbarhet i de ekonomiska förändringar som sker mellan olika faser av investeringsbeslut.	–	
58176 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör tydliggöra hur de långsiktiga investeringsbehoven som framkommer i nämndens strategiska ramverk ska prioriteras på ett systematiskt och transparent sätt.	–	
58177 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att utvärdering och erfarenhetsåterföring i avtalshanteringen inom investeringsverksamheten genomförs och omhändertas i syfte att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete.	–	
58179 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör se till att investeringarna inom program Nästa Biljettsystem tillställs fullmäktige för genomförandebeslut som ett samlat investeringsobjekt.	–	

Miljö

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
34342 **Från rapport** 2015 Delrapport **Tidigare ID** 618	Trafiknämnden bör öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet genom att bryta ned det övergripande energieffektiviseringsmålet till de olika trafikslagen, och där så är tillämpligt till enskilda fastigheter respektive avtal, implementera och följa upp.		**ÅR 2020** Av revisionens uppföljning 2019 framgick det att revisionen invänta återrapporteringen av en planeringsstudie som avsåg att ge underlag till lämpliga energieffektiviseringssatsningar. Årets uppföljning visar att ingen planeringsstudie togs fram under 2020 utan ett informationsärende ska presenteras för nämnden under Q1 2021. Rekommendation planeras därefter hanteras internt på förvaltningen genom att systematiskt kravställa

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			energieffektiviseringsåtgärder och följa upp förvaltningsinterna mål kopplat till energieffektiviseringsåtgärder för trafikslag och fastigheter. Revisionen inväntar informationsärendet för att se hur nämnden avser öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Strategisk styrning och organisation

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28851 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1191	Trafiknämnden bör utifrån fullmäktiges mål för nämndens verksamhet fastställa indikatorer och målnivåer för samtliga målområden. Målnivåerna behöver kopplas till långsiktiga ambitioner i fastställda styrdokument.	✖	**ÅR 2020** Revisionen noterar att det fortfarande finns några målområden som saknar indikatorer där säkerhetsområdet särskilt har lyfts fram av revisionen i tidigare granskning. För detta område finns också sedan tidigare två rekommendationer. Denna allmänna rekommendation om att utveckla indikatorer för samtliga målområden bedöms vara delvis åtgärdad men avslutas till förmån för de specifika rekommendationerna som redan finns inom säkerhetsområdet. Rekommendationen utgår.
37780 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafiknämnden bör fastställa en beskrivning av nämndens strategiska ramverk samt en övergripande prioritering och tidsplaneringen för hur det ska utvecklas och ajourhållas.	●	**ÅR 2020** Revisionen noterar ett utvecklingsarbete gällande att redovisa och fastställa formerna för det strategiska ramverket och hur de ingående dokumenten ska förhålla sig till varandra. Enligt förvaltningens planering kommer det ta ca 3 år att komplettera respektive generera ingående dokument. Ramverket och tidplan är inte fastställt av nämnden. Framtaget material innehåller ingen analys av hur ingående dokument i praktiken ska kunna ajourhållas. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Säkerhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28820 **Från rapport** 11/2015 Projektrapport **Tidigare ID** 739	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga informationstillgångar hanteras enligt landstingets riktlinjer när det gäller krav på förteckning, riskanalyser, informationssäkerhetsklassning och avbrottsplaner.	🟡	**ÅR 2019** En handlingsplan för informationssäkerhet beslutades av förvaltningschefen i maj 2019. Handlingsplanen beskriver aktiviteter som behöver genomföras för att nå de mål som har beslutats i de regionövergripande riktlinjerna och handlingsprogram för informationssäkerhet. En första uppföljning av handlingsprogrammet har genomförts av säkerhetssektionen. Av den framgår det att majoriteten av aktiviteterna ännu inte är avslutade men pågår enligt plan. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28845 **Från rapport** 3/2017 Projektrapport **Tidigare ID** 1024	Trafiknämnden bör fastställa trafiksäkerhetsmål för den vägbundna kollektivtrafiken med utgångspunkt i fullmäktiges nollvision och löpande följa upp målen för att säkerställa en tillräcklig intern styrning och kontroll.	🔴	**ÅR 2020** Inga trafiksäkerhetsmål är antagna av nämnden för 2020. Förvaltningsinterna indikatorer har tagits fram för att följa upp antal skadade och omkomna i trafiken och vid stationer. Buss- och sjötrafiken är inte inkluderade i dessa indikatorer eftersom förvaltningen har problem att erhålla kvalitetssäkrad information. Förhoppning är att indikatorer ska finnas för trafikslagen 2022. Uppföljningen av indikatorerna har inte lyfts upp på nämndnivå med anledning av problem med att erhålla kvalitetssäkrad information. Viss uppföljning genomförs i trafikförvaltningens trafiksäkerhetsrapport, den redovisas inte till nämnden.
28856 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1196	Trafiknämnden bör skyndsamt utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd för att tydliggöra ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikutövarna, dels internt inom trafikförvaltningen.	🟡	**ÅR 2020** Ansvaret för att ta fram riktlinjer har flyttats från avdelningen strategisk utveckling till säkerhetssektion under ledningsstaben. Riktlinje för skal- och tillträdesskydd är tänkt att inkluderas i en övergripande riktlinje för säkerhetsskydd

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			som planeras antas av trafikförvaltningens ledningsgrupp under första kvartalet 2021. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28859 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1199	Trafiknämnden bör säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll på säkerhetsområdet genom att, i enlighet med regionstyrelsens riktlinjer för säkerhet, årligen planlägga och löpande följa upp samtliga säkerhetsområden.	🟡	**ÅR 2020** Inga specifika säkerhetsmål eller indikatorer antogs av nämnden för 2020. Ingen formell uppföljning av säkerhetsområdet ges till nämnden utöver informationen som ges i verksamhetsberättelse och delårsrapporterna. Granskningen har visat att det finns planer för att utöka och integrera rapporteringen av säkerhetsfrågor inom ramen för befintlig rapporteringsstruktur till nämnden vid helår. Inget beslut är fattat för hur det ska ske. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28861 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1201	Trafiknämnden bör säkerställa att informationssäkerhetskrav i befintliga och nya avtal med externa leverantörer motsvarar den skyddsnivå på information och system som dessa ska ha tillgång till.	🔴	**ÅR 2020** Revisionens uppföljning visar att det pågår ett arbete med att tydliggöra kravställning om IT- och informationssäkerhet i kommande upphandlingar. Vad gäller befintliga avtal saknas i praktiken ett systematisk arbete och rutiner för bedömning av dessa, utan bedömning sker i huvudsak när avtal ska förnyas. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärda
28862 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1202	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns tillräckligt stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och i uppföljning av befintliga avtal.	🟡	**ÅR 2020** Systematik saknas. Vissa upphandlingsprojekt har avdelade resurser för säkerhet och informationssäkerhet. När det gäller IT är det vanligare med stöd för hantering av främst IT-säkerheten.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28875 **Från rapport** 2018 Delrapport **Tidigare ID** 1306	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning.		**ÅR 2020** Revisionen bedömer att nämndens styrning av brandskyddsarbetet inom tunnelbanan har stärkts och förutsättningar har skapats för att säkerställa ett tillräckligt brandskydd. Nämnden behöver dock fortsatt försäkra sig om en kontinuerlig och korrekt återrapportering kring samtligt pågående brandprojekt för att kunna säkerställa en samlad planering. Revisionen menar vidare att det viktigt att nämnden aktivt också säkerställer att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd för samtliga trafikslag. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
37782 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafiknämnden bör tydliggöra prioriterade åtgärder för att uppnå och upprätthålla en tillräcklig intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet.		**ÅR 2020** Av VP 2021 framgår det att nämnden ska fortsätta arbetet med säkerhetsskydd(vilket inkluderar fysisk säkerhet och personalsäkerhet), informationssäkerhet och brandskydd. Inga uppdrag eller aktiviteter är framtagna för brandskyddsarbetet. Säkerhetsarbetet ska på sikt inkluderas i det övergripande processarbetet som pågår på förvaltningen. Revisionen menar att det är viktigt att det finns en samlad bild av vilka säkerhetsåtgärder som ska prioriteras och hur de ska synkroniseras med övriga pågående investeringsprojekt inom förvaltningen; därför är det exempelvis problematiskt att säkerhetsaspekter inte är inkluderat i utvecklingsplanen för tunnelbana som planeras antas av nämnden under 2021. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
37783 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafiknämnden bör skyndsamt analysera och koordinera de olika skyddsåtgärderna inom skal- och tillträdesskyddet och ta ställning till vilka insatser som bör genomföras för att säkerställa ett tillräckligt skydd.		**ÅR 2020** Arbetet med att analysera och koordinera olika skyddsåtgärder inom skal- och tillträdesskyddet är beroende av

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			arbetet med att ta fram riktlinjen för säkerhetsskydd. Under 2021 kommer förvaltningen fortsätta arbeta med att implementera åtgärder utifrån säkerhetskyddsanalysen som antogs av förvaltningschefen under 2019. Skyddsåtgärder för skal- och tillträdesskyddet är inkluderat. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Verksamhetsstyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28829 **Från rapport** 2016 Delrapport **Tidigare ID** 873	Trafiknämnden bör stärka den sammanhållande styrningen av trafik- och störningsinformation över de kollektivtrafikslag nämnden rår över så att utveckling och uppföljning görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv.		**ÅR 2020** Revisionen bedömer att trafiknämnden skapat förutsättningar för en stärkt och sammanhållande styrning av trafik- och störningsinformation genom framtagandet av den nya riktlinjen för trafikinformation, och att riktlinjens kravbilder börjat implementerats. Vidare bedömer revisionen att det pågår ett arbete med resenären i fokus, eftersom implementeringen påbörjats av den nya utvecklingsplanen, uppföljningsplanerna och en kundcentrerad utvecklingsprocess. Sammantaget skapar detta förutsättning för en sammanhållen styrning och uppföljning av trafikinformation med ett helhets- och resenärsperspektiv. Revisionen bedömer därför rekommendationen som åtgärdad.
28842 **Från rapport** 3/2016 Projektrapport **Tidigare ID** 1015	Trafiknämnden bör säkerställa att styrningen av trafikplaneringen som helhet omfattar olika tidsperspektiv, principiella ställningstaganden och prioriteringar vilket även innefattar att ta ställning till hur ekonomiska förutsättningar och eventuella målkonflikter ska hanteras.		**ÅR 2019** Revisionen har tidigare konstaterat att arbete pågår med kollektivtrafikplan 2050. Enligt uppgift har också ett arbete påbörjats med att ta fram s.k. trafikutvecklingsplaner för respektive trafikavtal. Syftet är att komplettera dagens ettåriga trafiköversynsprocess med ett längre tidsperspektiv. Revisionen kommer att följa detta arbete och

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			kopplingen till arbetet med Kollektivtrafikplan 2050 samt pågående arbete med nya bussavtal. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28843 **Från rapport** 3/2016 Projektrapport **Tidigare ID** 1016	Trafiknämnden bör till fullmäktige återkoppla i vilken utsträckning den samlade trafikplaneringen bedöms leda mot fullmäktiges mål för kollektivtrafiken och RUFS:ens genomförande.	✖	**ÅR 2020** Från den 1 januari 2019 har ansvaret för den samlade trafikplaneringen övergått till Tillväxt- och regionplaneförvaltningen. Rekommendation är därmed inte längre aktuell för TN och är därför borttagen.
28852 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1192	Trafiknämnden bör utifrån sitt ansvar för verksamhetens inriktning, omfattning och en budget i balans på lång sikt ta aktiv del i det långsiktiga arbetet med prioriteringar. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.	🔴	**ÅR 2019** Som revisionen tidigare konstaterat framgår det i olika sammanhang att den s.k. Genomförandeplanen ska innehålla prioritering för verksamheten och uppdateras årligen. Senaste genomförandeplanen är dock från 2014. Nämndens förslag till investeringsplan innehåller en kolumn med prioritering. Det framkommer inte av dokumentet vad prioriteringen innebär och den kommenteras inte. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28865 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1204	Trafiknämnden bör mot bakgrund av förvaltningens utredning om framtidens biljett- och betalsystem fatta beslut om effektmål för arbetet med det framtida biljettsystemet.	✖	**ÅR 2020** Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad, men är inte länge aktuell, eftersom arbetet nu i praktiken pågår för fullt. Rekommendationen utgår därmed.
28876 **Från rapport** 2018 Delrapport **Tidigare ID** 1307	Trafiknämnden bör tillsammans med tillväxt- och regionplanenämnden tydliggöra hur landstingets ansvar för replipunkterna ska hanteras.	🟡	**ÅR 2020** Trafiknämnden har fått i uppdrag av regionfullmäktige att under 2021 förtydliga ansvaret för skärgårdens replipunkter och vilka förväntningar samt krav som kan ställas på kommuner och markägare gällande dessa. Revisionen noterar att uppdraget fanns tilldelat till TN och TRN även 2020.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			Under 2020 har en inventeringsrapport tagits fram i samråd med TRN och Länsstyrelsen i Stockholms län. Under 2021 ska bl.a. ansvarig aktör för respektive del vid replipunkter klargöras. Rekommendationen bedöms delvis åtgärdad.
28880 **Från rapport** 6/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1340	Trafiknämnden bör stärka den sammanhållande styrningen av planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik inom spårtrafiken så att planering, genomförande och utveckling görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv.	–	
28885 **Från rapport** 12/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1403	Trafiknämnden bör redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.	🟡	**ÅR 2020** Revisionen konstaterar att arbete pågår inom uppdrag tillgångsförvaltning. Utvecklingsbehoven är dock stora och arbetet därmed långsiktigt. Revisionen understryker vikten av att nämndens redovisning av befintliga och framtida behov utvecklas parallellt med att det interna arbetet inom förvaltningen förbättras. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
34239 **Från rapport** 13/2019 Projektrapport	Trafiknämnden bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar säkerställa att de långsiktiga underhålls- och reinvesteringsbehoven tydliggörs och omhändertas i nämndens långsiktiga planering.	–	
34240 **Från rapport** 13/2019 Projektrapport	Trafiknämnden bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar ta fram mål för underhållsarbetet så att verksamheten kan styras enligt fullmäktiges intentioner.	–	
46561 **Från rapport** 2020 Delrapport	SL:s styrelse bör säkerställa att VD-instruktionen för AB SL tydliggör ansvarsfördelningen mellan FUT och VD, liksom gränsdragningen mellan VD och den externa firmatecknaren, tillika förvaltningschef i FUT.	🔴	**ÅR 2020** Rekommendationen kommer enligt uppgift från förvaltningen åtgärdas under 2021. Rekommendationen bedöms

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			inte vara åtgärdad.

Övrigt

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
58181 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör tydligt definiera begreppet sjötrafik i styrande dokument för att säkerställa att dessa blir konsistenta i begreppsanvändningen.	–	
58182 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att den beslutanderätt som delegeras till sjötrafikutskottet överensstämmer med delegeringsreglerna i kommunallagen och är tillräckligt specificerad.	–	
58183 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att delegationen till sjötrafikutskottet respektive förvaltningschef för trafikförvaltningen rörande sjötrafik inte överlappar varandra.	–	
58184 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör revidera både sin instruktion och delegationsordning så att utskottets tjänstgörande ordförande inte kan fatta beslut i ärenden som är så brådskande att utskottets avgörande inte kan avvaktas.	–	
58185 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör revidera sin instruktion när det gäller undertecknande av handlingar så att det är förenligt med kommunallagen och reglementet.	–	
58186 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att underorganen följer nämndens instruktion när det gäller återrapportering av utskottets beslut och anmälan av protokoll.	–	

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
58187 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör se över ärendeberedningsprocessen, som inkluderar sjötrafikberedningen och beredningen för tillgänglighet och framkomlighet, så att beredningarnas förslag är en del av beslutsunderlaget till nämnden och att det framgår om nämnden utgått från beredningarnas förslag.	–	

Region Stockholm

Bilaga 1 b

Regionrevisorerna

Rekommendationer till nämnd/styrelse – ÅR 2020

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28878 **Från rapport** 2018 Delrapport **Tidigare ID** 1310	Trafiknämnden bör efterfråga information om FUT:s investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet i förhållande till avtal och genomförandebeslut.		**ÅR 2019** Redovisningen av investeringsverksamheten har förbättrats jämfört med tidigare men revisionen anser att det fortfarande saknas en tydlighet när det gäller väsentliga risker och avvikelser kopplat till investeringens genomförande som helhet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Region Stockholm

Bilaga 2 a

Regionrevisorerna

Rekommendationer till ledning – ÅR 2020

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Avtalsstyrning och uppföljning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28798 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1545	Trafikförvaltningens ledning bör stärka förutsättningarna för den interna kontrollen av avtal som tecknas genom att säkerställa att avtal finns tillgängliga på ett samlat sätt.	🔴	**ÅR 2020** Revisionen konstaterar att inga åtgärder vidtagits. Förvaltningen avvaktar det regiongemensamma arbetet. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28823 **Från rapport** 2015 Årsrapport **Tidigare ID** 779	Trafikförvaltningens ledning bör på ett systematiskt sätt analysera kundsynpunkter som underlag för uppföljning och åtgärder inom trafikavtal.	🟡	**ÅR 2020** Revisionens uppföljning visar att det skett förbättringar av systematisering och användning av kundsynpunkter i avtalsuppföljning av trafikavtal. Granskningen visar att det har tagits fram uppföljningsplaner för trafikavtal som ger förutsättning för en strukturerad uppföljning och användning av bland annat kundsynpunkter i trafikavtal. Revisionens uppföljning visar dock att ett arbete kvarstår med att till fullo implementera dessa uppföljningsplaner med avseende på kundsynpunkter. Revisionen ser positivt på detta arbete och kommer följa upp implementeringen. Rekommendationen bedöms som delvis åtgärdad.
34242 **Från rapport** 13/2019 Projektrapport	Trafikförvaltningen bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar stärka den egna förmågan att bedöma och kontrollera underhållsleverantörernas underlag och utförda arbeten.	–	

Inköp och upphandling

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28809 **Från rapport** 2014 Årsrapport **Tidigare ID** 520	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur målen för tillgänglighet i sjötrafiken i trafikförsörjningsprogrammet ska nås, exempelvis vad avser ”full tillgänglighet”. Indikatorer för mätning och uppföljning bör tas fram.	●	**ÅR 2020** Av förvaltningens riktlinje för tillgänglighet (RiTill) tydliggörs det att full tillgänglighet innebär att fartygen som trafikerar sjötrafiken ska klara krav ställda i riktlinjen. Indikatorer för mätning har tagits fram som baseras på skrivningarna i RiTill. TN har full rådighet över ca 1/3 av samtliga fartyg som trafikerar sjötrafiken. Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att inventera fartyg inom skärgårds- och pendelbåtstrafiken. Vid inventering av pendelbåtstrafiken under sommaren 2020 var tillgänglighetsindex 80 procent. Skärgårdstrafiken ska inventeras framöver. En riktlinje för brygga (RiBrygga) ska tas fram. Tillgänglighetskrav ska formuleras i riktlinjen. TN har full rådighet över 1 procent av samtliga bryggor i sjötrafiken. Revisionen bedömer att trafikförvaltningens ledning har konkretiserat vad som avses med full tillgänglighet. Indikatorer för mätning har tagits fram och riktlinjer har/ska tas fram för att tydliggöra kraven som ska ställas på upphandlade leverantörer och bryggor som ska användas i trafiken. Rekommendation bedöms vara åtgärdad.

Intern kontroll

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28799 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1546	Trafikförvaltningens ledning bör utveckla beslutsordningen för att säkerställa att det är tydligt hur regleringen av avrop inom ramavtal/avtal ska tillämpas och hur verkställighetsbeslut ska dokumenteras.	–	

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28800 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1547	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.	–	
28836 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 979	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur beslut, dokumentation och kontroll gällande ändringshantering i investeringsverksamheten ska hanteras.		**ÅR 2020** Granskningen visar att utvecklingsarbete har initierats. En uppdragsspecifikation har tagits fram, liksom en ändrings-hanteringsrutin. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28853 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1193	Trafikförvaltningens ledning bör vidareutveckla styrdoku-menten för konsulthantering, inklusive dokumentations-krav, framförallt för behovsanalys och utvärderingar av an-bud, i syfte att underlätta följsamheten till och uppföljning av avropsprocessen för konsulter.		**ÅR 2020** Revisionen noterar att ett åtgärdsarbete initierats i linje med de brister som påtalats av internrevisionen. vissa av de påtalade bristerna återfinns inom områden som revisionen tidigare belyst, varför rekommendationen bedöms vara del-vis åtgärdad.
28866 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1205	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga rutinerna gäl-lande utlandsresor enligt gällande regelverk.		**Delår 2020** Revisionen konstaterar att en omarbetning av gällande po-licy pågår men ännu inte är klar. Enligt uppgift ska den nya policyn omfatta pågående investeringsprojekt och inhyrda konsulter. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgär-dad.
28867 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1206	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att de interna kontrollmoment och krav som finns för utlandsresor även omfattar pågående investeringsprojekt och program.		**Delår 2020** Revisionen konstaterar att en omarbetning av gällande po-licy pågår men ännu inte är klar. Enligt uppgift ska den nya policyn omfatta pågående investeringsprojekt och inhyrda konsulter. Rekommendationen bedöms vara delvis

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			åtgärdad.
28877 **Från rapport** 2018 Delrapport **Tidigare ID** 1308	Trafikförvaltningens ledning bör implementera rutiner som säkerställer den interna styrningen och kontrollen för godshanteringen.		**ÅR 2020** Trafikförvaltningen genomförde en studie 2019 (2017-1184) kopplat till godshanteringen. Mot bakgrund av studien har TN beslutat om att upphandla ett övergripande avtal för godshanteringen istället för sex separata avtal. Avtalet utformas i enlighet med trafikförvaltningens mall för trafikavtal och avtalsuppföljningen ska utgå från förvaltningens rutiner för avtalsuppföljningen. Ett interimsavtal för godshanteringen har tecknas som gäller under 2020 med anledning av Covid-19. Tilldelningsbeslut för nya avtalet planeras under våren 2020 med uppstart 2021. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28835 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 978	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra ansvarsfördelningen inom programverksamheten samt fortsätta utveckla formerna för hur den interna styrningen och kontrollen inom program ska hanteras.		**ÅR 2020** Revisionen konstaterar att ett kontinuerligt utvecklingsarbete pågår inom investeringsverksamheten. Revisionen har lämnat särskilda rekommendationer gällande krav- och ändringshantering samt utvärdering och erfarenhetsåterföring inom avtalshantering. Rekommendationen utgår.
28837 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 980	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att interna underlag till ändringar i investeringsverksamheten visar analys av påverkan på framtida driftskostnader samt att detta har stämts av mot genomförandebeslut och förankrats internt.		**ÅR 2020** Ett utvecklingsarbete gällande ändringshanteringen är påbörjat. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
37777 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör, i samarbete med ledningen för FUT och regionledningskontoret fastställa hur nämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument.	🔴	**ÅR 2020** Revisionen noterar ingen förändring i rapporteringen i syfte att underlätta för läsaren att enkelt kunna tillgodogöra sig avvikelser i rapporteringen av den omfattande investeringsverksamheten. En motsvarande rekommendationen lämnas i revisionens årsrapport gällande regionstyrelsen. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
37778 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra roller och ansvar för förvaltningens investeringsråd i förhållande till den formella beslutsprocessen och nämndens ansvar för investeringsverksamheten.	🟡	**ÅR 2020** Förvaltningen framhåller beskrivning av investeringsrådets roll och ansvar i förvaltningens arbetsordning för 2021. Revisionen kommer att följa upp rekommendationen utifrån denna beskrivning under 2021.
37779 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra och säkerställa en långsiktig planering med tydliga mål, aktiviteter och prioriteringsordning för utvecklingen av förvaltningens krav- och ändringshantering.	🟡	**ÅR 2020** Revisionen konstaterar att arbete pågår med planering och utveckling av krav- och ändringshantering inom förvaltningen. Uppdragsspecifikationer finns framtagna och ett antal åtgärder och aktiviteter har genomförts. Viktiga delar, såsom att föra in Riktlinjer i Polarion, återstår dock. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
54038 **Från rapport** 4/2020 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att effektmål i nämndens investeringsbeslut på ett tydligt sätt kopplas till interna styrdokument.	–	
58180 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör under 2021 ta upp program Nästa Biljettsystem samlat som ett specificerat investeringsobjekt i planerings- och uppföljningsdokument.	–	

Miljö

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
32324 **Från rapport** 7/2019 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör i enlighet med tillämpningsanvisningar för miljöprogrammet anta mål och tydliggöra hur de ska öka materialåtervinningen och förebygga avfall vid investeringsprojekt.	–	
32325 **Från rapport** 7/2019 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa investeringsprojektens efterlevnad till RiMiljö för att möjliggöra en mer systematisk uppföljning av miljömål i de pågående investeringsprojekten.	–	

Räkenskaper

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28868 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1207	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att attestrutiner vid attest av kostnader för utlandsresor samt ledningsnära kostnader och representation alltid tillämpas.	🟡	**Delår 2020** Revisionen noterar att det pågår ett arbete med att se över riktlinjen kring resor och representation, men på grund av Corona har arbetet blivit försenat. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Strategisk styrning och organisation

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28844 **Från rapport** 3/2016 Projektrapport **Tidigare ID** 1017	Trafikförvaltningens ledning bör utveckla och tydliggöra trafikplaneringens processer för att säkerställa dels en tydlig samverkan mellan trafikslagen, dels en tydlig koppling mellan det långsiktiga strategiarbetet och det kortsiktiga trafikförändringsarbetet.	🟡	**ÅR 2019** Enligt uppgift har ett arbete påbörjats med att ta fram s.k. trafikutvecklingsplaner för respektive trafikavtal. Syftet är att komplettera dagens ettåriga trafiköversynsprocess med ett längre tidsperspektiv. Revisionen kommer att följa detta arbete och kopplingen till arbetet med Kollektivtrafikplan 2050 samt pågående arbete med nya bussavtal.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Säkerhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28846 **Från rapport** 3/2017 Projektrapport **Tidigare ID** 1025	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att trafiksäkerhetshändelser från alla kollektivtrafikslag löpande sammanställs, återrapporteras och analyseras på ett sådant sätt så att kunskaperna från händelserna kan användas som underlag i förbättringsarbetet.		**ÅR 2020** Trafikförvaltningen har sedan 2018 planerat att upphandla ett nytt ärendehanteringssystem som möjliggör en systematisk rapportering kring trafiksäkerhetshändelser. Att upphandla systemet ska enligt trafikförvaltningen tas upp för prioritering i IT-rådet under T1 2021. Uppföljningen visar dock att förvaltningen arbetat aktivt för att entreprenörerna ska rapportera in mer frekvent och därmed har informationen in till förvaltningen förbättrats. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28860 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1200	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att ansvarsfördelningen inom samtliga säkerhetsområden tydliggörs i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer och fullmäktiges policy.		**ÅR 2020** Revisionen bedömde 2019 att framförallt ansvars- och rollfördelningen för brandskyddsarbetet och skal- och tillträdesskyddsarbetet fortfarande hade behov av att förtydligas. Riktlinje brandskydd och en ny rutin för arbetet med det systematiska brandskyddsarbetet har tydliggjort ansvaret för brandskyddsarbetet. Ansvarsfördelningen för skal- och tillträdesskydd återstår att tydliggöra. Detta planeras göras i samband att riktlinje för säkerhetsskydd antas 2021. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
37784 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör när det gäller brandskyddsarbetet säkerställa att det finns:-En löpande styrning och planering av det pågående stora brand-projektet för att åtgärda bristerna inom tunnelbanan.-En samlad planering		**ÅR 2020** Punkt 1 - En styrgrupp har inrättats för det stora brandprojektet. Styrgruppen rapporterar till trafikavdelningens

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
	och prioritering för hur samtliga pågående brandprojekt ska genomföras.		ledning. En övergripande totalanalys avseende kostnad och tid och prioritering för att hantera resterande brister ska tas fram av projektgruppen under 2021. Punkt 2 – Planering och prioritering av pågående brandprojekt sker inom team brand samt internt inom fastighetssektionen. Team brand är inte en formell funktion inom TA:s organisation. Revisionen menar att planeringen och prioritering bör beslutas av formell funktion. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Verksamhetsstyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28830 **Från rapport** 2016 Delrapport **Tidigare ID** 874	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga och dokumentera ansvar och roller i syfte att säkerställa såväl den löpande utvecklingen som en samordnad kontroll och uppföljning av trafik- och störningsinformation.		**ÅR 2020** Revisionen bedömer att förutsättningar har skapats för en tydligare roll- och ansvarsfördelningen för trafik- och störningsinformation genom införandet av de nya uppföljningsplanerna samt Riktlinje trafikinformation. Vidare bedömer revisonen att ett arbete pågår med att förtydliga roll och ansvarsfördelningen inom förvaltningen genom arbetet med huvudprocesskartläggningen samt framtagning av en plan för 2021. Eftersom arbetet fortfarande pågår, bedömer revisionen rekommendationen som delvis åtgärdad.
28840 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 985	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en likartad bedömning och prioritering av nämndens reinvesteringsbehov.		**ÅR 2020** Ett utvecklingsarbete pågår inom förvaltningen. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
37781 **Från rapport**	Trafikförvaltningen bör ta fram och löpande följa upp en tydlig planering för det strategiska ramverket inklusive prioritering och samband mellan olika aktiviteter.		**ÅR 2020** Planering, inklusive resursplanering, för arbetet pågår men

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
2019 Årsrapport			är ännu inte fastställd. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
58178 **Från rapport** 2020 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att riktlinje för trafikbryggor är fastställd och utformad i enlighet med förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer.	–	

Regionrevisorerna

Rekommendationer till ledning – ÅR 2020

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Inköp och upphandling

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28849 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1119	FUT:s ledning bör vidareutveckla styrdokumenten för konsulthantering, inklusive dokumentationskrav, i syfte att underlätta efterlevnad och uppföljning av framförallt behovsanalys och anbudsutvärdering.	●	**ÅR 2020** Revisionen bedömer att det finns en tydlighet gällande framtagande och godkännande av en övergripande bemanningsplan och hur denna plan ska ligga till grund för konsultavrop. Vidare finns också rutin för godkännande av enskilda konsultavrop. Revisionen bedömer därmed att tidigare lämnad rekommendation om att vidareutveckla styrdokumenten för konsulthantering är åtgärdad. Revisionen noterar samtidigt svårigheter gällande kontroll av hur rutinen tillämpas. Revisionen kommer därför fortsätta följa hur FUT säkerställer en konsulthantering med tillräcklig intern kontroll. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

Intern kontroll

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28801 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1549	FUT:s ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.	●	**ÅR 2020** Revisionen konstaterar att det nu finns ett utpekat ansvar för att kontrollera tillämpningen kopplat till gällande regelverk och att fortsätta de informationsinsatser som behövs. Revisionen bedömer därmed att ledningen har säkerställt en systematisk uppföljning av tillämpningen av

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			beslutsordningen. Revisionen vill samtidigt framhålla vikten av att beskriven systematik efterlevs och kommer därför, liksom för konsulthanteringen, fortsätta följa hur FUT säkerställer tillämningen av beslutsordningen. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
37785 **Från rapport** 2019 Årsrapport	FUT:s ledning bör, i samarbete med trafikförvaltningens ledning och regionledningskontoret, fastställa hur nämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument.	🔴	**ÅR 2020** Revisionen noterar ingen förändring i rapporteringen i syfte att underlätta för läsaren att enkelt kunna tillgodogöra sig avvikelser i rapporteringen av den omfattande investeringsverksamheten. En motsvarande rekommendationen lämnas i revisionens årsrapport gällande regionstyrelsen. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.

Regionrevisorerna

BEDÖMNINGSMÅL OCH BEDÖMNINGS-KRITERIER 2020

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Nämnden/styrelsen har uppnått fullmäktiges mål samt följt de beslut, riktlinjer och föreskrifter som gäller för verksamheten. Verksamhetens resultat och resurser står i ett rimligt förhållande till varandra.

Bedömningsmål:

1. Nämnden/styrelsen har uppnått fullmäktiges finansiella mål (resultatkrav) och följt fullmäktiges ekonomiska riktlinjer.

2. Nämnden/styrelsen har uppnått fullmäktiges mål för verksamheten och genomfört tilldelade uppdrag.

3. Nämnden/styrelsen har i övrigt bedrivit verksamheten med god ekonomisk hushållning utifrån fullmäktiges beslut.

4. Nämndens/styrelsens verksamhet har bedrivits i enlighet med för verksamheten gällande lagar, föreskrifter, riktlinjer m.m.

Bedömningskriterier:

Tillfredsställande
Bedömningsmålen bedöms i allt väsentligt vara uppfyllda. Avvikelser kan förekomma.

Inte helt tillfredsställande
Bedömningsmålen bedöms delvis vara uppfyllda. Det finns större och/eller flera avvikelser.

Otillfredsställande
Bedömningsmålen bedöms inte vara uppfyllda. Det finns väsentliga avvikelser eller allvarliga brister som måste åtgärdas snarast.
Kommentar: Bristerna eller avvikelserna är så stora att frågan om anmärkning eller avstyrkt ansvarsfrihet bör prövas.

Intern styrning och kontroll

Nämnden/styrelsen ansvarar för att det finns en intern styrning och kontroll som med rimlig grad av säkerhet leder till måluppfyllelse, effektiv verksamhet och

regelefterlevnad. Nämnden/styrelsen har säkerställt systematiskt ordnade kontroller i organisation, system, processer och rutiner.

Bedömningsmål:

1. Nämnden/styrelsen har fastställt en organisation med tydlig fördelning av ansvar och befogenheter.

2. Nämnden/styrelsen har i budget/verksamhetsplan fastställt ekonomiska och verksamhetsmässiga mål i linje med fullmäktiges mål och övriga uppdrag. Målen är mätbara/uppföljningsbara.

3. Nämnden/styrelsen har riktlinjer och rutiner för väsentliga områden för att säkerställa att verksamhetens uppdrag och mål uppnås samt att lagar, föreskrifter m.m. följs.

4. Nämnden/styrelsen har genomfört en riskanalys som identifierar, värderar och prioriterar väsentliga risker. Nämnden/ styrelsen har i en plan för intern kontroll, i enlighet med regionens fastställda regelverk, fastställt vilka åtgärder/ kontroller som ska hantera prioriterade risker.

5. Nämnden/styrelsen följer kontinuerligt och systematiskt upp ekonomi och verksamhet, såväl för verksamhet i egen regi som för sådan som uppdragits åt annan att utföra, analyserar väsentliga avvikelser samt vidtar åtgärder vid behov.

6. Nämnden/styrelsen har ett informations- och kommunikationssystem som stödjer styrning, kontroll och uppföljning av verksamheten.

7. Nämndens/styrelsens rapportering ger en rättvisande och tillförlitlig information om ekonomi och verksamhet.

8. Nämnden/styrelsen har säkerställt en tillräcklig beredning av ärenden.

9. Nämnd/styrelse har fattat beslut med stöd i reglemente, delegation eller i uppdrag från fullmäktige.

Bedömningskriterier

Tillräcklig
Bedömningsmålen bedöms i allt väsentligt vara uppfyllda. Avvikelser kan förekomma.

Inte helt tillräcklig
Bedömningsmålen bedöms delvis vara uppfyllda. Det finns större och/eller flera avvikelser.

Otillräcklig
Bedömningsmålen bedöms inte vara uppfyllda. Det finns väsentliga avvikelser eller allvarliga brister som måste åtgärdas snarast.
Kommentar: Bristerna är uppenbara och försvårar styrning, ledning, uppföljning och kontroll. Avvikelserna är så stora att frågan om anmärkning eller avstyrkt ansvarsfrihet bör prövas.

Räkenskaper

Nämndens/styrelsens redovisning är upprättad i enlighet med lagstiftning och god redovisningssed så att räkenskaperna ger en rättvisande bild av resultat och ställning och kan ligga till grund för styrning, ledning, uppföljning och kontroll av den verksamhet som bedrivs.

Bedömningsmål:

1. Nämndens/styrelsens räkenskaper är upprättade i enlighet med den kommunala redovisningslagen, god redovisningssed samt landstingets regler och anvisningar.

2. Nämndens/styrelsens delårsrapport och årsbokslut/årsredovisning ger en rättvisande bild av resultat och ställning.

Bedömningskriterier:

Rättvisande
Räkenskaperna uppfyller i allt väsentligt bedömningsmålen. Avvikelser kan förekomma. Eventuella värderings-, klassificerings- och/eller upplysningsfel är inte av sådan karaktär att de väsentligen påverkar bilden av nämndens/styrelsens resultat och ställning.

Inte rättvisande
Räkenskaperna innehåller väsentliga avvikelser eller allvarliga brister i förhållande till bedömningsmålen och ger inte en rättvisande bild av resultat och ställning.
Kommentar: Avvikelserna är så stora att frågan om anmärkning eller avstyrkt ansvarsfrihet bör prövas.

Regionrevisorerna

2020-10-20

Diarienummer
RK 2020-0023

Trafiknämnden
Styrelsen AB Storstockholms Lokaltrafik

Delrapport 2020
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade vid sitt möte 2020-10-20 att överlämna rapporten till trafiknämnden och till styrelsen för Storstockholms Lokaltrafik för yttrande senast 2021-01-29.

Revisionen konstaterar att nämndens prognos i delårsrapporten per augusti inrymmer stor osäkerhet till följd av coronapandemin. Det gäller så väl det ekonomiska som det verksamhetsmässiga resultatet. Samtidigt är det väsentligt att trafiknämnden kan hantera situationen framåt både på kort och lång sikt. Revisionen har tidigare bedömt att nämndens styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov behöver stärkas.

Nämndens synpunkter önskas därför särskilt vad gäller trafiknämndens arbete med att tydliggöra det strategiska ramverket och formerna för prioritering mellan investeringsbehoven på kort och lång sikt.

Vidare önskar revisorerna en närmare redogörelse vad gäller de överväganden som gjordes i mars och som resulterade i neddragningar av trafiken.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Anders Lönn
Ordförande

Christina Holmqvist
Sekreterare

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

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

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

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

Sammanfattning

I denna rapport ges en lägesrapport utifrån de granskningar som genomförts hittills under året inkl. en översiktlig granskning av delårsrapporten för trafiknämnden och AB Storstockholms lokaltrafik (SL). Rapporten är en delrapportering inför den slutliga avrapporteringen och bedömning utifrån årets granskning i mars/april 2021. Trafiknämnden har två förvaltningar, trafikförvaltningen (TF) och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar och styrelsen för SL.

Den pågående pandemin har påverkat både verksamhet och ekonomi hittills under året och innebär även en osäkerhet för resterande del av 2020.

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Nämnden prognostiserar årets resultat till -2 433 mnkr (trafikförvaltningens verksamhet -2 429 mnkr, FUT:s -4 mnkr), vilket är 2 837 mnkr lägre än fullmäktiges resultatkrav (2 833 mnkr för trafikförvaltningens verksamhet och 4 mnkr för FUT:s). Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i delårsrapporten.

Enligt beslut i fullmäktige[1] undantas nämndens merkostnader och minskade intäkter avseende covid-19 vid resultatbedömningen. Nämnden prognostiserar att minskade intäkter kommer att uppgå till 3 631 mnkr. Nämndens resultat för trafikförvaltningens verksamhet, undantaget intäktsbortfallet, uppgår till 1 202 mnkr, varav 439 mnkr enligt revisionens mening är en jämförelsestörande post som inte ska ingå i avstämningen. Resultatet på 798 mnkr exklusive den jämförelsestörande posten är 394 mnkr högre än resultatkravet för trafikförvaltningens verksamhet. FUT:s resultat har inte påverkats av covid-19 och resultatet är 4 mnkr lägre än resultatkravet.

Det framgår av nämndens delårsrapport att den ekonomiska prognosen baseras på ett sammanvägt scenarioarbete, som till sin natur är förknippat med ett flertal osäkerhetsfaktorer, kopplade till den pågående coronapandemin. Bland annat när och hur resenärer kan förväntas återgå till mer normala resvanor. Vidare framgår att nämnden i prognosen för intäkterna inte har tagit med Region Stockholms andel av det utlovade statliga bidraget på 3 mdkr. Hur stor andelen i praktiken blir är fortfarande oklart.

Nämnden har i sin delårsrapport, i enlighet med anvisningar från regionledningskontoret, föreslagit att några uppdrag bör avslutas eller förändras med anledning av covid-19. Flera indikatorer kopplat till fullmäktiges mål prognostiseras inte uppnå uppsatta målvärden p.g.a. pandemin och i vissa fall kommer indikatorer förmodligen inte kunna mätas.

[1] RS 2020-0054

Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska och de delar av det verksamhetsmässiga resultatet som ska prognostiseras i nämndens delårsrapport som osäkert till följd av pandemin. För delar av det verksamhetsmässiga resultatet där nämnden inte är ålagd att lämna prognoser kan resultatet inte bedömas.

Intern styrning och kontroll

Enligt revisionens bedömning har det under våren och sommaren funnits en tydlig och transparent krishantering i verksamheten. Det är väsentligt att trafiknämnden även kan hantera den påverkan och utmaningar som pandemin innebär framåt både på kort och lång sikt. Revisionen noterar att den fortsatta hanteringen har beröringspunkter med revisionens tidigare bedömning att nämndens styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov behöver stärkas. Tidigare rekommendationer gällande det strategiska ramverket kvarstår även om ett arbete med en översyn nu är initierat och pågår inom trafikförvaltningen.

Vidare behöver trafiknämnden, som revisionen tidigare rekommenderat, tydliggöra vilka behov som finns både av nyutveckling inom respektive trafikslag och av långsiktiga underhållsbehov, inte minst inom tunnelbanan. Formerna för prioritering är fortsatt i behov av att tydliggöras och kommer med anledning av nya ekonomiska förutsättningar få en ännu större betydelse. Här konstaterar revisionen att arbetet med att implementera regionens nya åtgärdsvals- och investeringsprocess pågår vilket bedöms vara en viktig del i att hantera prioriteringar framåt.

Revisionen konstaterar att FUT:s verksamhet innehåller betydande risker att hantera, inte minst ur ett ekonomiskt perspektiv. Revisionen noterar vidare att tidigare beslutad förändring av organisationstillhörighet och förändrad redovisning för FUT:s verksamhet har etablerats, men fortfarande är i behov av viss utveckling och förtydligande.

Revisionen konstaterar att pågående utvecklingsarbete gällande nämndens interna styrning och kontroll visserligen har fördröjts på grund av coronapandemin, men är i linje med revisionens tidigare synpunkter och lämnade rekommendationer. Revisionen noterar också initiativ gällande planering för att framåt hantera ekonomiska och verksamhetsmässiga konsekvenser av coronapandemin.

Räkenskaper

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

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

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-08

Ärende
TN 2020-1415
FUT 2020-1352

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafiknämnden
2021-01-26, punkt 6

Yttrande över regionrevisorernas Delrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar yttrande över regionrevisorernas delrapport 2020 avseende Trafiknämnden inklusive styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik, RK 2020-0023.

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

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

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas och VD:s tjänsteutlåtande daterat 2020-12-18 samt nedanstående underlag

- Förslag till trafiknämndens yttrande
- Delrapport 2020 trafiknämnden

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-08

Ärende
TN 2020-1415
FUT 2020-1352

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

att avge yttrande i enlighet med bilagt förslag

att yttrandet överlämnas till regionrevisorerna

att förklara paragrafen omedelbart justerad

Förslag och motivering

Sammanfattning

I revisionens delrapport ges en lägesrapport utifrån de granskningar som genomförts hittills under året inklusive en översiktlig granskning av delårsrapporten för trafiknämnden och styrelsen för AB Storstockholms lokaltrafik (SL). Revisionens rapport är en delrapportering inför den slutliga avrapporteringen av årets granskning i mars/april 2021. Trafiknämnden har två förvaltningar, trafikförvaltningen (TF) och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar och ansvar för styrelsen för SL.

Överväganden

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

Trafikförvaltningen

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

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

Revisionen konstaterar att förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet innehåller betydande risker att hantera, inte minst ur ett ekonomiskt perspektiv. Revisionen noterar vidare att tidigare beslutad förändring av organisationstillhörighet och förändrad redovisning för förvaltningens

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-08

Ärende
TN 2020-1415
FUT 2020-1352

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

verksamhet har etablerats, men fortfarande är i behov av viss utveckling och förtydligande.

Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att hantera de risker som finns i verksamheten. Arbetet med att utveckla och förtydliga redovisningen fortsätter under 2021.

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

Ekonomiska konsekvenser
Beslutsärendet har inga ekonomiska konsekvenser

David Lagneholm
Förvaltningschef
Trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef
Förvaltningen för utbyggd tunnelbana

Trafiknämnden

YTTRANDE
2021-01-13

Ärende
TN 2020-1415
FUT 2020-1352

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Regionledningskontoret
Registraturen
Box 22550
104 22 Stockholm

Yttrande över regionrevisorernas Delrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Regionrevisorerna har överlämnat Delrapport 2020, RK 2020-0023, till trafiknämnden och till styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik för yttrande.

Trafiknämnden tog från och med 1 juli 2017 över ansvaret för verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana. Verksamheten har efter övertagandet fortsatt att bedrivas inom en särskild, egen förvaltning vilket innebär att trafiknämnden har två självständiga förvaltningar. De pågående investeringarna kopplade till utbyggd tunnelbana redovisas från och med 1 januari 2020 inom AB SL.

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

Trafikförvaltningen

Allmänt från regionens revisorer

Revisionen konstaterar att nämndens prognos i delårsrapporten per augusti inrymmer stor osäkerhet till följd av Coronapandemin. Det gäller såväl det ekonomiska som det verksamhetsmässiga resultatet. Samtidigt är det väsentligt att trafiknämnden kan hantera situationen framåt både på kort och lång sikt. Revisionen har tidigare bedömt att nämndens styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov behöver stärkas.

Nämndens synpunkter önskas av revisorerna därför särskilt vad gäller trafiknämndens arbete med att tydliggöra det strategiska ramverket och formerna för prioritering mellan investeringsbehoven på kort och lång sikt.

Vidare önskar revisorerna en närmare redogörelse vad gäller de överväganden som gjordes i mars och som resulterade i neddragningar av trafiken.

Revisorerna beskriver att det framgår av nämndens delårsrapport att den ekonomiska prognosen baseras för nämnden på ett sammanvägt scenarioarbete, som till sin natur är förknippat med ett flertal osäkerhetsfaktorer, kopplade till den pågående Coronapandemin. Bland annat när och hur resenärer kan förväntas återgå till mer normala resvanor. Vidare framgår att nämnden i prognosen för intäkterna inte har tagit med Region Stockholms andel av det utlovade statliga bidraget på 3 miljarder kronor. Vid tiden för delårsrapporteringen var andelens storlek ännu oklar.

Intäktsbortfall
Revisorerna konstaterar att trafiknämnden inte prognostiserar några stora merkostnader (126 miljoner kronor) på grund av Covid-19 men däremot en omfattande intäktsminskning (3 632 miljoner kronor). Trafikförvaltningen är uppmanad att bedriva full trafikvolym trots ett väsentligt lägre resande. Nämndens resultat exklusive det intäktsbortfall som minskad biljettförsäljning genererar prognostiseras till 1 201 miljoner kronor, vilket överstiger budget med 797 miljoner kronor. I prognosen ingår inte det riktade statliga bidrag på 3 miljarder kronor, som ska fördelas mellan landets kollektivtrafikmyndigheter baserat på biljettintäktstappet under perioden mars till juni i år jämfört med 2019. Det råder osäkerhet kring hur stor del av bidraget som kommer att tillfalla Region Stockholm. Enligt prognos kommer årets avskrivningskostnader bli 117 miljoner kronor lägre än budgeterat, huvudsakligen beroende på förskjutna tidplaner inom olika projekt.

Revisorerna har med andra ord en stor förståelse för den situation som nämndens verksamheter har hamnat i på grund av den rådande pandemin.

Efterlevnad av anvisningar
Avseende riktighet, konstaterar revisionen att trafiknämndens rapportering i allt väsentligt följer regionledningskontorets anvisningar för delårsrapporteringen. Revisionen har dock redan tidigare framhållit behovet av

en fördjupad analys av trafikkostnaderna, motsvarande den som redan ges för biljettintäkterna. Detta behov kvarstår enligt revisorerna även under rådande omständigheter. Revisionen bedömer som tidigare att det finns ett fortsatt utvecklingsbehov när det gäller redovisningen av personal- och konsultkostnaderna, med fördelning mellan drift- och investeringsredovisning för att kunna följa upp efterlevnaden av målet att minska konsultanvändning. Revisorerna anser att det även är viktigt att analysen av kostnadsposten drift och underhåll utvecklas i rapporteringen.

Delårsrapport i enlighet med lag och god sed

I granskningen har det enligt revisorerna inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att trafiknämndens delårsrapport inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed. I auktoriserad revisors granskning av SL har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med bokföringsnämndens allmänna råd och god redovisningssed.

Måluppfyllelse och fullmäktiges uppdrag har enligt revisorerna i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport.

Granskningar utan väsentliga iakttagelser

Revisionen har granskat ett antal områden utan väsentliga iakttagelser. Detta gäller resor och representation på ledningsnivå, attester och utbetalningar kopplat till leverantörsfakturahanteringen, leasingprocesserna och finanspolicyn, materiella anläggningstillgångar samt löneprocessen.

Riskbedömning

Revisionen bedömer att det finns betydande risker med pågående driftleverantörsbyte i en så pass komplex IT-miljö som den inom trafiknämndens verksamhet. Revisionen vill betona vikten av att arbetet med byte av driftleverantör kvalitetssäkras och kommer noggrant följa utvecklingen.

Status för tilldelade uppdrag

Revisorerna konstaterar att nämnden redovisar de uppdrag som tilldelats nämnden från regionfullmäktige för 2020 och kvarstående uppdrag från tidigare år. Nämnden rapporterar att tolv uppdrag är slutförda och tolv pågår

enligt plan. Fyra uppdrag pågår med avvikelse främst med anledning av pågående pandemi. Revisorerna säger att nämnden i enlighet med anvisningar från regionledningskontoret har föreslagit att tre uppdrag bör avslutas eller förändras med anledning av Covid-19 pandemin. Nämnden föreslår därför att beslut bör fattas om att pausa uppdraget att upphandla och på prov installera plattformsbarriärer. Nämnden föreslår också att pausa uppdraget att utreda åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet samt att pausa uppdraget om att utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt. Nämnden framhåller att det nu är viktigt att arbetet fokuserar på omedelbara åtgärder och åtgärder på längre sikt som behövs för att återta resenärer och förtroende för kollektivtrafiken med anledning av rådande pandemi.

Trafiknämndens respons
Trafiknämnden håller i huvudsak med om revisorernas konstateranden. Dock måste det i rådande pandemiläge vägas in att nämndens handlingsutrymme väsentligt beskurits både av ekonomiska skäl och det stora behov av insatser som fordras för att hantera den rådande akuta situationen.

Nyutveckling avseende anläggningen och rutiner för investeringar
Revisorerna vidareutvecklar sina iakttagelser genom att påminna om att trafiknämnden behöver tydliggöra de behov som finns både av nyutveckling inom respektive trafikslag och av långsiktiga underhållsbehov, inte minst inom tunnelbanan. Man påpekar också att formerna för prioritering är fortsatt i behov av att tydliggöras och kommer med anledning av de nya ekonomiska förutsättningarna få en ännu större betydelse. Här konstaterar revisionen att arbetet med att implementera regionens nya åtgärdsvals- och investeringsprocess pågår vilket bedöms vara en viktig del i att hantera prioriteringar framåt.

Tillkommande investeringsbehov
Revisionen påpekar att de i tidigare granskningar har konstaterat att det finns omfattande tillkommande investeringsbehov, bland annat inom tunnelbanan, som inte tydligt har redovisats i vare sig nämndens egna, långsiktiga planeringsdokument eller i till exempel nämndens underlag till fullmäktiges budgetar. Revisionen har mot denna bakgrund tidigare rekommenderat trafiknämnden när det gäller tillkommande investeringsbehov att dels säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov, dels ge fullmäktige en

heltäckande bild av alla kända tillkommande behov av investeringar på kort och lång sikt även där utgiften inte är preciserad. Revisionen har också i tidigare granskningar särskilt poängterat behovet av att tydliggöra nämndens behov av ersättningsinvesteringar. Revisionen rekommenderade redan 2018 trafiknämnden att redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv. Nämnden beskriver i sitt underlag till budget för år 2021 att de framtida investeringsbehoven är omfattande. Behoven preciseras dock enligt revisorerna inte i någon beskrivning.

Trafiknämndens kommentar
Trafiknämnden följer den långsiktiga kostnadsutvecklingen baserat på fastställd budget och investeringsplan. Budgeten omfattar aktuellt verksamhetsår och plan för tre följande verksamhetsår. Investeringsplanen är femårig med ytterligare fem verksamhetsår i prognos. För enskilda investerings- och tilldelningsbeslut redovisar trafikförvaltningen ekonomiska konsekvenser. Genom det årliga budgetarbetet framkommer investeringsbehoven såväl som behov av ersättningsinvesteringar. Trafiknämnden gör nödvändiga prioriteringar avseende användningen av investeringsmedel. Budgetunderlaget tas upp för beslut i trafiknämnden under våren och verksamhetsplanen under hösten.

Revisionen gör följande bedömning angående samarbetet mellan SL och förvaltning för utbyggd tunnelbana
Revisionen har inte noterat några väsentliga avvikelser i hanteringen av förvaltning för utbyggd tunnelbanas pågående investeringar i samband med överlåtelsen till SL. Revisionen vill dock framhålla att då processen är relativt ny och innehåller stora belopp med flera moment för konsolidering och elimineringar är det viktigt att samarbetet mellan SL och förvaltningen fungerar så att redovisningen blir korrekt. Vidare är det enligt revisionen viktigt att det finns tydliga rutinbeskrivningar som uppdateras efter hand som processen utarbetas. Revisionen anser att SL:s VD-instruktion bör ses över för att säkerställa ansvarsfördelningen kopplat till förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet, där gränsdragningen mellan VD och den externa firmatecknaren, tillika förvaltningschef i förvaltningen, också bör förtydligas. I och med den nya hanteringen kommer redovisningsfrågor som tidigare enbart berört förvaltningen också beröra trafikförvaltningen utifrån ansvaret för den konsoliderade, legala, rapporteringen för SL som helhet. Det bör därför enligt

revisorerna noteras att de iakttagelser och bedömningar som revisionen redovisar för förvaltning för utbyggd tunnelbana också i viss mån berör trafikförvaltningen och dess ansvar.

Rekommendation:
SL:s styrelse bör säkerställa att VD-instruktionen för AB SL tydliggör ansvarsfördelningen mellan FUT och VD, liksom gränsdragningen mellan VD och den externa firmatecknaren, tillika förvaltningschef i FUT.

Trafiknämndens svar till revisorerna angående VD-instruktionen för AB SL
SL:s styrelse kommer under det första tertialet 2021 att i samarbete med förvaltning för utbyggd tunnelbana uppdatera VD-instruktionen för AB SL så att ansvarsfördelningen mellan förvaltningen och SL:s VD tydliggörs på det sätt som revisorerna efterfrågar. Även gränsdragningen mellan SL:s VD och den externa firmatecknaren, förvaltningschefen i förvaltning för utbyggd tunnelbana, kommer att hanteras i detta arbete.

Trafiknämndens svar på de inledande frågorna från revisionen (under ”Allmänt”)

En närmare redogörelse vad gäller de överväganden som gjordes i mars och som resulterade i neddragningar av trafiken.

Trafikförvaltningen har från start i sitt arbete med pandemin följt de anvisningar och rekommendationer som givits från ansvariga myndigheter och från smittskyddet. En förutsättning för god krishantering är respekt för olika aktörers roller och mandat. Denna förutsättning är känd och respekterad på trafikförvaltningen, och därmed var förvaltningens hållning självklar och aldrig något som ifrågasattes. Förvaltningen verkställde de beslut som fattades i SSR (Samverkan med StorstockholmsRegionen), av Folkhälsomyndigheten eller av smittskyddet och ställde förvaltningens resurser till förfogande.

Beslutet i mars om neddragningar i trafiken föregicks av många veckors möten och framtagande av lägesbedömningar under SSR:s ledning. Utgångspunkten vid mötena var hur regionen skulle upprätthålla viktiga samhällsfunktioner och

minimera skadeeffekter av pandemin. I lägesbedömningarna uppskattades sjukskrivning bland personal, och därpå följande bortfall i trafikleverans utgöra det största hotet mot ett upprätthållande av viktiga samhällsfunktioner. SSR:s inriktning var att trafikförvaltningen skulle upprätthålla en verksamhet som beaktar 10-15 procents frånvaro och därutöver planera för ytterligare frånvaro. Trafikförvaltningen förlitade sig på denna inriktning. Samtidigt fick trafikförvaltningen rapporter från TU (Trafikutövarna) om sjukskrivningsläget. Detta väckte oro hos trafikförvaltningen om att inte kunna hantera situationen på ett kontrollerat sätt.

När resandet under början av mars minskade rejält och smittspridningen tilltog, var utmaning främst hur förvaltningen skulle kunna tillhandahålla ett robust och förutsägbart trafikutbud.

Beslutet (i form av en trafikbeställning) om kontrollerade neddragningar fattades efter dialog med TU. Däribland gick trafikutövaren i god för att de kunde upprätthålla tunnelbane- och pendeltågstrafiken. Övriga entreprenörer var i varierande grad oroliga över läget. Att lägga om tidtabeller och turer med kort varsel var utmanade. I det rådande läget måste detta göras på kort tid. För att underlätta arbetet beslöt trafikförvaltningen att införa en reducerad bastrafik med förstärkning bland annat i rusning. Neddragningarna trädde i kraft den 23 mars. Dock visade det sig att resenärerna på några linjer reste mer än förväntat i framförallt morgonrusning. Omedelbart påbörjades arbetet med att förstärka trafikutbudet ytterligare och gå tillbaka till ordinarie antal avgångar. Dessa skulle initialt vara anpassade till de nya resandemönster som uppstått under pandemin.

Neddragningarna orsakade trängsel, i vart fall första dagarna innan erforderliga förstärkningar kommit på plats. Trängsel (med pandemimått mätt) uppstod endast på vissa busslinjer och sträckor under delar av dagen, framförallt under rusningstid. Dock bildsattes detta i media såsom trängselkaos, framförallt i busstrafiken.

Folkhälsomyndigheten gick i april ut med allmänna råd till alla och en var i Sverige, även till vissa verksamheter såsom kollektivtrafiken. Som en del i detta kommunicerade SL (trafikförvaltningen) tydligt till resenärerna om vars och ens ansvar att endast resa om det är nödvändigt. Resandet minskade ytterligare i enlighet med rekommendationerna. Sedan dess har det löpande förekommit

frågor kring trängsel från såväl resenärer som från media. Det har främst handlat om kritik gällande vissa specifika avgångar. Vid vissa tillfällen har det för resenärerna varit svårt att hålla erforderligt avstånd. Trafiken har av smittskyddsskäl körts för fullt, trots det låga resandet. Trafik har upprätthållits enligt ordinarie tidtabell med erforderliga förstärkningar där det har varit nödvändigt och möjligt.

Trafiknämndens arbete med att tydliggöra det strategiska ramverket och formerna för prioritering mellan investeringsbehoven på kort och lång sikt.

Efter höstens arbete med översynen av ramverkets ingående delar, har ledningen fattat beslutat om hur det ska förenklas och göras mer tillgängligt samt en treårig handlingsplan för själva uppdateringen av ingående styrande dokument ska utvecklas.

Vad det gäller neddragningar av investeringsramen framgår i trafikförvaltningens verksamhetsplan för 2021 de överväganden som har gjorts i samband med neddragningarna.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

Revisorerna har ställt en rekommendation till SL:s styrelse avseende förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet.

Rekommendation:

- SL:s styrelse bör säkerställa att VD-instruktionen för AB SL tydliggör ansvarsfördelningen mellan FUT och VD, liksom gränsdragningen mellan VD och den externa firmatecknaren, tillika förvaltningschef i FUT.

Trafiknämnden

YTTRANDE
2021-01-13

Ärende
FUT 2020-1352
TN 2020-1415

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafiknämnden håller med revision om att ett tydliggörande av VD-instruktionen bör göras.

Revisionen konstaterar att förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet innehåller betydande risker att hantera, inte minst ur ett ekonomiskt perspektiv. Revisionen noterar vidare att tidigare beslutad förändring av organisationstillhörighet och förändrad redovisning för förvaltningens verksamhet har etablerats, men fortfarande är i behov av viss utveckling och förtydligande.

Trafiknämnden arbetar, genom förvaltning för utbyggd tunnelbana, kontinuerligt med de risker som finns i verksamheten för att hantera dessa på ett ändamålsenligt sätt. Arbetet med att utveckla och förtydliga redovisningen fortsätter under 2021.

Trafiknämnden arbetar, genom förvaltning för utbyggd tunnelbana, kontinuerligt för att hantera revisionens rekommendationer med mål att utveckla och förbättra verksamheten.

Region Stockholm
Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 1/2021

Sammanträdesdatum
2021-01-26

Datum för justering: 2021-01-26

Datum för anslag: 2021-01-27

Kristoffer Tamsons (M)

Jens Sjöström (S)

---

§ 6

Yttrande över regionrevisorernas delrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik
(TN 2020-1415, FUT 2020-1352)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 8 januari 2021 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

YRKANDE

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

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Nämnden avger yttrande enligt förslag i föreliggande tjänsteutlåtande.

2. Yttrandet överlämnas till regionledningskontoret.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltog inte i beslut.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 4).

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 5).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Vid protokollet

Karoline Sandar

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2021-01-26

TN 2020-1415,
FUT 2020-1352

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 6

Angående Yttrande över regionrevisorernas delrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

2020 var inte ett år som andra, coronapandemin drabbade världen, Sverige och Stockholmsregionen. Det återspeglas även i revisorernas delårsrapport. Pandemin har tydliggjort brister, lärt oss nya sätt att arbeta och vi vet fortfarande inte hur den långsiktigt kommer påverka SL-trafiken. Men det är tydligare än nånsin att det finns mycket arbete att göra och revisorernas arbete är ett viktigt verktyg i arbetet.

Revisionen ger oss en översyn av hur verksamheten fungerar och hur förvaltningen och nämnden arbetar. Det görs mycket bra arbete men det finns förbättringsområden som revisionens delrapport lyfter fram. Revisonens granskning kan och bör användas som ett verktyg för att identifiera och arbeta med dessa områden för att kollektivtrafiken i Stockholmsregionen ska förbättras.

Kollektivtrafiken stod redan innan coronapandemin inför stora utmaningar med befolkningsökningen och de krav på investeringar och utbyggd trafik denna för med sig. Om dessa inte sköts på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt riskerar kostnaderna att fortsätta växa i en takt som på sikt äventyrar regionens ekonomi och går ut över resenärerna i form av neddragen trafik eller att nya trafikinvesteringar inte finns på plats när de behövs. Nu måste dessa planer kompletteras med analyser av framtida resenärsmönster för att fortsätta vara aktuella.

Revisionen har tidigare, och fortsätter att, kritiserat trafiknämndens investeringsverksamhet. Den långsiktiga kontrollen och riskbedömningen samt prioriteringen emellan objekt får kritik igen. Detta är en synpunkt som socialdemokraterna helt delar. Ett typexempel på den dåliga kontrollen är fördyringarna av tunnelbanans utbyggnad vilket är något vi förväntar oss att revisorerna kommer att granska ytterligare i årsredovisningen. Kopplat till detta fortsätter revisorerna kritisera behovet av att trafiknämnden har bättre kontroll över tillkommande investeringsbehov både till följd av utbyggnaden av tunnelbanan och också ersättningsinvesteringar då anläggningen i många delar är gammal och sliten.

Precis som tidigare bedömer revisionen att det finns behov av tydligare redovisningar av personal- och konsultkostnaderna, med fördelning mellan drift- och investeringsredovisning för att kunna följa upp efterlevnaden av målet att minska konsultanvändning. Idag göms konsultkostnader på investeringsprojekt undan i investeringsbudgeten vilket gör det nästan omöjligt att följa upp kostnaderna. Vi socialdemokrater har länge varit kritiska mot det beroende av konsulter som finns och stöttar därför målet om att minska konsultanvändningen men transparensen måste öka.

Revisionen rekommenderade nämnden redan 2018 att säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad prioritering och löpande uppföljning. 2019 förelade Stockholms brandförsvar nämnden att skyndsamt installera avskiljande vägg- och dörrpartier, vars syfte är att förhindra och fördröja spridningen av brandgaser vid utrymning, på samtliga 51 undermarkstationer. Detta kommer att handla om betydande belopp och här behövs en genomarbetad åtgärdsplan.

Resenärssäkerhet är viktigt för oss socialdemokrater. Att pausa arbetet med plattformsbarriärerna under lång tid tycker vi därför är tveksamt. Vi vill så fort det är möjligt återuppta det arbetet och avsatte medel för det i vår budget.

Vi socialdemokrater har länge drivit frågan om att beslut om trafikeringen för kommande år (i folkmun kända som tidtabellsförändringarna) ska fattas av nämnden. Vi ser att det är rimligt att politiken fattar de besluten. Revisionen ifrågasätter nu ifall gällande ordning där detta beslut är delegerat till förvaltningschefen är överensstämmande med kommunallagen då det får stora ekonomiska konsekvenser att fortsätta köra trafiken med det sviktande resenärsunderlaget coronapandemin orsakat. Vi förutsätter att förvaltningen granskar detta med jurist och återkommer till nämnden med resultatet. Vi står dock fortfarande fast vid vår åsikt om att nämnden borde fatta dessa beslut alla år och inte bara eventuellt de år då ekonomin är hårt drabbad av en pandemi.

Vi socialdemokrater ser revisionens granskning av trafiknämndens agerande gällande coronapandemin under våren som ett viktigt steg i ett utvärderings och förbättringsarbete. Att dra lärdomar av pandemin för att stå bättre rustade inför nästa kris – oavsett om det är en pandemi eller något annat är viktigt och även här kan revisionens granskning hjälpa nämnden. Redan nu så har revisionen gjort en del konstateranden. Den epidemiberedskapsplan som regionen har omfattar inte kollektivtrafiken. Spårbarheten i besluten som fattats under pandemin är viktig ur ett demokratiskt och utvärderingsperspektiv. Revisionen konstaterar att ordförandes beslut liksom förvaltningschefens delegationsbeslut är anmälda till nämnden. Övrigt beslutsfattande på olika nivåer har i de flesta fall inte dokumenterats i det särskilda coronaärendet. Det tycker vi socialdemokrater är djupt problematiskt. Revisorerna lyfter även möjligheten att redan nu påbörja en utvärdering av krishanteringen vilket vi socialdemokrater tycker är bra. Ifall vi redan nu kan dra lärdomar bör vi göra det. Det kan gynna den fortsatta pandemihanteringen.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att ge förvaltningschefen i uppdrag att tillse att nämnden årligen i samband med budgetarbetet får ta del av en 10-årskalkyl för hur respektive års verksamhetsplan med investeringsplan ryms inom det ekonomiska utrymmet som antaganden om anslagsutveckling, prisjusteringar och löpnade effektiviseringar ger.

att årligen i samband med budgetarbetet översända en 10-årskalkyl till regionstyrelsen för hur respektive års verksamhetsplan med investeringsplan

ryms inom det ekonomiska utrymmet som antaganden om anslagsutveckling, prisjusteringar och löpnade effektiviseringar ger.

att ge förvaltningschefen i uppdrag att snarast återkomma till nämnden med en handlingsplan för att säkerställa fullgott brandskydd i hela kollektivtrafiken, med särskilt fokus på att åtgärda bristerna inom tunnelbanesystemet.

att ge förvaltningschefen i uppdrag att tillse att kollektivtrafikens verksamhet omfattas av befintlig epidemiberedskapsplan.

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-01-26

TN 2020–1415
FUT 2020–1352

Trafiknämnden
6

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Yttrande över regionrevisorernas delrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Det är oroande att det återkommande finns allvarliga synpunkter från regionrevisorerna som inte åtgärdas. I en förvaltning som är så erfaren och kompetent som Trafikförvaltningen bör vara, och som vi förväntar oss att den är, bör dessa synpunkter kunna åtgärdas relativt skyndsamt. Sverigedemokraterna har flera gånger påpekat allvaret i revisorernas synpunkter och på att det återkommande finns synpunkter som inte har åtgärdats. Ibland på flera år.

Det åtgärder som bör få högst prioritet är att säkerställa ansvarsfördelningen i VD-instruktionen förtydligas så att gränsdragningen mellan VD och förvaltningschefen i FUT förtydligas. Även oklarheterna i hur nämnden ska ta ansvar för den långsiktiga strategiska styrningen av verksamheten behöver klargöras. De delar av det strategiska ramverket som saknas behöver komma på plats så snart som möjligt.

Trafiksäkerhetshändelser behöver löpande sammanställas för alla trafikslag. De ska återrapporteras för att sedan analyseras så att förbättringsarbetet kan använda dessa händelser. En annan viktig åtgärd som har påtalats flera gånger är att det bör säkerställas en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av kommande investeringsbehov. Oavsett om utgiften är preciserad eller inte. För att se till att fullmäktige får en helhetsbild över behoven av investeringar på både kort och lång sikt.

Det finns även många fler anmärkningar som har ett stort behov av att åtgärdas. Sverigedemokraterna hoppas att Trafiknämnden och Trafikförvaltningen prioriterar revisorernas kritik och anmärkningar högre på prioriteringslistan för att lösa dessa synpunkter. Det är inte rimligt att dessa synpunkter ignoreras och inte görs något åt under flera år.

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-01-26

TN 2020-1415
FUT 2020-1352

Trafiknämnden
Ärende 6

Vänsterpartiet

Yttrande över regionrevisorernas delrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Vi i Vänsterpartiet vill tacka regionrevisorerna för ännu en insiktsfull rapport; delrapport för 2020. Vi delar deras kritik och rekommendationer, och vill lyfta två av dem som vi finner allvarliga.

Det är bekymmersamt att vissa brister påtalas år efter år utan att de åtgärdas. En sådan kritik är nämndens bristande insyn och styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov, samt tydliggörande av vilka behov av nyutveckling av respektive trafikslag och av långsiktiga underhållsbehov. För att nämnden ska kunna ta sitt ansvar för strategiska och övergripande frågor samt uppföljning av verksamheten är det fundamentalt att nämnden ges inblick och möjlighet till överblick. I nuläget finner vi att vår insyn i verksamheten är begränsad. Vi i Vänsterpartiet uppskattar förvaltningschefernas dragningar vid nämnderna, men finner att vi skulle uppskatta en ökad transparens med mer utförligare presentationer, muntligt och skriftligt, om för verksamheten aktuella strategiska och övergripande frågor. Vi anser att nämnden måste få bättre underlag för att kunna få en överblick och prioritera.

Vi har full förståelse för svårigheterna att hantera situationen i mitten av mars och som ledde till neddragningen av trafiken den 23 mars. Det var säkert rimligt då att utgå från Folkhälsomyndighetens rekommendationer och Smittskydd Stockholms scenarier, även om scenarierna med facit i hand kanske inte var helt korrekta. Lösningen däremot, att köra lördagstrafik var olycklig. I tjänsteutlåtandet ges en version av hur processen fram till beslutet gick till. Vi har fått indikationer att trafikutövarna upplever att processen var forcerad och otydlig, vilket fick till följd att deras synpunkter och olika lösningar inte hörsammades.

Neddragning den 23 mars visar att det inte alltid blir rätt, att saker skulle kunna gjorts bättre. Det är alltid lätt att vara efterklok. Men, den tydliggör ett systemfel som bidrar till större risk för mindre bra beslut och genomförande. Pandemin har visat på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiksystemet uppsplittrat på många olika vinstdrivna entreprenörer. I en situation när trafikförvaltningen måste agera snabbt och fatta bra beslut som får genomslag skapar situationen med många olika operatörer och avtalsrelationer onödiga problem. Förvaltningen har inte överblicken och automatisk tillgång till verksamhetsinformation då den

finns hos operatörerna och man måste ta hänsyn till rådande avtal. Detta för med sig att besluten med stor sannolikhet tas under större besvär och stress, att de är sämre underbyggda och därmed av sämre kvalité. Med ett uppsplittrat ansvar för trafiken och för den centrala funktioner, med många olika aktörer och avtalsområden, blir det tungrott. Var är smidigheten och flexibiliteten? Vem har överblicken? Vem har kunskapen om systemet?

Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion. Samhällsviktiga funktioner ska inte åläggas privata aktörer att driva och ha ansvar för. Egen regi ger den rådighet och kontroll som krävs för smidig hantering av kriser och andra oförutsedda händelser, men också den kunskap och överblick för att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiksystemet. Vänsterpartiet har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafiken, och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner, i egen regi.

Regionrevisorerna
Revisorsgrupp III

2021-03-30

Diarienummer
RK 2020-0023

Regionfullmäktige i Region Stockholm

Revisionsberättelse för trafiknämnden år 2020

Vi av fullmäktige utsedda revisorer har granskat trafiknämndens verksamhet och ekonomiska redovisning för år 2020.

Trafiknämnden ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Nämnden ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll och att återredovisning sker till fullmäktige.

Revisorerna ansvarar för att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper samt att pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och förskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet och revisionsreglementet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och ansvarsprövning och har gett det resultat som redovisas i revisionskontorets Årsrapport 2020 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms lokaltrafik (SL) med dotterbolag. Vi bifogar en redogörelse för resultatet av granskningen.

Vår bedömning av trafiknämnden sammanfaller i stora delar med den bedömning vi, som lekmannarevisorer, lämnar i granskningsrapport för SL-koncernen eftersom nämndens respektive styrelsens ansvar till största delen inte kan särskiljas.

Vi konstaterar att nämndens arbete under året har påverkats i stor utsträckning av den pågående coronapandemin. Vi noterar att det pågår ett långsiktigt arbete med att utveckla och stärka den interna styrningen och kontrollen inom flera viktiga områden, t.ex. förvaltningen av nämndens anläggningstillgångar. Vi bedömer att det fortsatt finns oklarheter kring hur nämnden tar ansvar för den långsiktiga strategiska styrningen av verksamheten. Vidare behöver styrningen av den långsiktiga ekonomiska utvecklingen stärkas. Vi bedömer liksom tidigare att nämnden inte säkerställt att fullmäktige får en heltäckande bild av tillkommande investeringsbehov. Enligt vår bedömning bör nämnden även utveckla former för redovisning av de risker som finns kopplat till avtal och överenskommelser gällande investeringsobjekten runt Slussen respektive utbyggnaden av tunnelbanan. Samtidigt ser vi behov av att stärka styrningen av utvecklingsinsatser t.ex. gällande säkerhet och informationssäkerhet. Vi bedömer också att trafiknämnden bör stärka sin styrning och kontroll av sjötrafikutskottet och sjötrafikberedningen så att kommunallagens bestämmelser efterlevs.

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

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

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

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

Visma Addo ID-nummer : 067c9b98-5c8f-4f52-b552-8592da94941f

Vi bedömer sammantaget att trafiknämnden, utifrån de förutsättningar som pandemin inneburit, i allt väsentligt har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Vissa verksamhetsmål har dock inte uppfyllts eller kunnat mätas fullt ut p.g.a. pandemin. Vi bedömer att trafiknämndens interna styrning och kontroll inte har varit helt tillräcklig. Vi bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

Vi tillstyrker att fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för trafiknämnden samt dess enskilda ledamöter.

Stockholm 2021-03-29

Anders Lönn

Michael Stjernström

Anders Ödmark

Björn Jansson

Gustav Olofsson

Inger Linge

Jan Holgersson

Visma Addo ID-nummer : 067c9b98-5c8f-4f52-b552-8592da94941f

Dokumentet är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering.
Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Undertecknarens identitet är registrerad och listad här nedan.

"Med min signatur bekräftar jag innehållet i ovanstående dokument."

Serienummer: XJoYwdeelGXRfAMJzXY8kg

ANDERS ÖDMARK

30-03-2021 15:34

Serienummer: X5wTtCwZccTOMpd93qzWhg

ANDERS LÖNN

30-03-2021 16:17

Serienummer: fod/XE6HnwMcptsdz9mPgw

Björn Crister Jansson

30-03-2021 16:18

Serienummer: jHbD+oF9kyq+cjwN7GfuFQ

MICHAEL STJERNSTRÖM

30-03-2021 17:52

Serienummer: /rxz1pSksITf+6OBtkGq4A

INGER LINGE

30-03-2021 18:05

Serienummer: bgFZouMP41zel7+LSO/fCg

Jan Holgersson

30-03-2021 18:45

Visma Addo ID-nummer : 067c9b98-5c8f-4f52-b552-8592da94941f

Detta dokument är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering. Certifikat i detta dokument är säkra och validerade med hjälp av de matematiska hashfunktionerna i originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och har en tidsstämpel med ett certifikat från en pålitlig tredje part. Alla kryptografiska signeringscertifikat är inbäddade i PDF-filen och kan användas för godkännande i framtiden.

Hur man verifierar att dokumentet är i original
Detta dokument är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När du öppnar dokumentet i Adobe Reader ser du att det är certifierat i Visma Addos signeringstjänst. Detta garanterar att innehållet i dokumentet är oförändrat.
Du kan verifiera de kryptografiska signeringscertifikaten i dokumentet med Visma Addos validator på denna webbsida https://vismaaddo.net/WebAdmin/#/NemIdValidation

Dokumentet är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering.
Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Undertecknarens identitet är registrerad och listad här nedan.

"Med min signatur bekräftar jag innehållet i ovanstående dokument."

Serienummer: AxpL8slqSfSz1mZwd4S73A

Karl Gustav Olofsson

08-04-2021 14:40

Visma Addo ID-nummer : 067c9b98-5c8f-4f52-b552-8592da94941f

Detta dokument är signerat med Visma Addos tjänst för digital signering. Certifikat i detta dokument är säkra och validerade med hjälp av de matematiska hashfunktionerna i originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och har en tidsstämpel med ett certifikat från en pålitlig tredje part. Alla kryptografiska signeringscertifikat är inbäddade i PDF-filen och kan användas för godkännande i framtiden.

Hur man verifierar att dokumentet är i original
Detta dokument är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När du öppnar dokumentet i Adobe Reader ser du att det är certifierat i Visma Addos signeringstjänst. Detta garanterar att innehållet i dokumentet är oförändrat.
Du kan verifiera de kryptografiska signeringscertifikaten i dokumentet med Visma Addos validator på denna webbsida https://vismaaddo.net/WebAdmin/#/NemIdValidation