

Delrapport 2022

Trafiknämnden

Revisorsgrupp III

Delrapport 2022
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade vid sitt möte den 2022-10-25 överlämna rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 2023-01-27. Nämndens synpunkter önskas särskilt vad gäller effekterna av de åtgärder som vidtas för att, i linje med regionstyrelsens delårsrapport, ytterligare effektivisera och prioritera under 2022 för att nå en ekonomi i balans. Revisorerna vill också ha nämndens syn på långsiktiga strategier för att hantera den sammantagna effekten av pandemins efterverkningar och rådande ekonomiska läge.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Anders Lönn
Ordförande
Digital signering

Karelia Pagan
Sekreterare
Digital signering

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). Trafiknämnden har två förvaltningar, trafikförvaltningen (TF) och förvaltning för utbyggd tunnelbanan (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar och styrelsen för SL. Rapporten är en delrapportering inför den slutliga avrapporteringen och bedömningen i årsrapporten för 2022.

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Den pågående pandemin fortsätter att påverka både verksamhet och ekonomi. Ett svårbedömt läge, med ett krig i Ukraina och en kraftigt ökad inflation, bidrar till en osäkerhet i prognoserna för ekonomin resterande del av 2022.

Nämndens prognostiserade resultat, exklusive coronarelaterade merkostnader och intäktsbortfall, uppgår till 144 mnkr. Detta prognostiserade resultat är 260 mnkr lägre än fullmäktiges resultatkrav. Avvikelsen i förhållande till den prognostiserade omsättningen är ca en procent. Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i delårsrapporten.

Nämnden anger i sin delårsrapport att pandemin, och efterföljande förändringar i resandemönster, har haft inverkan på nämndens möjligheter att uppnå fullmäktiges beslutade mål och indikatorer. Detta medför risk för att målnivåer, särskilt för indikatorn *antal tusental påstigande en vanlig vardag* inte kommer att uppnås. I nämndens delårsrapport framkommer inget som innebär risk för att verksamheten i övrigt inte kommer att kunna genomföras enligt fullmäktiges uppdrag och mål under året.

Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska resultatet som osäker, givet rådande samhällsekonomiska läge. De delar av det verksamhetsmässiga resultatet där prognos ska lämnas bedöms i allt väsentligt som rimliga. För delar av det verksamhetsmässiga resultatet där nämnden inte är ålagd att lämna prognoser kan resultatet inte bedömas.

Intern styrning och kontroll

Nämndens arbete, framförallt gällande trafikförvaltningen, har under året påverkats av coronapandemins efterverkningar och rådande samhällsekonomiska läge. Nämnden arbetar med åtgärder för att få en ekonomi i balans. Revisionen noterar att trafiknämnden befinner sig i ett svårt planerings- och styrningsläge, givet intäktstappet kopplat till förändrade resmönster efter corona samt kraftigt ökade bränsle- och räntekostnader. Arbete pågår för att ut-

veckla kollektivtrafikens produktutbud, säkra intäkter och stärka kostnadskontrollen över nämndens investeringar. Revisionen menar att effekten av vidtagna åtgärder är svårbedömd.

Revisionen konstaterar att inrättandet av en ny avdelning – Teknikavdelningen – innebär ett ökat fokus på förvaltning av regionens kollektivtrafikanläggningar. Detta ligger i linje med fullmäktiges budget för 2022 med fokus på att Region Stockholms anläggningar måste omhändertas för långsiktig ekonomisk hållbarhet, och att grunden i investeringsplanen framöver behöver utgöras av ersättningsinvesteringar. Inrättandet av Teknikavdelningen innebär en omfattande verksamhetsförändring som kommer att behöva tid för att få full effekt. Revisionen kommer att fortsätta följa utvecklingen inom området.

Även inom nämndens strategiska styrning av verksamheten, via det så kallade strategiska ramverket, pågår utvecklingsarbete. Under året ska en *genomförandeplan* arbetas fram, vilken syftar till att tydliggöra vilka åtgärder som prioriteras för genomförande, utifrån givna ekonomiska ramar, för att säkerställa kollektivtrafikens förmåga och mål. Även detta arbete kommer revisionen att fortsätta följa.

När det gäller nämndens uppföljning av avtal, och därtill kopplad erfarenhetsåterföring till nya avtal, konstaterar revisionen att en struktur och process för detta arbete har tagits fram och är under implementering. Utifrån en så kallad strategisk utvärdering tas en studie för kommande avtal fram, vilken ska ligga till grund för upphandling av nytt avtal. Inget avtal har dock i dagsläget gått igenom hela denna kedja, varför det inte är möjligt att fullt ut bedöma erfarenhetsåterföringen, så som den är avsedd. Revisionen fortsätter att följa arbetet.

För FUT:s verksamhet noterar revisionen att rådande samhällsekonomiska läge leder till att den indexproblematik, som länge varit en risk för utbyggnadsprojekten, nu har accentuerats. Skillnaden mellan byggindex – som är det utgiftsuppräkningsindex som används i projektens entreprenadavtal – och konsumentprisindex – som är det index som används i avtalen mellan de finansierande parterna – ökar, och mellanskillnaden täcks inte av Stockholms- och Sverigeförhandlingens avtal. Det är därför oklart hur, och av vem, kostnadsökningen ska finansieras. Revisionen kommer att fortsätta följa utvecklingen.

I övrigt bedöms avvikelserna vid hittills genomförda granskningar inte vara av sådan karaktär att de påverkar bedömningen av nämndens interna styrning och kontroll.

Räkenskaper

I granskningen har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att nämndens delårsrapport inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med god redovisningssed och regionens interna anvisningar.

Innehåll

1	Nämndens och styrelsens ansvar	1
2	Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2022-08-31	2
2.1	Ekonomi	2
2.2	Verksamhet	5
2.3	Revisionens bedömning	6
3	Intern styrning och kontroll	6
3.1	Ekonomistyrning	6
3.2	Verksamhetsstyrning	9
3.3	Riskanalys och plan för intern kontroll 2022	12
3.4	Åtgärdsvalsprocessen i investeringsverksamheten	14
3.5	Investeringar i anslutning till Slussen	14
3.6	Trafiknämndens uppföljning av avtal	20
3.7	Trafikplanering	22
3.8	Ledningsnära kostnader och representation	24
3.9	Intern kontroll i ekonomiprocesserna	24
3.10	Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer	25
4	Förvaltning för utbyggd tunnelbana	28
4.1	Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat – prognos per 2022-08-31	28
4.2	Intern styrning och kontroll	30
5	Räkenskaper	33
5.1	Delårsrapport 2022-08-31	33
6	Yttrande över Årsrapport 2021	33
Bilaga 1	a) Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare års lämnade rekommendationer till nämnden – trafikförvaltningens verksamhet	
	b) Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare års lämnade rekommendationer till nämnden – FUT:s verksamhet	
Bilaga 2	a) Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare år lämnade rekommendationer till ledningen – trafikförvaltningens verksamhet	
	b) Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare år lämnade rekommendationer till ledningen – FUT:s verksamhet	
Bilaga 3	Yttrande över årsrapport 2021	

Förteckning över PM

Följande PM har från revisionskontoret lämnats till förvaltningsledningen

- Trafiknämndens uppföljning av avtal

1 Nämndens och styrelsens 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 ansvarar också för strategiska och övergripande frågor för den regionala kollektivtrafiken, liksom uppföljningen av verksamheten. Trafiknämndens verksamhet bedrivs inom två förvaltningar: trafikförvaltningen (TF) och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). På tjänstemannanivå hanterar trafikförvaltningen hela trafiknämndens ansvarsområde, med undantag för ett antal investeringsobjekt inom utbyggnaden av tunnelbanan. Här är det i stället FUT som utgör tjänstemannaorganisation.

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) ansvarar formellt för avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på land. Dotterbolaget Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ansvarar för avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på vatten. Trafiknämnden har enligt reglementet i uppgift att sköta förvaltningen av SL:s och WÅAB:s avtal och tillgångar, vilket reglerats i samarbetsavtal mellan trafiknämnden och bolagen.¹ Styrelsen för ett bolag ansvarar dock alltid för bolagets angelägenheter och ska fortlöpande kontrollera om lämnad delegation kan upprätthållas (ABL 8 kap 4 §). Eftersom styrningen är sammankopplad lämnar lekmanrevisionen samma omdöme för SL som för trafiknämnden på området intern styrning och kontroll.

Från januari 2020 har FUT:s pågående investeringar, med ett par mindre undantag, förts över till SL. Räkenskaperna för FUT hanteras i en separat resultatenheter². SL är därmed uppdelat i två resultatenheter – SL/FUT (för utbyggnaden av tunnelbanan) och SL/TF (för trafikförvaltningen).

Under 2021 bildades SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB) som är ett helägt dotterbolag till AB SL bildats där förvaltningschefen för FUT är VD. Detta dotterbolag har till uppgift att utföra utbyggnaden av tunnelbanan, med motsvarande upplägg som mellan trafiknämnden och SL. Samtliga avtal rörande tunnelbaneutbyggnaden som trafiknämnden upphandlar överläts till NTAB, som sedan tillhandahåller byggtjänster avseende tunnelbaneutbyggnaden åt AB SL (dvs. resultatenheten SL/FUT).

Rapportens avsnitt 2 och 3 omfattar granskning av den verksamhet som utövas inom trafikförvaltningen, inklusive den separata resultatenheter inom SL där räkenskaperna kopplade till trafikförvaltningens verksamhet hanteras (SL/TF) samt WÅAB.

Avsnitt 4 omfattar granskning av FUT (förvaltningsdelen, SL/FUT och NTAB).

¹ WÅAB har vid granskningstillfället fortfarande egna, från SL, fristående avtal.

² Benämningen "resultatenheter" används i fullmäktiges beslut; "en särskild resultatenheter inrättas inom AB Storstockholms Lokaltrafik för utbyggnaden av tunnelbanan". RS 2019-0790.

Avsnitt 5 omfattar granskningen av räkenskaperna i sin helhet, dvs. trafikförvaltningen och FUT som konsolideras med räkenskaperna för AB SL med dotterbolag.

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2022-08-31

2.1 Ekonomi

Nämnden prognostiserar årets resultat till -1 077 mnkr, att jämföra med resultatkravet på 404 mnkr. Enligt fullmäktiges beslut³ undantas merkostnader och minskade intäkter avseende covid-19 vid avstämningen av om budgeterade resultatkrav uppnåts. Nämnden prognostiserar att det coronarelaterade intäktsbortfallet uppgår till sammanlagt 1 663 mnkr, men prognostiserar att erhålla ett statsbidrag för detta på 440 mnkr. Den coronarelaterade intäktsminskningen uppgår därmed netto till 1 223 mnkr.

Nämndens prognostiserade resultat, exklusive coronarelaterade intäktsminskningar och reavinster (1 mnkr), uppgår till 144 mnkr. Detta är 260 mnkr lägre än fullmäktiges resultatkrav. Avvikelsen i förhållande till resultatkravet motsvarar ca 1,1 procent av omsättningen. Nämnden rapporterar att den negativa avvikelsen mot budget är hänförlig till externa faktorer, som ökade kostnader för bränsleindex samt räntenivåer.

Nämnden rapporterar att pandemin samt omvärldsläget fortsatt påverkar verksamheten och orsakar osäkerhet i prognosarbetet. Detta gäller exempelvis minskat resande p.g.a. restriktioner från myndigheter i början på året, nya resandemönster och ökande bränslepriser. Nämnden beskriver i sin delårsrapport att en ekonomi i balans förutsätter att trafiknämnden till fullo ersätts av staten eller Region Stockholm för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin, såväl i år som framöver.

Revisionen konstaterar att trafiknämnden har beslutat att godkänna delårsrapporten. Nämnden har dock inte tagit ställning till hanteringen av den prognostiserade avvikelsen från fullmäktiges resultatkrav i enlighet med regionstyrelsens riktlinje för ekonomistyrning⁴. Enligt denna ska nämnden i beslutet antingen avslå eller godkänna avvikelsen. Vid ett avslag ska nämnden, enligt riktlinjen, vidta åtgärder så att det fastställda resultatkravet uppnås. Vid ett godkännande ska nämnden rapportera avvikelsen till regionstyrelsen för godkännande.

Intäkterna prognostiseras till 23 109 mnkr för 2022, vilket är 1 023 mnkr (ca 4 procent) lägre än budgeterat. Underskottet beror främst på *minskade biljett-/resenärsintäkter*. Dessa beräknas underskrida budget med 1 710

³ RS 2021-0062 och RS 2021-0685

⁴ RS 2021-0287

mnkr för helåret på grund av minskat resande främst orsakat av coronapandemin. I slutet av året prognostiserar nämnden att resandet når 90 procent av 2019 års nivå. Nämnden rapporterar även att prognosen påverkas negativt av ett intäktstapp till följd av fria ungdomsbiljetter under sommaren. Förvaltningen ersätts dock av ett regioninternt bidrag för denna minskade intäkt. Detta bidrag, samt statsbidraget för pandemi-relaterade intäktsbortfall, redovisas i övriga intäkter nedan.

Skärgårdstrafiken prognostiserar biljettintäkter i nivå med budget vid årets slut eftersom ett högre resande prognostiseras för skärgårdstrafiken från april och framåt.

Övriga intäkter förväntas överskrida budget med 689 mnkr. Avvikelsen förklaras huvudsakligen av statsbidraget för covidrelaterat intäktsbortfall (440 mnkr) samt regioninterna bidrag för fria ungdomsbiljetter under sommaren och ersättning för covidbonus till anställda (94 mnkr), som motsvaras av en ökad personalkostnad.

Intäkterna påverkas även positivt av högre intäkter från vidarefakturerade kostnader främst kopplat till externa projekt (84 mnkr), biljettkontroller (15 mnkr), ökad bränsleförsäljning i busstrafiken (65 mnkr) och lokalhyror för depåer (12 mnkr).

Lägre intäkter från sjötrafikens bränsleförsäljning (22 mnkr) lägre reklamintäkter (11 mkr), samt lägre intäkter från fordonsuthyrning (4 mnkr) motverkar avvikelsen. I övrigt påverkar ett antal mindre positiva och negativa poster prognosen för övriga intäkter.

Kostnaderna, inklusive avskrivningar och finansiella poster, uppgår enligt prognosen till 24 186 mnkr, vilket är 457 mnkr högre än budgeterad nivå. Budgetavvikelsen förklaras av ett antal positiva och negativa avvikelser:

Kostnaderna för *köpt trafik SL* prognostiseras överstiga budget med 448 mnkr. Kostnadsökningen återfinns huvudsakligen för buss (531 mnkr) och uppges i till största delen bestå av ökade indexkostnader kopplat till drivmedelspriser på världsmarknaden. Ökade kostnader mot budget noteras även för pendelbåtstrafiken (10 mnkr), på grund av högre bränslekostnader, bland annat till följd av ökad reduktionsplikt⁵.

Lägre kostnader prognosticeras för pendeltåg (75 mnkr) främst beroende på lägre incitamentskostnader⁶. Lägre kostnader noteras även för lokalbanetrafiken (7 mnkr) och tunnelbana (4 mnkr).

⁵ Reduktionsplikten innebär att drivmedelsleverantörer varje år måste minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel genom inblandning av förnybara och fossilfria drivmedel.

⁶ Incitamentsbaserad ersättning till trafikutövare prognosticeras minska p.g.a. försämrade indikatornivåer för pendeltågstrafiken.

Trafikgemensamma kostnader, för främst kundtjänst, prognostiseras bli lägre (4 mnkr) då minskat resande lett till lägre nyttjande.

Kostnaderna för *köpt trafik WÅAB* prognostiseras öka med 63 mnkr mot budget, främst beroende på högre bränslekostnader.

Prognosen för *drift och underhåll* är att kostnaderna kommer att understiga budget med 74 mnkr. Dessa lägre kostnader kopplas främst till förskjutet underhållsarbete och en förändrad affärsmodell inom sjötrafik vilket gett lägre bränslekostnader inom sjötrafiken.

Personalkostnaderna beräknas bli 8 mnkr över budgeterad nivå. Detta rapporteras främst bero på en engångskostnad i juni avseende covidbonus till anställda beslutad av regionfullmäktige (10 mnkr), som ersätts av regionen. Ökade kostnader för pensioner (3 mnkr) och minskade kostnader för utbildning och konferens (5 mnkr) noteras också.

Övriga kostnader prognostiseras bli 95 mnkr högre än budgeterat. Avvikelsen beror till största del på högre konsultkostnader, främst kopplat till externa projekt (20 mnkr), externa entreprenader (50 mnkr), och ökade kostnader för bussbränsle (25 mnkr).

Avvikelsen utgörs även av färre arbetade timmar i investeringsprojekt (31 mnkr)⁷ samt flera mindre kostnadsposter därutöver. Lägre kostnader för MÅLAB⁸ till följd av en minskad trafikering (50 mnkr) motverkar delvis avvikelsen. Resterande avvikelser inom övriga kostnader utgörs av flera mindre negativa delposter som sammanlagt överstiger budget med 19 mnkr.

Årets *avskrivningskostnader* kommer enligt prognosen att bli 156 mnkr lägre än budgeterat, huvudsakligen beroende på förskjutna tidplaner inom olika projekt⁹. *Finansnettot* beräknas innebära 74 mnkr högre kostnader än budgeterat, framför allt på grund av det högre ränteläget.

Periodens **investeringar** uppgår till 2 426 mnkr. För helåret 2022 är prognosen 6 238 mnkr, vilket understiger budet med 1 567 kr. För nyinvesteringar pekar prognosen på en upparbetningsgrad på 78 procent för året, medan upparbetningsgraden för ersättningsinvesteringar prognostiseras bli 84

⁷ Under kategorin Övriga kostnader finns en kostnadspost som benämns Debiterad tid. Denna post är i praktiken fråga om en kostnadsreducering (kreditpost) som uppstår då anställda på trafikförvaltningen skriver tid på investeringsprojekt. Då skapas en kreditpost på resultatkonto (kostnadskonto) samt en debetpost på balanskonto (pågående konto för investeringar). Om det arbetats färre timmar i investeringsprojekt än budgeterat, vilket ofta sker då budget läggs i enlighet med full bemanning, innebär det att kostnadsreduceringen blir lägre än budget. Detta innebär att en negativ avvikelse på kostnadssidan uppstår.

⁸ Mälardalstrafik AB är ett bolag som ägs gemensamt av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Mälardalen, där ibland Region Stockholm, bolaget har i uppdrag att förvalta och utveckla regional tågtrafik i Mälardalsregionen.

⁹ Huvudsakligen leveranser av fordon (C30 och X15p)

procent mot budget. Avvikelsen mellan prognos och budget anges och kommenteras kort på övergripande nivå, samt mer i detalj för specificerade investeringsobjekt över 100 mnkr.

Beskrivningarna av prognosticerade budgetavvikelser för enskilda investeringsobjekt visar att avvikelserna till största del är kopplade till tidsförskjutningar i genomförande samt planering. Totalprognosen för objekten uppges i många fall vara oförändrad gentemot totalbudget för respektive objekt. För de fall där totalbudgeten prognostiseras överskridas/underskridas ges en kort kommentar om avvikelsen.

2.2 Verksamhet

Trafiknämnden redovisar prognos för indikatorer till fullmäktiges mål för kollektivtrafiken enligt regionledningskontorets anvisningar. Det framgår att nämndens möjlighet att mäta och följa upp indikatorer har stärkts under perioden till följd av upphävda restriktioner.

Nämnden bedömer att målnivåerna för de redovisade indikatorerna kopplade till det verksamhetsspecifika målet *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar* delvis kommer att uppnås. Målnivåerna för samtliga indikatorer förutom en kommer, enligt nämndens prognos, att uppnås. För indikatorn antal tusental påstigande en vanlig vardag rapporteras att det är osäkert om målnivån nås för helåret. Eftersom målvärdet och den tillhörande indikatorn är satt utifrån ett normalläge (år 2019) blir det på grund av pandemins efterverkningar, enligt nämndens delårsrapport, svårt att uppfylla målvärdet. Nämnden prognostiserar att antalet resenärer fortsatt kommer vara lägre en tid framöver, som ett resultat av förändrat resmönster och ökat distansarbete bland resenärer.

Den av fullmäktige beslutade indikatorn *Administrativa kostnader ska minska* har för 2022 en ny definition och ska i fortsättningen redovisas i mnkr. Nämnderna ska även enligt fullmäktiges direktiv, ange budget för administrativa kostnader som lokalt målvärde för indikatorn. I syfte att uppnå måluppfyllelse har trafiknämnden hållit inne på vakanser samtidigt som ersättningsrekryteringar genomförts restriktivt. Detta har, enligt nämnden, gett upphov till ett tufft resursläge på trafikförvaltningen. Nämnden bedömer trots detta att målnivån för året kommer att uppnås. Därtill belyser nämnden, liksom tidigare, att indikatorn, så som den är definierad, riskerar att ge oönskade effekter på verksamheten. Detta beror på att den del av organisationen som regionledningskontoret definierar som administration tillsammans med övrig kärnverksamhet bildar en helhet.

Nämnden redovisar de uppdrag som tilldelats nämnden från regionfullmäktige för 2022 och kvarstående uppdrag från tidigare år. Nämnden rapporterar att samtliga tolv uppdrag pågår enligt plan.

I nämndens delårsrapport framkommer inget som innebär risk för att verksamheten i övrigt inte kommer att kunna genomföras enligt fullmäktiges uppdrag och mål under året.

2.3 Revisionens bedömning

Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska resultatet i allt väsentligt som rimlig. Vid kommande beslut bör nämnden formulera ett tydligt beslut om att godkänna eller avslå avvikelsen i enlighet med riktlinjen för ekonomistyrning.

Måluppfyllelsen och status för av fullmäktige beslutade uppdrag har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport. Revisionen bedömer nämndens prognos för det verksamhetsmässiga resultatet i allt väsentligt som rimlig.

3 Intern styrning och kontroll

3.1 Ekonomistyrning

Vid nämnd- och ledningsgruppsmöten har förvaltningens ekonomi och större verksamhetsförändringar behandlats. Nämnden har löpande informerats om åtgärder för att nå det ekonomiska utfallet i relation till budget samt prognoser för fortsättningen av året.

Enligt vad som framgår i avsnitt 2.1 prognostiserar trafiknämnden årets resultat till 144 mnkr efter justeringar, vilket är 260 mnkr lägre än det av fullmäktige fastställda resultatkravet på 404 mnkr. Nämnden rapporterar att underskridandet är helt hänförligt till externa faktorer, som nämnden inte kan påverka. Bränsleindex och räntenivåer är de två faktorer som kraftigast påverkar resultatet, när coronarelaterade effekter undantagits. Nämnden uppger, i sin delrapport, att arbete med *effektiviseringar, kostnadsöversyn och återtagande av intäkter* har intensifierats i syfte att nå fullmäktiges resultatkrav. I övrigt hänvisas till fyra fokusområden, vilka definierats i trafiknämndens verksamhetsplan för 2022: Kollektivtrafiken efter pandemin, Byte av biljettsystem, Investeringsstyrning samt Intern effektivitet.

3.1.1 Kollektivtrafiken efter pandemin

När det gäller fokusområdet Kollektivtrafiken efter pandemin (KEP) har revisionen tidigare rapporterat¹⁰ att denna aktivitet kopplar an till två fullmäktigeuppdrag i budget för 2022: att *säkra kostnadskontroll, genomföra effektiva upphandlingar och utveckla arbetet med effektivt resursutnyttjande* samt att *fortsätta det nystartsarbete som pågår med syfte att stärka servicen, anpassa utbudet och utreda nya biljetter i syfte att öka intäkterna och få tillbaka resenärerna efter pandemin*. KEP organiseras tvärfunktionellt

¹⁰ Regionrevisorerna, Årsrapport 2021 Trafiknämnden

och beskrivs som ett koordineringsuppdrag, som samlar, koordinerar och lyfter arbete som i stora delar bedrivs i förvaltningens linjeverksamhet. Inom ramen för uppdraget tas kalkyler fram för estimerade intäkter (till exempel biljettsortiment) och kostnadsbesparingar (exempelvis trafik Anpassningar) för föreslagna åtgärder.

KEP omfattar ett flertal delaktiviteter inom åtta olika områden, varav Biljettsortiment respektive Anpassning trafikutbud är två. Inom ramen för *Biljettsortiment* arbetar förvaltningen med att analysera och föreslå eventuella förändringar i biljettsortimentet. Exempel på en sådan är införandet av pristak för enkelbiljetter per dag (s.k. dagcapping), vilket trafiknämnden fattade beslut om att utveckla i juni i år, och den pilottest på 10/30-biljett som lanserades under hösten 2021. Till projektet finns en politisk referensgrupp¹¹ kopplad, som beslutar vilka förslag som det ska arbetas vidare med. Vad gäller Anpassat trafikutbud pågår ett arbete med att identifiera, analysera och sammanställa möjliga/eventuella insatser. Arbetet tar avstamp i förfinad metodik för att bedöma resmönsterförändringar och potentialer på lokal nivå samt tidigare utfört arbete kring Översyn köpt trafik som genomfördes under hösten 2020, i syfte att identifiera effektiviseringspotential.

3.1.2 Byte av biljettsystem

Övergången från dagens biljettsystem SL Access till ett nytt system ska vara genomförd senast mars 2023. Arbetet har pågått under en längre tid och har intensifierats för att säkerställa att tidplanen hålls. Avvecklingen av SL Access innehåller flera olika aktiviteter som måste genomföras i viss tid, för att övergången ska kunna ske enligt plan. Revisionen noterar att trafiknämnden, i sin uppföljning av planen för intern kontroll, redan till tertialrapporteringen per april, uppvärderade risken "Risk för intäktsbortfall och felaktig redovisning p.g.a. byte från SL Access till nytt biljettsystem". I intervjuer framkommer att detta hänger samman med att bevakningen av övergången behöver stort fokus och en beredskap att vid behov kraftsamla.

I nämndens delårsrapport framgår att ett antal aktiviteter och viss utveckling inom projektet har skjutits fram i tiden, eller prioriterats bort, på grund av bristande resurser. I intervjuer framkommer att prioritering gjorts för att säkerställa att det övergripande systemet fungerar vid utsatt tid och att eventuella ytterligare tjänster kan läggas till efter lanseringen. I nämndens delårsuppföljning av planen för intern kontroll framgår att hanteringen av reskasseskulden¹² gentemot resenärer är en fråga som ännu inte hanterats på ett formaliserat sätt. Förvaltningen arbetar med att ta fram ett system för reglering av denna skuld men det kan, enligt intervjuer, inte lanseras förrän SL

¹¹ I syfte att säkerställa en bred politisk samsyn kring eventuella förändringar i biljettsortimentet har en politiskt blocköverskridande referensgrupp knutits till projektet (TN 2021-0610).

¹² Skulden utgörs av de summor som resenärer fortfarande kan ha kvar på sina SL Accesskort när SL Access stängs ner.

Access har stängts. Detta eftersom resenärer då skulle kunna begära återbetalning och samtidigt använda sin kvarvarande reskassa. Även testning av det nya systemet i verklig miljö innan lansering, för att eliminera de största riskerna för fel, är tidskritisk.

I övrigt visar revisionens granskning att den successiva övergången till nytt biljettsystem har inneburit att ytterligare försäljningskanaler har flyttats över från SL Access fram till och med augusti. Uppskattningsvis hänförs nu 85 procent att biljettintäkterna till det nya systemet. Under resterande del av 2022, och några månader in på 2023, kommer återstoden av biljettintäkterna att föras över till det nya systemet.

Revisionen har även granskat avstämnings- och avvikelserapportering från det nya biljettsystemet samt hur uppkomna avvikelser hanterats. Granskningen visar att fel och avvikelser tas upp på veckovisa möten, men att dessa inte kunnat hanteras i samma takt som de uppkommit. Problematiken har sin grund i att kommunikationen mellan olika funktioner behöver förbättras. De avvikelser som framgår i avvikelserrapporter är dock få till antalet och rör mindre belopp.

3.1.3 Investeringstyrning och Intern effektivitet

Revisionen noterar att trafiknämnden fortsätter det utvecklingsarbete inom investeringstyrning (det tredje fokusområdet), som pågår sedan ett flertal år tillbaka. Nämnden rapporterar om fortsatt *implementering av regionens process för åtgärdsval och investeringar* (se avsnitt 3.4) samt *uppdaterade kalkylmallar och metodik för successiva kalkyler* (se avsnitt 3.5). Även arbetet med ett *förvaltningsgemensamt riskregister* (se avsnitt 3.3) och utveckling av ett digitalt *projektstyrningsverktyg* lyfts. I intervjuer framkommer dock att arbetet med projektstyrningsverktyget har försenats. Vidare framhålls att den förvaltningsövergripande *genomförandeplan*, som revisionen tidigare efterfrågat, ska arbetas fram under hösten. Genomförandeplanen syftar till att tydliggöra vilka åtgärder trafikförvaltningen prioriterar att genomföra, utifrån givna ekonomiska ramar, för att säkerställa kollektivtrafikens förmåga och mål. Genomförandeplanen ska innehålla investeringsplan, 10-årig resultaträkning och konsekvenser av att inte genomföra bortprioriterade åtgärder¹³.

Det fjärde fokusområdet Intern effektivitet handlar om att utveckla användandet av digitala teknologier för att förbättra effektiviteten i den förvaltningsinterna verksamheten. Arbeta bedrivs inom tre områden; Stärkt ledarskap och organisation, Fysisk och digital arbetsplats samt Effektivisering och digitalisering av interna processer.

¹³ Enligt presentationsmaterial till trafikförvaltningens ledningsgrupp, november 2020.

3.1.4 Bedömning

Revisionen konstaterar att nämnden har vidtagit åtgärder för att förbättra ekonomistyrningen, bl.a. genom de fyra fokusområdena.

Revisionen noterar att arbetet inom ramen för fokusområdet Kollektivtrafiken efter pandemin har förutsättningar att såväl öka intäkter som minska kostnader, genom att ta fram och realisera konkreta åtgärder. Även fokusområdena Investeringsstyrning och Intern effektivitet kan bidra till effektivisering av verksamheten och stärkt kostnadskontroll. Revisionen ser en risk för att åtgärderna inte kommer att vara tillräckliga för att säkerställa en ekonomi i balans för trafiknämnden framöver, vilket nämnden också själv signalerar i sin delårsrapport.

Med utgångspunkt i det ekonomiska läge som pandemin resulterat i – och som ytterligare accentuerats genom rådande ekonomiska förutsättningar med inflation, räntehöjningar och ökade energi- och bränslekostnader – menar revisionen att det finns risk för negativa ekonomiska konsekvenser under lång tid framöver. Liksom tidigare understryker revisionen därför att det kan finnas behov av mer genomgripande åtgärder framöver. Revisionen har tidigare framfört att trafiknämnden, i samverkan med regionstyrelsen, behöver arbeta fram tänkbara strategier – ekonomiska såväl som verksamhetsmässiga – för att långsiktigt kunna hantera effekterna av pandemin. Denna bedömning kvarstår.

När det gäller övergången från SL Access till nytt biljettsystem konstaterar revisionen att det är väsentligt att tidplanen hålls och att löpande kontroller genomförs. Kopplat till hantering av fel och avvikelser bedömer revisionen att trafiknämnden har en etablerad process för detta, men menar att den veckovisa uppföljningen bör formaliseras på ett systematiskt sätt. Detta för att säkerställa ansvar, spårbarhet och status för hantering av uppkomna fel och avvikelser. Revisionen kommer att genomföra en fördjupad granskning av den finansiella rapporteringen kopplad till det nya biljettsystemet till årsrapporten.

3.2 Verksamhetsstyrning

3.2.1 Omorganisering: teknikavdelningen

Under hösten 2021 inleddes en organisationsförändring på trafikförvaltningen, där Trafikavdelningen – som tidigare samlat planering och förvaltning av såväl trafik som infrastruktur och fastigheter – delades upp i en *Trafikavdelning* och en *Teknikavdelning*. Den nya Teknikavdelningen ansvarar, enligt arbetsordningen¹⁴, för att säkerställa att kollektivtrafiken över tid har väl fungerande anläggningar, fordon och fartyg. Detta inbegriper även kravställning för nya tillgångar samt förvaltning och avveckling av befintliga tillgångar.

¹⁴ TN-S-650759

Revisionen konstaterar att inrättandet av Teknikavdelningen innebär en omfattande verksamhetsförändring, och ett ökat fokus på förvaltningen av kollektivtrafiktillgångarna. Ett fyrtiotal nya tjänster är under tillsättande och arbete pågår för att utforma ramarna för ett nytt sätt att hantera tillgångsförvaltning internt på trafikförvaltningen. Detta innefattar, bland annat, införandet av ett *standardiserat arbetsätt för tillgångsförvaltning*¹⁵, *utvecklingsarbete inför nytt underhållsavtal* (UH 2024), ett helhetsansvar för samtliga *ersättningsinvesteringar* samt strukturerat arbete med så kallade *förvaltningsplaner*. Även kapacitet och kompetens för att ta emot ny anläggning – som den nya tunnelbana som FUT bygger – planeras att stärkas. I intervjuer framkommer att den anläggning som trafiknämnden ska förvalta kommer att växa med 40 procent under de kommande åtta åren, vilket innebär nya, och mer omfattande, krav på mottagande- och förvaltningskompetens än idag.

Teknikavdelningen tar över helhetsansvaret för trafiknämndens *ersättningsinvesteringar*¹⁶. För mer omfattande ersättningsinvesteringar¹⁷ följer förvaltningen den så kallade åtgärdsvalsprocessen, enligt fullmäktiges riktlinje för investeringar. För mindre omfattande, och okomplicerade, ersättningsinvesteringar har förvaltningen sedan tidigare tagit fram en förenklad process¹⁸ som är under implementering. I intervjuer framkommer att teknikavdelningen redan idag ansvarar för en stor mängd investeringsprojekt, och att behoven framåt är omfattande. Avdelningen ska därför bygga upp egen kompetens för att kunna genomföra åtgärdsval (se avsnitt 3.4) för ersättningsinvesteringar medan avdelning Strategisk utveckling fortsatt har ansvaret för nyinvesteringarna. Båda avdelningarna kommer att arbeta med utgångspunkt i den Handbok för åtgärdsvalsprocessen¹⁹ som tagits fram av Strategisk utveckling.

3.2.2 Förvaltningsplaner (inklusive rekommendationsuppföljning)

Revisionen har tidigare rekommenderat *trafiknämnden* att redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv²⁰. Vidare har *trafikförvaltningens ledning* rekommenderats att säkerställa en likartad bedömning och prioritering av nämndens ersättningsbehov²¹. Revisionen har, för att följa upp rekommendationerna, granskat arbetet med så kallade förvaltningsplaner. Förvaltningsplanerna är en sammanställning över behov av ersättningsinvesteringar och tyngre underhåll på tre års sikt samt ett indikativt behov på upp

¹⁵ Baserat i ISO 55000-standarderna, som utgör ett ledningssystem för att optimera förvaltningen av tillgångar och ger ett strukturerat arbetsätt för tillgångsförvaltning.

¹⁶ Ansvar för nyinvesteringar ligger, som tidigare, kvar inom avdelningen Strategisk utveckling.

¹⁷ RS 2021-0286

¹⁸ Regionrevisorerna, delrapport Trafiknämnden 2021

¹⁹ TN-S-2241923

²⁰ Rekommendation nr 28885

²¹ Rekommendation nr 28840

till tio år. Förvaltningsplanerna utgör underlag vid budgetering, men även input till utvecklingsplaner (se avsnitt 3.7), nya upphandlingar och beställningar samt genomförande av åtgärder.

Granskningen visar att ett omtag har gjorts gällande förvaltningsplanerna, genom ett utvecklingsarbete som initierades under 2021. Det nya arbetssättet utgår från ett verktyg i Excel, där förvaltningsplanerna byggs upp underifrån och successivt aggregeras²². Drygt 60 enskilda förvaltningsplaner uppdateras löpande och låses för sammanställning två gånger per år. Vid dessa tillfällen aggregeras identifierade behov manuellt till så kallade förvaltningsplanrapporter, i vilka det framgår prioritering, kostnad, riskbedömning och tidplan för föreslagna åtgärder. Förvaltningsplanrapporterna aggregeras sedan vidare och sammanställs i ett sista steg i en rapport för hela Teknikavdelningen, i form av en databas i Excel baserad på förvaltningsplanernas åtgärdslistor.

I intervjuer framkommer att bedömningar av anläggningens status och skick i förvaltningsplanerna i stor utsträckning bygger på underhållsentreprenörernas rapportering, och vad som regleras kring detta i gällande avtal. Utifrån dessa rapporter och egna bedömningar och uppgifter om anläggningens status, avgör förvaltningens avtalsförvaltare vilka åtgärdsförslag som ska överföras till förvaltningsplanerna. Även kostnadsbedömningar av åtgärder baseras delvis på input från underhållsentreprenörerna, kompletterad med eventuell tidigare erfarenhet från liknande åtgärder. Redovisad kostnad blir därmed en uppskattning snarare än ett definitivt belopp.

När det gäller prioritering av åtgärder till budgetarbetet, så utgår denna delvis från genomförd riskbedömning utifrån sannolikhet och konsekvens (i dimensionerna säkerhet respektive trafik). Riskbedömningen följer trafikförvaltningens rutin för riskbedömning²³, och det finns även en framtagen bedömningsmall som stöd för bedömningen. Även andra faktorer, som beroenden av andra åtgärder eller kännedom om större planerade åtgärder, kan dock påverka prioriteringen. Övergripande principer för hur prioriteringen ska gå till inkluderas i Excel-mallen för förvaltningsplaner.

Genom förvaltningsplanerna tydliggörs, enligt ovan, vilka åtgärder som prioriteras för genomförande och vilka som skjuts på framtiden. De åtgärder som skjuts på framtiden kan sägas utgöra förvaltningens så kallade underhållsskuld. Underhållsskulden består av åtgärder som behövs för att vidmakthålla anläggningens status och skick, men som inte ryms inom budgetram.

I intervjuer framkommer att förvaltningsplanerna inte heller innehåller en fullständig bild av samtliga behov av åtgärder, för vilket mer detaljerad information om anläggningens skick och status behövs. För att åstadkomma

²² Arbetet med att ta fram, uppdatera och fastställa förvaltningsplaner beskrivs i trafikförvaltningens huvudprocesskarta, vilken även innehåller länkar till beskrivningar av den metodik som används.

²³ TN-S-1961064.

detta ska Teknikavdelningen, på några års sikt, övergå till att hantera samtliga tillgångar i särskilda IT-system. Dessa system ska uppdateras till att inkludera alla kollektivtrafikens anläggningar, och kommer att ge en robustare och mindre personberoende bild av tillgångarna. Till dess att arbetet med dessa system, vilket är omfattande, är avslutat kommer upplägget med förvaltningsplaner i Excel att fortgå.

Bedömning

Revisionen konstaterar att arbetet med förvaltningsplaner har fått en tydlig struktur, och att arbetssättet successivt har implementerats i Teknikavdelningens olika sektioner. Som en del av detta arbete ingår riskbedömning och prioritering av identifierade behov av åtgärder, enligt en standardiserad modell. Förvaltningsplanerna innehåller större åtgärder (över 1 mnkr). Rekommendationen om att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en likartad bedömning och prioritering av nämndens behov av ersättningsinvesteringar bedöms därmed vara åtgärdad.

Revisionen konstaterar vidare att ett omfattande arbete pågår på förvaltningen kopplat till rekommendationen att redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv. Revisionen bedömer att rekommendationen är delvis åtgärdad och kommer att fortsätta följa utvecklingsarbetet kring tillgångsförvaltning.

3.3 Riskanalys och plan för intern kontroll 2022

I samband med fastställande av trafiknämndens verksamhetsplan för 2022 fastställde nämnden en för året aktuell plan för intern kontroll, upprättad utifrån dokumenterad risk- och väsentlighetsanalys.

3.3.1 Utvecklingsarbete

Av revisionens granskning framgår att det pågår ett långsiktigt utvecklingsarbete inom området risk och intern kontroll. Inom ramen för detta bildades under hösten 2019 sektion Risk och intern kontroll inom avdelningen för Verksamhetsstyrning och ekonomi. Under 2020 och början av 2021 uppdaterades och beslutades rutiner av förvaltningschefen, och implementering av dessa rutiner pågår fortsatt under 2022.

Granskningen visar att det arbete som påbörjats med ett generellt ramverk för internkontroll, genom att kartlägga och bryta ner processer i delprocesser samt definiera kontroller, fortsatt under 2022. Arbetet med ramverket samt rutiner uppges i intervjuer vara ett långsiktigt och kontinuerligt utvecklingsarbete.

Förvaltningen har även fortsatt implementeringen av arbetssättet för framtagande av plan för intern kontroll som introducerades 2021. Arbetssättet innebär att identifierade verksamhetsrisker på avdelningsnivå samlas in och sam-

manställas i ett riskregister, där prioriterade risker sedan presenteras för trafikförvaltningens ledningsgrupp. Förvaltningschefen fattar beslut om vilka identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan och därmed bör inkluderas i nämndens plan för intern kontroll. Riskregistret är ett underlag för, och ett komplement till, framtagande av plan för intern kontroll. Detta arbete påbörjades under 2021 och har legat till grund för framtagande av 2022 års plan för intern kontroll samt verksamhetsplan för 2022.

3.3.2 Uppföljning av plan för intern kontroll

I samband med nämndens delårsrapport har planen för intern kontroll följts upp. Nämnden bedömer i delårsrapporten att verksamheten, och därmed riskerna, fortsatt har påverkats av coronapandemin.

För riskerna som påverkats av pandemin samt omvärldsläget har åtgärder och kontroller tagits fram. En ny risk har tillkommit, en risk har fått en lägre riskvärdering och tre risker har tagits bort sedan 2021 års plan för intern kontroll.

Nämndens delårsrapport innehåller en kortfattad beskrivande text, samt analys, av de högst värderade riskerna. Trafiknämndens högst värderade risker är:

- risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål.
- risk för att minskade intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt.
- risk för intäktsbortfall och felaktig redovisning på grund av byte från SL Access till nytt biljettsystem.
- risk för antagonistiskt angrepp.

Risken för intäktsbortfall och felaktig redovisning på grund av byte från SL Access till nytt biljettsystem är ny sedan 2021 års plan för intern kontroll. Två tidigare risker gällande biljettsystem är borttagna; Intäktsbortfall pga. fel eller bristande validering i SL access eller mobilbiljettsystemet och Program Nästa biljettsystem försenas så att SL Access ej kan ersättas till mars 2023. Risken Bristfällig trafikinformation är även den borttagen sedan 2021 års plan för intern kontroll.

Risken för att Trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken ej förmår uppnås har nedvärderats sedan nämndens verksamhetsberättelse för 2021, och är inte längre en av de högst värderade riskerna.

3.3.3 Revisionens bedömning

Revisionen bedömer att nämnden upprättat en för året aktuell plan för intern kontroll, utifrån dokumenterad risk- och väsentlighetsanalys, samt följt upp

densamma i samband med nämndens delårsrapportering för året. Revisionen noterar att trafiknämnden fortsätter utvecklingsarbetet inom risk och intern kontroll. Revisionen kommer att följa arbetet även fortsättningsvis.

3.4 Åtgärdsvalsprocessen i investeringsverksamheten

I ett särskilt projekt²⁴ har revisionen granskat om regionens riktlinje för investeringar ger tillräckliga förutsättningar för berörda nämnder och styrelser att genomföra åtgärdsvalsprocessens olika steg.

Revisorernas samlade bedömning är att investeringsriktlinjens åtgärdsvalsmetodik skapar förutsättningar för en effektiv investeringsstyrning. Vidare bedöms att berörda nämnder och styrelser ges tillräckliga förutsättningar att genomföra åtgärdsvalsprocessens olika steg.

Revisionen har granskat totalt tio genomförda åtgärdsvalsstudier/behovsanalyser, varav tre inom trafikområdet och sju inom vårdområdet. Överlag bedöms dessa följa intentionen i regionens riktlinje för investeringar, i de delar som den berör åtgärdsvalsprocessen. Trafikförvaltningens tillämpning av processen har enligt revisionens bedömning skapat en grund för tillräckliga och genomarbetade åtgärdsval i beslutsunderlag. Det gäller såväl inför beslut i nämnden som, i förekommande fall, inför beslut i fullmäktige.

Revisorerna i revisorsgrupp III har överlämnat rapporten till trafiknämnden för kännedom med möjlighet till yttrande senast 2023-01-31.

3.5 Investeringar i anslutning till Slussen

Trafiknämnden bedriver flera investeringar i anslutning till ombyggnationen av Slussen. För arbetet finns en överenskommen fördelning av ansvar och roller i ett genomförandeavtal mellan Region Stockholm och Stockholms stad²⁵. För investeringen i ny bussterminal i Katarinaberget har en särskild överenskommelse träffats, där Stockholm Stad är byggherre och regionen delfinansierar projektet²⁶. Utöver bussterminalen driver regionen²⁷, såväl som staden, flera egna investeringar i anslutning till Slussen. Revisionen granskade 2020²⁸ trafiknämndens styrning och uppföljning av dessa investeringar. Revisionen har till delåret 2022 följt upp de rekommendationer som lämnades i granskningen.

²⁴ Regionrevisorerna, Projektrapport 1/2022 - Åtgärdsvalsprocessen i investeringsverksamheten, RK 2022 - 0047

²⁵LS 2016-1034

²⁶ Enligt genomförandeavtalet fördelas finansiering (preliminärt) med 50 procent på staten, 25 procent på regionen och 25 procent på staden. Vidare specificeras att vid ett eventuellt överskridande av bussterminalens investeringsutgift ska regionen stå för 60 procent och staden för 40 procent av merkostnaden.

²⁷ De investeringsobjekt som utförs av trafiknämnden, och till fullo finansieras av regionen, är Program Slussen, Ny färjeterminal vid Skeppsbron, Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen (tidigare Upprustning bytespunkt Slussen) och Brukarspecifik inredning.

²⁸ Regionrevisorerna, projektrapport 4/2020, Slussen – styrning och kontroll av regionens investeringar.

Revisionens uppföljande granskning visar att det fortfarande finns stora risker förknippade med investeringarna i anslutning till Slussen. Regionen är till stora delar beroende av stadens arbeten vilka, enligt vad som framkommer i intervjuer, har försenats sedan den tidigare granskningen genomfördes. Dessa förseningar påverkar i sin tur trafiknämndens möjlighet att påbörja och genomföra planerade åtgärder och insatser. Revisionen konstaterar också att för samtliga investeringsobjekt med koppling till Slussen rapporterar nämnden, i sin delårsrapport för 2022, risk för förseningar.

3.5.1 Organisering och styrning

Investeringarna i anslutning till Slussen är komplexa med starka beroenden mellan de ingående investeringsobjekten. Även organiseringen – med staden som byggherre och regionen som såväl beställare som samverkanspartner – är komplicerad.

I intervjuer framkommer att styrningen av investeringar med kopplingar till Slussen har stärkts internt inom trafikförvaltningen. Bland annat har organiseringen av investeringsobjekten förtydligats, genom att objekten har grupperats i huvudprojekt med en utsedd projektledare för varje objekt. Den interna rapporteringen inom trafikförvaltningen, till sponsor²⁹ och styrgrupp³⁰, sker nu på ett mer samlat och strukturerat sätt.

3.5.2 Riskhantering och målstyrning

I 2020 års granskning rekommenderade revisionen trafiknämnden 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. Den uppföljande granskningen visar att trafikförvaltningens *interna riskhantering* har utvecklats. Riskanalys sker per huvudprojekt och även samlat för samtliga ingående investeringsobjekt. Resultatet av riskanalysen rapporteras till sponsor och styrgrupp. Utöver denna löpande riskhantering genomförs successiva kalkyler³¹ en till två gånger per år för att se över risker och osäkerheter. I intervjuer framkommer att målet är att de successiva kalkylerna ska göras gemensamt tillsammans med staden.

När det gäller *gemensam riskhantering tillsammans med staden*, så finns en sådan i de operativa mötesfora som organiseras, i olika nivåer, inom ramen för samarbetet mellan regionen och staden. I dessa diskuteras gemensamma risker, och det finns en överenskommen struktur för hur risker ska eskaleras uppåt i de fall de inte kan hanteras på operativ nivå. Revisionen har granskat protokoll från den högsta operativa mötesnivån³², och kan konstatera att det

²⁹ Sponsorns uppgift är bl.a. att fatta de styrningsbeslut som krävs i projektet. Sponsorn leder styrgrupp och utser program- och projektledare.

³⁰ Styrgruppen för ett projekt eller program stöttar sponsorn i beslut som rör styrningen; består av chefer med beslutsmandat som är relevant för det specifika projektet.

³¹ Successiva kalkyler är en metodik för att kalkylera och tidplanera och samtidigt hantera riskerna i ett projekt. Metodiken utgår från sannolikhetslära för att bedöma framtida utfall.

³² Berg respektive Land, enligt stadens nomenklatur. Protokoll från december 2021 t.o.m. mars 2022 har granskats (sammanlagt 10 protokoll).

finns ett antal olösta/utmanande frågor som återkommande diskuteras vid dessa möten. Enligt genomförandeavtalet ska svårhanterade frågor och risker från operativ nivå eskaleras till *projektstyrgruppen*, och i ett sista steg till den *partsgemensamma styrgruppen*³³.

Granskningen visar att formerna för, och avrapporteringen till, projektstyrgruppen och den partsgemensamma styrgruppen inte varit tydliga. Det senaste tillgängliga protokollet från den partsgemensamma styrgruppen är från ett möte i september 2021. I likhet med vad som framkommer i nämndens tertiärrapportering, indikerar underlaget till mötet att förseningar, och därmed fördyringar, är troliga för bussterminalen i Katarinaberget. Vidare framgår att ett antal åtgärder för att hålla nere investeringsutgifterna diskuterats. I intervjuer framkommer att det pågår en översyn av funktionalitet i, och avrapporteringsformer för, de två övergripande mer strategiska mötesnivåerna. Det framförs även att en samsyn rörande tid, kostnad och kvalitet ses som en förutsättning för att sedan kunna arbeta vidare med en gemensam målstyrning, vilket är något som fortsatt behöver utvecklas gemensamt av regionen och staden.

3.5.3 Sammanhållen bild av investeringar kopplade till Slussen

I granskningen 2020 konstaterade revisionen att investeringarna i anslutning till Slussen har starka beroenden sinsemellan, vilket talar för att de bör beredas i ett sammanhang. Vidare underströks att det behöver bli tydligare för både nämnd och fullmäktige vilka ekonomiska och andra risker som finns för arbetena i Slussen som helhet. Revisionen rekommenderade därför nämnden 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.

Stockholms stads revision har under 2021 genomfört en granskning av stadens delar av Projekt Slussen.³⁴ Inom ramen för denna granskning rekommenderades stadens exploateringsnämnd att efterfråga en årlig, och samlad, lägesredovisning av utvecklingen inom projektet för att stärka nämndens styrning. En sådan samlad analys av samtliga berörda investeringsobjekt kan ge en tydligare bild av komplexiteten och beroendena mellan objekt.

Den uppföljande granskningen av revisionens rapport från 2020 visar att strukturen på trafiknämndens investeringsredovisning i den ordinarie rapporteringen har justerats i delrapporten för 2022. Investeringsobjekten i Slussen redovisas nu efter varandra i såväl löptext som tabellsammanställning. För varje investeringsobjekt rapporteras avvikelser i utförande och utgift, risker samt slutår. Det är också markerat vilka investeringsobjekt det är

³³ Den *partsgemensamma styrgruppen* består av representanter från respektive parts förvaltningschefsnivå och tar upp styrning, uppföljning av mer principiell karaktär. Dessa frågor bereds av *projektstyrgruppen*, bestående av representanter från båda parter på lämplig chefsnivå inom respektive förvaltning samt projektchef/delportföljsledningsnivå. Under dessa styrgrupper organiseras också mer operativa mötesföreläsningsformer i tre nivåer, A-C.

³⁴ Dnr: RVK 2021/98

som har koppling till Slussen, vilket förenklar sammanvägningen av utvecklingen inom berörda investeringsobjekt.

3.5.4 Investeringskalkyler och ekonomisk analys i beslutsunderlag

Revisionen konstaterade i granskningen 2020 att det i vissa fall var svårt att följa de ekonomiska förändringarna och redogörelserna mellan de olika besluten i investeringsprocessen. Detta gällde framför allt förändringar av uppskattad total investeringsutgift. Utöver detta bedömde revisionen att nämnden behöver se till att kalkylunderlagen till investeringsbeslut på ett konsekvent sätt redovisar risker och osäkerheter. Revisionen rekommenderade därför trafiknämnden 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.

Revisionens uppföljande granskning visar att trafikförvaltningen har fortsatt utvecklingsarbetet med investeringskalkyler och ekonomisk analys i beslutsunderlag. Exempelvis har rutiner och mallar anpassats till regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess samt uppdaterats och utvecklats. Bland annat framgår att förslag till investeringsbeslut alltid ska granskas av verksamhetscontroller och, för objekt över 50 mnkr, även av central controller. Granskningen visar dock att det fortsatt inte finns någon reglerad miniminivå för vilka poster som ska ingå i de totalekonomiska kalkylerna, som bifogas beslutsunderlaget till nämnd. Detta avgörs i stället av ansvarig projektledare i dialog med granskande controller. I intervjuer framkommer att det kan finnas behov av att ta fram olika mallar för olika former av investeringar – till exempel utifrån storleken på investeringsutgiften eller typ av investering.

Den uppföljande granskningen visar vidare att tillämpningen av successiva kalkyler, som underlag till den totalekonomiska kalkylen, har börjat implementeras för alla entreprenadinvesteringar över 300 mnkr. För övriga typer av investeringar är det upp till respektive sektionschef att i dialog med Investeringsrådet³⁵ bedöma om en successiv kalkyl ska genomföras.

Ett nytt investeringsbeslut med koppling till Slussen fattades av trafiknämnden i juni 2022, gällande Färjeterminal Skeppsbrokajen³⁶. Revisionen har granskat beslutsunderlaget, inklusive den bilagda totalekonomiska kalkylen. Färjeterminalen ströks i fullmäktiges budget för 2021 men återfördes, i mindre omfattning, i budgeten för 2022. Genom beslutet 2022 återgår objektet till sin ursprungliga omfattning samt en förgävesinvestering på ca 10 mnkr kopplad till den tidigare bortprioriteringen. I intervjuer framkommer att återgången till ursprunglig omfattning utgår från att den minskning av budgetramen som gjordes 2021 inte kunde garantera säkerheten i slutpro-

³⁵ Investeringsrådet är ett av trafikförvaltningens råd som stöder ledningsgruppen och linjeorganisationen.

³⁶ SL 2013-1569. Objektet ingår i investeringsplan 2022 med en totalutgift på 89 mnkr, den utökade ram som planeringsbeslutet anger uppgår till 137,2 mnkr.

dukten. I tjänsteutlåtandet framgår framtida drift- samt avskrivningskostnader, och i bilaga Totalekonomiska konsekvenser redovisas kostnader per investeringsfas.

3.5.5 Effektmål i investeringsbeslut och styrande dokument

I den ursprungliga granskningen konstaterade revisionen att effektmål inte inkluderades i samtliga beslutsunderlag för de enskilda investeringsobjekten, vilket är något som regleras i regionens riktlinje för investeringar³⁷. Då flera av regionens investeringar i Slussen är av äldre datum, och inte till fullo styrts av den nuvarande riktlinjen, saknas det i vissa beslutsunderlag mätbara och specifika effektmål. Effektmål fanns dock formulerade för några objekt, men det var inte dessa effektmål som angavs i trafikförvaltningens interna styrdokument, exempelvis den samlade programplanen för *Program Bytespunkt Slussen*. Revisionen rekommenderade därför trafikförvaltningens ledning att säkerställa att effektmål i nämndens investeringsbeslut på ett tydligt sätt kopplas till interna styrdokument.

Den uppföljande granskningen visar att även efter omorganiseringen av *Bytespunkt Slussen* – och därefter uppdaterad programplan – är effektmålen för delportföljen desamma som tidigare, och skiljer sig därmed från de effektmål som definierats i vissa av beslutsunderlagen. De granskade investeringsobjekten har beslutats vid olika tidpunkter och utifrån olika styrdokument, vilket innebär att effektmål har definierats och hanterats på olika sätt i beslutsunderlagen. Revisionen konstaterar att detta förhållande kan komma att försvåra den effektutvärdering som ska utgöra sista steget i investeringsprocessen, då det inte är tydligt vilka effektmål som utvärderingen ska göras gentemot.

I trafikförvaltningens Handbok för åtgärdsvalsprocessen³⁸ ges en definition av effektmål, men i intervjuer framkommer att det inom trafikförvaltningen finns olika uppfattningar om vad ett effektmål är och hur det bör formuleras. Revisionen konstaterar att de effektmål som förekommer i granskade investeringsobjekt i Slussen har skiftande karaktär och inte entydigt och enkelt kan överföras till indikatorer och mätetal, i enlighet med regionens riktlinje för investeringar. Detta har också uppmärksammats av trafikförvaltningen själv. I intervjuer framgår att det finns en medvetenhet om att effektmålen och hur de formuleras är av stor vikt i åtgärdsvals- och investeringsprocessen. Utvecklingsarbete pågår också för att ta fram rutiner för hur effektrealiseringsfasen, som är den sista fasen i regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess, ska genomföras.

3.5.6 Bedömning

Revisionen konstaterar att styrning och kontroll av investeringarna i anslutning till Slussen fortsatt innebär en utmaning för trafiknämnden. Revisionen

³⁷ RS 2021-0286

³⁸ TN-S-2241923; fastställd i december 2021.

bedömer dock att det nu finns en tydligare struktur, och ett implementerat arbetssätt, för att arbeta med risker internt på trafikförvaltningen för investeringar kopplade till Slussen. Även risker hanteras löpande gemensamt med staden i de mer operativa mötessammanhangen. I de strategiska mötesnivåerna behöver formerna för gemensam riskhantering fortfarande få en tydligare struktur. Revisionen bedömer dock att nämnden har verkat för att stärka riskhanteringen, och anser därmed att den del av revisionens rekommendation³⁹ som berör riskhantering är åtgärdad. När det gäller gemensam målstyrning med staden bedömer revisionen att det återstår ett utvecklings- och samverkansarbete för att stärka förutsättningarna. Den pågående översynen av struktur och arbetssätt i de strategiska mötesnivåerna kan bidra till en sådan förstärkning. Rekommendationen formuleras därför om, till att enbart omfatta målstyrning.

När det gäller den samlade bilden av investeringarna med koppling till Slussen noterar revisionen att rapporteringsstrukturen har förändrats i och med delårsrapporteringen 2022, så att investeringsobjekten med koppling till Slussen redovisas efter varandra. Denna förändring underlättar förståelsen av vilka investeringsobjekt som bedrivs i anslutning till Slussen och, i viss mån, kopplar an till varandra. Rekommendationen⁴⁰ om att nämnden bör efterfråga en sammanhållen bild av alla ingående investeringsobjekt i anslutning till Slussen bedöms därför vara åtgärdad. Revisionen menar dock, på samma sätt som revisionen i Stockholms stad, att ansvarig nämnd, dvs. trafiknämnden i regionen, som ett komplement bör överväga att begära en årlig, och samlad, lägesredovisning och analys av utvecklingen inom investeringsobjekten kopplade till Slussen.

Revisionen bedömer att trafiknämnden har utvecklat och förbättrat förutsättningarna för investeringskalkyler och ekonomisk analys i underlagen för investeringsbeslut. Samtidigt finns fortsatt förbättringspotential med anpassningar och standardisering av en miniminivå för olika investeringstyper så att det blir enklare att följa förändringar genom investeringens olika faser. För att bedöma om spårbarheten mellan beslut har förbättrats i praktiken behöver revisionen kunna granska investeringskalkyler och ekonomisk analys i beslutsunderlagen genom en investerings samtliga faser. Helheten kan granskas först när det finns investeringar som genomgått hela investeringsprocessen enligt regionens riktlinje för investeringar. Rekommendationen⁴¹ kopplad till investeringskalkyler och ekonomisk analys bedöms därför vara delvis åtgärdad.

Revisionen menar att arbetet med att formulera och hantera effektmål är avgörande för att kunna utvärdera om en investering genomförts i enlighet med god ekonomisk hushållning och regionens riktlinje för investeringar. Revisionen konstaterar att det inom trafikförvaltningens olika avdelningar finns

³⁹ Rekommendation nr 54035

⁴⁰ Rekommendation nr 54036

⁴¹ Rekommendation nr 54037

skilda uppfattningar om hur effektmål ska formuleras. Vidare skiljer sig effektmål för enskilda granskade investeringsbeslut fortfarande från effektmålen i trafikförvaltningens interna styrdokument. Även om det inte är lämpligt att förändra effektmål för investeringar som befinner sig i genomförandefas bedömer revisionen att det finns behov av ett fortsatt utveckling- och utbildningsarbete för att enas om gemensamma definitioner och arbetssätt inom förvaltningen. Frågan om *hur* faktiskt utfall ska ställas mot effektmål i investerings avslutande fas behöver också hanteras, och revisionen noterar att utvecklingsarbete pågår på området. Rekommendationen⁴² gällande kopplingen mellan effektmål i investeringsbeslut och interna styrdokument bedöms därför vara delvis åtgärdad.

3.6 Trafiknämndens uppföljning av avtal

Trafikavtalen utgör den största utgiftsposten i trafiknämndens driftsbudget. Även kostnaden för underhåll av den anläggning som nämnden ansvarar för är betydande. I arbetet med att stärka styrningen, och därmed kostnadskontrollen, är uppföljning och utvärdering av befintliga avtal viktiga verktyg. Detta bland annat för att säkerställa förbättrade avtalskonstruktioner framöver. I annat fall finns risk för att kostnaderna för såväl trafik som underhåll ökar. Risk finns även för att fullmäktiges mål för kollektivtrafiken inte nås. Revisionen har därför granskat om trafiknämnden säkerställer en tillräcklig styrning och kontroll av erfarenhetsåterföring utifrån avtalsuppföljning.

Granskningen har avgränsats till de strategiska avtalsutvärderingarna och efterföljande process med erfarenhetsåterföring.

Utgångspunkten har varit förvaltningens trafikupphandlingsplan, med ca tio års planeringshorisont, där strategiska utvärderingar, förberedande arbete inför en upphandling och studier liksom upphandlingsfasen tidsätts. En övergripande upphandlingsplan för sammanställning av samtliga avdelningars upphandlingsbehov har även tagits fram av förvaltningen. Intervjuer visar att det dock har varit svårt för vissa avdelningar att sammanställa sitt upphandlingsbehov.

Granskningen visar att en modell och systematik för en strukturerad avtalsutvärdering gällande trafikavtal finns på trafikförvaltningen, dock är den ännu inte fullt ut implementerad. I dagsläget har heller inget avtal hunnit igenom en hel livscykel från strategisk utvärdering till nytt avtal. Vidare visar granskningen att rapportering till trafiknämnden av studier sker på ett strukturerat sätt, samt att övergripande information om avtalsuppföljning ges i samband med tertiäl- och årsrapportering, vid behov samt på begäran. Det finns dock ingen systematiserad rapportering av de strategiska avtalsutvärderingarna till trafiknämnden. Resultat från dessa utvärderingar ingår i stället i de efterföljande studier som systematiskt redovisas för nämnden.

⁴² Rekommendation nr 54038

Gemensamma erfarenheter från strategiska utvärderingar samlas främst i riktlinje trafikaffärer⁴³ samt omsätts i studier i kommande avtal. Övriga aspekter, som inte täcks av riktlinje trafikaffärer, tas inte tillvara på ett samlat systematiskt sätt. Granskningen visar att både viten och bonusar används i avtal och att dessa systematiskt utvärderas vid strategiska avtalsutvärderingar för att se att/om de ger önskad effekt.

Granskningen visar att det i rutinen för strategisk avtalsutvärdering framgår vilka moment som ska genomföras och vem som är ansvarig för genomförandet, men inte i detalj hur utvärderingen ska genomföras.⁴⁴ Enligt förvaltningen är avsikten att framöver adressera detta inom ramen för förvaltningens huvudprocesskarta och att detaljera tillvägagångssättet i rutiner. Granskningen visar vidare att ansvar för utvärdering och överlämning mellan avdelningarna framgår av gällande rutiner för avtalsutvärdering och studier.⁴⁵

Revisionen har inom ramen för granskningen följt upp fyra tidigare lämnade rekommendationer på området gällande framtagande av upphandlingsplan, studieplanering, rapportering till nämnd samt roller och ansvar för avtalsutvärdering.⁴⁶

3.6.1 Bedömning

Revisionen bedömer att trafiknämnden har säkerställt förutsättningar för en tillräcklig styrning och kontroll av erfarenhetsåterföring utifrån strategisk avtalsuppföljning. Det finns en planering för utförande och samtida implementering av den strategiska avtalsutvärderingen. Revisionen noterar även att rutiner finns framtagna för arbetet med strategisk utvärdering och erfarenhetsåterföring, men att dessa behöver specificeras för att reducera risken för personberoende. Revisionen ser positivt på att planer för översyn av rutinerna finns med i förvaltningens processarbete. Revisionen noterar att någon hel kedja från strategisk avtalsutvärdering, till studie och sedan till upphandlande av nytt avtal, ännu inte hunnit genomföras, varför det i dagsläget inte är möjligt att fullt ut bedöma erfarenhetsåterföringen så som den är avsedd. Revisionen kommer att följa utvecklingen på området.

Revisionen ser positivt på det pågående arbetet med fokus på implementering och på det pågående utvecklingsarbetet för att anpassas modellen för avtalsuppföljning till andra avtalstyper utöver trafikavtal.

Revisionen vill framhålla vikten av att en strukturerad dokumentering och ett tillgängliggörande av samlade erfarenheter från taktiska och strategiska avtalsutvärderingar stärks, detta för att underlätta en strukturerad erfarenhetsåterföring och bedömning av avtalens funktion över tid. Revisionen menar vi-

⁴³ SL-S-419772

⁴⁴ SL-S-1651043

⁴⁵ SL-S-1608858, SL-S-1612962, SL-S-1651043

⁴⁶ Rekommendation nr 28832, Rekommendation nr 28818, Rekommendation nr 28816, Rekommendation nr 28819

dare att rapportering till nämnden gällande de strategiska avtalsutvärderingarna bör systematiseras för att stärka nämndens insyn i avtalens effektivitet och ändamålsenlighet.

Slutligen bedömer revisionen tre tidigare rekommendationer inom området som åtgärdade⁴⁷ och en rekommendation som delvis åtgärdad⁴⁸.

3.7 Trafikplanering

Revisionen har tidigare rekommenderat⁴⁹ trafiknämnden att säkerställa att styrningen av trafikplaneringen som helhet omfattar olika tidsperspektiv, principiella ställningstaganden och prioriteringar. I prioriteringar ingår även att ta ställning till hur ekonomiska förutsättningar och eventuella målkonflikter ska hanteras. Trafiknämnden har även rekommenderats att säkerställa att effektiviseringar ingår som en del i nämndens trafikplanering på kort och lång sikt⁵⁰. Vidare har trafikförvaltningens ledning rekommenderats⁵¹ att utveckla och tydliggöra trafikplaneringens processer. Det handlar om att säkerställa dels en tydlig samverkan mellan trafikslagen, dels en tydlig koppling mellan det långsiktiga strategiarbetet och det kortsiktiga trafikförändringsarbetet.

Revisionens uppföljande granskning visar att trafikförvaltningen har utvecklat en metod för att identifiera möjliga effektiviseringar inom ramen för den årliga trafikförändringsprocessen. En genomlysning av befintlig trafik, med fokus på belägningsgrad och kostnad, ingår som ett moment i *trafikförändringsprocessens årshjul*. Årshjulet ska, enligt vad som framkommer i intervjuer, kopplas till trafikförvaltningens huvudprocesskarta. I huvudprocesskartan definieras trafikförvaltningens sex kärnprocesser⁵², i syfte att tydliggöra vad förvaltningen behöver göra för att lösa sitt uppdrag. Processerna beskriver vad förvaltningen gör, varför det görs samt vilket värde verksamheten producerar. Till varje process kopplas styrande och stödjande dokument, i form av rutiner och dylikt.

När det gäller trafikplaneringens processer visar granskningen att dessa tydliggörs i årshjulet, i det korta perspektivet. I det längre tidsperspektivet tas, sedan tidigare, avstamp i den regionala utvecklingsplanen RUF5 2050 och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. För trafikplanering på medellång sikt har utveckling skett genom att olika strategi- och planeringsdokument har tagits fram, eller är under framtagande.

⁴⁷ Rekommendation nr 28832, Rekommendation nr 28818, Rekommendation nr 28816

⁴⁸ Rekommendation nr 28819

⁴⁹ Rekommendation nr 28842

⁵⁰ Rekommendation 28821

⁵¹ Rekommendation nr 28844

⁵² Kärnprocesserna är: Planera utveckling, Få fler att använda kollektivtrafik, Skapa trafik-, drift- och underhållsaffärer, Genomföra utveckling av infrastruktur, Vidmakthålla tillgångar samt Leverera och förvalta kollektivtrafik. Utöver kärnprocesserna består huvudprocesskartan också av 12 så kallade stödprocesser och fyra Lednings- och styrningsprocesser.

Med utgångspunkt i RUFS och trafikförsörjningsprogrammet har regionens *Kollektivtrafikplan 2050* beslutats av trafiknämnden i juni 2022. Planen presenterar åtgärder som leder i riktning mot målen i RUFS 2050 och trafikförsörjningsprogrammet. Även ett arbete med att ta fram så kallade *sektorsutredningar* har påbörjats inom trafikförvaltningen. Utredningarna är geografiskt avgränsade fördjupade utredningar av Kollektivtrafikplanen, och bryter ner planens regionala perspektiv till mer lokala, sektorsvisa perspektiv och förutsättningar. I nuläget har en sektorsutredning färdigställts⁵³ och två stycken är under framtagande⁵⁴. Sektorsutredningarna ska utgöra underlag och ge input till såväl utvecklingsplaner per trafikslag⁵⁵ som trafikutvecklingsplaner per avtal.

Arbete med *utvecklingsplaner* för samtliga trafikslag pågår. Nämnden rapporterar i sin delårsrapport att samtliga utvecklingsplaner förutom den för Sjötrafik är framtagna; granskningen visar dock att de ännu inte är fastställda. Utvecklingsplanerna ska ha en tidshorisont på 10 år med utblick, och i dem ska det beskrivas *vad* som behöver utvecklas inom trafikslaget samt *varför*. De ska även inkludera konsekvens- och riskanalyser för vad som händer om definierade behov inte hanteras⁵⁶. Granskningen visar att utvecklingsplaner även redovisar ekonomiska konsekvenser för planerade investeringar som genomgått s.k. åtgärdsval (se avsnitt 3.4) eller på andra sätt utretts.

För att ytterligare konkretisera utvecklingsbehov har trafikförvaltningen också initierat ett arbete med *trafikutvecklingsplaner*. Dessa planer är kopplade till specifika trafikavtal och ska, enligt framtagen mall, beskriva utvecklingsområden för aktuellt avtal⁵⁷. Tidshorisonten är tredelad: inför nästa normaltidskifte samt ytterligare fyra respektive nio år framåt. Av intervjuer framgår att i dagsläget har arbetssättet med trafikutvecklingsplaner börjat implementeras för nya bussavtal. Granskningen visar att även andra trafikslag än buss delvis berörs i planerna. Trafikutvecklingsplanerna ska utgöra en brygga mellan den långsiktiga planeringen utifrån Kollektivtrafikplan 2050 och sektorsutredningar till den kortsiktiga, årliga trafikförändringsprocessen.

När det gäller prioritering av åtgärder utifrån ovanstående planer, så ska även en *genomförandeplan* (se avsnitt 3.1.3) tas fram. Såväl genomförandeplan som utvecklingsplaner beslutas på förvaltningsnivå. Nämnden anger i sin delårsrapport för 2022 att en genomförandeplan planeras till hösten som underlag inför budget och investeringsplan 2024.

⁵³ Sektorsutredning Inre Nordväst

⁵⁴ Sektorsutredningarna följer grovt geografin för busstrafikavtalen, men en eventuell förändring av avgränsningen diskuteras på trafikförvaltningen.

⁵⁵ Utvecklingsplaner tas även fram för trafikslagsövergripande funktioner som digitalisering samt kund- och resenärsservice.

⁵⁶ Enligt presentationsmaterial till trafikförvaltningens ledningsgrupp, november 2020.

⁵⁷ Bland annat behov av trafik, förutsättningar för trafik samt planer för stombusstrafik och rödbussar.

Bedömning

När det gäller rekommendationen om effektiviseringar i trafikplaneringen, konstaterar revisionen att en arbetsprocess tagits fram, och används, och att årshjulet för trafikplaneringsprocessen kommer att kopplas till trafikförvaltningens huvudprocesskarta. Rekommendationen bedöms därmed vara åtgärdad.

För rekommendationen till trafikförvaltningens ledning om att tydliggöra trafikplaneringens processer, konstaterar revisionen att det finns en struktur för sammanlänkning av trafikplanering på kort, medellång och lång sikt, men att samtliga de dokument som ska ingå i strukturen ännu inte är färdigställda och beslutade. Det finns dock en planering för framtagande av såväl sektorsutredningar och utvecklingsplaner som trafikutvecklingsplaner och rekommendationen bedöms därmed som åtgärdad.

Rekommendationen till trafiknämnden om att bl.a. säkerställa att trafikplaneringen omfattar olika tidsperspektiv har hanterats genom beslut om Kollektivtrafikplan 2050 respektive den årliga trafikförändringsprocessen. Denna del av rekommendationen bedöms därför vara åtgärdad. När det gäller rekommendationens del om *principiella ställningstaganden och prioriteringar* bör detta ingå i utvecklingsplanerna per trafikslag och den genomförandeplan som årligen ska tas fram. Samtliga utvecklingsplaner och genomförandeplanen ska, enligt planering, finnas framtagna till årsskiftet. Revisionen inväntar planerna och rekommendationen omformuleras och begränsas till de delar som gäller principiella ställningstaganden, prioritering, ekonomiska förutsättningar och hantering av målkonflikter.

3.8 Ledningsnära kostnader och representation

Revisionen har granskat regelefterlevnad när det gäller ledningsnära kostnader kopplade till resor och representation.

Vid granskning av stickprov på slutattestering, som enligt gällande bestämmelse ska göras av deltagarens närmsta chef, har ett avsteg från bestämmelsen noterats. I detta fall har representationskostnader felaktigt attesterats av personal som närvarat på evenemanget. Granskningen visar vidare att det inte finns några specifika beloppsspärrar inlagda i systemet för kontrollerade representationskonton, och att det är en manuell aktivitet att skicka fakturan vidare för slutattest. Revisionen menar att detta innebär risk för att personer med behörighet till systemet kan attesterar egna kostnader eller felaktiga belopp. Revisionen bedömer att kontrollen av attestering i huvudsak är tillräcklig, men att det kan finnas anledning att genomföra utbildningsinsatser för att tydliggöra kraven för attestering vid representation.

3.9 Intern kontroll i ekonomiprocesserna

Revisionen har granskat ett antal områden utan väsentliga iakttagelser. Detta gäller bokslutsprocessen, verksamhetskostnader, fullmakter och behörigheter samt finansiering och leasing.

3.10 Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer

3.10.1 Sjötrafikutskottet och sjötrafikberedningen

I årsrapporten för 2020 lämnade revisionen sju rekommendationer kopplade till sjötrafikutskottet och sjötrafikberedningens ansvar och uppgifter. Rekommendationerna har följts upp genom granskning av reviderad *delegationsordning* för trafiknämnden och reviderad *instruktion* för nämndens utskott och beredningar⁵⁸.

Rekommendationen att trafiknämnden tydligt bör definiera begreppet sjötrafik i styrande dokument för att säkerställa att dessa blir konsistenta i begrepps användningen⁵⁹, bedöms vara åtgärdad då både delegationsordningen och instruktionen uppdaterats och nu innehåller samma begrepp.

Rörande rekommendationen att trafiknämnden bör säkerställa att den beslutanderätt som delegeras till sjötrafikutskottet överensstämmer med delegeringsreglerna i kommunallagen och är tillräckligt specificerad⁶⁰, så bedöms denna inte vara åtgärdad. Delegationsordningens uppdaterering innebär inte, enligt revisions bedömning, en otvetydig specificering av utskottets beslutanderätt, då delegationens skrivningar skulle kunna tolkas som att utskottet inte har någon delegation överhuvudtaget.

När det gäller rekommendationen att trafiknämnden bör säkerställa att delegationen till sjötrafikutskottet respektive förvaltningschef för trafikförvaltningen rörande sjötrafik inte överlappar varandra⁶¹, så framgår ur den reviderade delegationsordningen att ett förtydligande införts. Nu framgår att sjötrafikutskottets delegation gäller i den mån beslutanderätten inte delegerats till förvaltningschefen. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

Rekommendationerna till trafiknämnden att *dels* revidera sin instruktion och delegationsordning så att utskottets tjänstgörande ordförande inte kan fatta beslut i ärenden som är så brådskande att utskottets avgörande inte kan avvaktas⁶², *dels* revidera sin instruktion när det gäller undertecknande av handlingar så att det är förenligt med kommunallagen och reglementet⁶³ bedöms vara åtgärdade. Detta då både delegationsordning och instruktion blivit reviderade och skrivningarna tagits bort i enlighet med rekommendationerna.

Kopplat till rekommendationen att trafiknämnden bör säkerställa att underorganen följer nämndens instruktion när det gäller återrapportering av utskottets beslut och anmälan av protokoll⁶⁴, så visar den uppföljande granskningen att arbete pågår med en allmän rutin för delegationsbeslut. Rutinen är

⁵⁸ TN 2021-0001

⁵⁹ Rekommendation nr 58181

⁶⁰ Rekommendation nr 58182

⁶¹ Rekommendation nr 58183

⁶² Rekommendation nr 58184

⁶³ Rekommendation nr 58185

⁶⁴ Rekommendation nr 58186

dock inte färdigställd, och rekommendationen bedöms därmed inte vara åtgärdad.

Rekommendationen att trafiknämnden bör se över ärendeberegningsprocessen, 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 förslag⁶⁵ bedöms inte vara åtgärdad, då förvaltningen ännu inte påbörjat något åtgärdsarbete.

3.10.2 Fastighetsägar- och byggherreansvaret

Revisionen har tidigare granskat⁶⁶ om det finns en tydlig ansvarsfördelning inom Region Stockholm, som säkerställer att fastighetsägar- och byggherreansvaret gällande kollektivtrafikens fastigheter hanteras i enlighet med gällande lagstiftning och regionens styrande dokument. I granskningen lämnades en rekommendation till nämnden att säkerställa att det i avtal och delegationsordning på ett entydigt sätt framgår vilken organisatorisk enhet som har fastighetsägar- respektive byggherreansvaret⁶⁷. Vidare rekommenderades ledningen för trafikförvaltningen respektive förvaltning för utbyggd tunnelbana att säkerställa att ansvaret för att följa gällande lagstiftning tydligt framgår i interna styrdokument⁶⁸. Ledningarna rekommenderades också att säkerställa att vidaredelegation av byggherreansvaret sker direkt från förvaltningschef till ansvarig medarbetare⁶⁹. I yttrandet över revisionens rapport har trafiknämnden uttryckt synpunkter som avviker från revisionens bedömning.

Angående rekommendationen om att säkerställa en entydig fördelning av fastighetsägar- respektive byggherreansvaret menar revisionen att någon omedelbar åtgärd inte behöver vidtas för att förtydliga detta. I samband med eventuella framtida revideringar av samarbetsavtal bör dock nämnden förtydliga att fastigheter är en tillgång som omfattas av samarbetsavtalet samt inkludera en definition av byggherreansvaret. Detta kan göras på liknande sätt som i avtal på hälso- och sjukvårdsområdet. Rekommendationen formuleras om till att gälla för framtida revideringar.

När det gäller rekommendationen att säkerställa att ansvaret för att följa gällande lagstiftning efterlevs instämmer revisionen, i sak, i trafiknämndens uppfattning att det är en självklar utgångspunkt att gällande lagstiftning alltid ska följas. Revisionen menar trots det att det finns anledning att förtydliga vissa förhållanden i styrdokumenterna för att undvika att ansvaret faller mellan stolar. Revisionen bedömer att någon omedelbar åtgärd inte heller här behö-

⁶⁵ Rekommendation nr 58187

⁶⁶ Regionrevisorerna projektrapport 10/2021 Fastighetsägar- och byggherreansvaret för kollektivtrafikens fastigheter

⁶⁷ Rekommendation nr 75953

⁶⁸ Rekommendation nr 75954 och 75956

⁶⁹ Rekommendation nr 75955 och 75957

ver vidtas. I framtida revideringar av interna styrdokument bör ansvarsfördelningen förtydligas på liknande sätt som i avtal på hälso- och sjukvårdsområdet där detta framgår. Rekommendationen formuleras om till att gälla för framtida revideringar.

Rörande rekommendationen om vidaredelegation av byggherreansvaret anför trafiknämnden att det ansvar som vidarefördelats genom särskilt upprättade delegeringar⁷⁰ utgör verkställighet, och inte delegering enligt kommunallagens mening. Revisionens bedömning är att detta kan vara ett gränsland. Detta då det på vissa punkter kan finnas utrymme för delegaten att göra självständiga bedömningar, vilket skulle innebära delegation snarare än verkställighet. Givet att det rör sig om ett gränsland, bedömer revisionen dock att rekommendationen utgår. Samtidigt vill revisionen understryka att trafikförvaltningens respektive förvaltning för utbyggd tunnelbanas ledning bör göra noggranna avvägningar, i varje givet fall, för att säkerställa att delegationer inte sker i strid med kommunallagens bestämmelser.

3.10.3 Rekommendationsuppföljning kopplad till ekonomiprocesserna
Revisionen har följt upp ett antal tidigare rekommendationer gällande intern styrning och kontroll inom ekonomiprocesserna. Det handlar om ansvar för, och förvaltning av, ingångna avtal, ansvar för, och kontroll av inköpsrutiner⁷¹ samt avtalsregister för fastighetsbeståndet⁷².

För rekommendationen kopplad till *ansvar för, och förvaltning av, ingångna avtal* visar granskningen att samtliga avtal ska vara diarieförda i dokumenthanterings- och diarieföringssystemet Edit. Det finns dock inget särskilt register i Edit, som gör att det på ett enkelt sätt går att söka fram avtalsinformation. Trafikförvaltningen använder sig därför av en avtalskatalogfunktion i en annan systemlösning, där övergripande data för ingångna avtal läggs upp i samband med att en upphandling avslutas av enheten Inköp och upphandling. Det är sedan den enskilda avtalsförvaltaren, och inte enheten Inköp och upphandling, som har förvaltningsansvaret hänförligt till ingångna avtal. Om avtalsförvaltarna väljer att förlänga ett avtal är det inte säkert att Inköp och upphandling erhåller denna information och att uppdatering sker i avtalskatalogen. Detta kan t.ex. leda till att det ser ut som att ett giltigt avtal har löpt ut, när så inte är fallet. I granskningen framkommer att det pågår ett utvecklingsarbete inom Inköp och upphandling, där samtliga ingångna avtal ska inventeras och avtalskatalogen uppdateras utifrån inventeringen. Revisionen bedömer att för att avtalskatalogen ska kunna hållas uppdaterad framöver kommer det att krävas en kontinuerlig uppföljning. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

⁷⁰ Dokument benämnda Arbetsmiljödelegering för byggherrerepresentant enligt arbetsmiljölagen.

⁷¹ Rekommendation nr 28798 och 28803

⁷² Rekommendation nr 28802

Rörande rekommendationen om *ansvar för kontroll av inköp per leverantör* visar den uppföljande granskningen att det fortsatt saknas 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. Av granskningen framgår att en konsultanskaffningsprocess är påbörjad för att utföra en behovsanalys av ett beställningssystem. Rekommendationen kvarstår.

När det gäller rekommendationen om *avtalsregister för fastighetsbeståndet* visar granskningen att en genomgång av fastighetsbeståndet i fastighetssystem pågår. Arbetet inkluderar genomgång av befintliga avtal för att säkerställa att avtalen finns tillgängliga i avtalsdatabasen. Arbetet är i stora delar färdigställt. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

4 Förvaltning för utbyggd tunnelbana

I detta avsnitt görs en bedömning av ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat samt intern styrning och kontroll avseende FUT-verksamheten. Som framgått av avsnitt 1 redovisas räkenskaperna samlat för hela trafiknämnden samt SL-koncernen i avsnitt 5.

4.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat – prognos per 2022-08-31

4.1.1 Ekonomiskt resultat

Nämnden prognostiserar årets resultat för FUT till 0 kr, vilket är i linje med fullmäktiges resultatkrav (se dock avsnitt 4.2.3). Förvaltningen har inte särredovisat någon merkostnad eller något inkomstbortfall med anledning av coronapandemin.

Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt.

Periodens investeringar uppgår till 3 196 mnkr. För helåret 2022 är prognosen 5 625 mnkr, vilket understiger budget med 537 mnkr. Revisionen noterar att indexutbetalningar, dvs. mellanskillnaden mellan konsumentprisindex (KPI) och byggindex (se nedan), har börjat betalas ut under året och ökar investeringsutgifterna. Samtidigt gör tidsförskjutningar i investeringsobjekten att den totala prognosen understiger budget för året.

Avvikelser mellan prognos och budget analyseras per investeringsobjekt. Till stor del är avvikelserna hänförliga till tidsförskjutningar, men även till omplanering utifrån optimeringsarbete samt aktualiserade kostnadsbedömningar.

Revisionen konstaterar att nämnden/FUT lyfter ekonomiska risker förknippade med index. Den totala investeringsutgiften för FUT:s projekt utgår från prisnivån i januari 2016 i de avtal som tecknats inom ramen för Stockholms-

och Sverigeförhandlingen. Prognosen har räknats upp till dagens prisnivå med utfall för KPI, vilket är vad som stipuleras i avtalen mellan parterna. Därefter har investeringsprognosen räknats upp med en KPI-prognos framåt, i enlighet med regionledningskontorets anvisningar. Liksom tidigare understryker nämnden/FUT att det finns en risk att KPI-ökningen blir lägre än faktiskt byggindex, som är det index som nämnden/FUT arbetar med i sina avtal. Den här kostnadsrisken täcks inte i gällande avtal. Nämnden/FUT rapporterar att risken är väsentlig och att den har börjat falla ut under året. Ingen redovisning av faktiska summor ingår dock i delårsrapporten. Nämnden redogör för ett antal åtgärder som under de senaste åren har vidtagits för att beräkningsmässigt minska indexskillnaden mellan byggindex och KPI. Rådande indexläge gör dock att differensen mellan de två indexen nu ökar.

Revisionen noterar, liksom i tidigare granskningar, betydande risker gällande hur Stockholmsförhandlingen, och även Sverigeförhandlingen, hanterat indexproblematiken. Risken accentueras ytterligare genom att gapet mellan KPI och byggindex nu ökar, på grund av rådande samhällsekonomiska läge. Revisionen menar därför att trafiknämnden behöver efterfråga en kontinuerlig analys och uppföljning av indexutvecklingen, samt att återrapportering också sker till fullmäktige.

4.1.2 Verksamhetsmässigt resultat

Regionfullmäktiges övergripande uppdrag för nämnden/FUT är att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt gällande avtal från Stockholmsförhandlingen.

I enlighet med regionledningskontorets anvisningar redovisar nämnden/FUT prognos för en indikator kopplad till fullmäktiges inriktningsmål *En hållbar regional utveckling*. Indikatorn är *Administrativa kostnader ska minska*, och nämndens prognos är att målnivån uppnås på årsbasis. Utöver detta har, för varje verksamhetsspecifikt mål som förvaltningen ska förhålla sig till, lokala, nämndbeslutade mål och indikatorer tagits fram. Nämnden/FUT prognosticerar att majoriteten av de redovisade indikatorerna kommer att uppnås under året.

För det verksamhetsspecifika målet *2035: Region Stockholms verksamheter är resilienta* har nämnden/FUT prognostiserat måluppfyllelse för indikatorn *Antal olyckor med frånvaro mer än åtta timmar per miljon arbetade timmar*. Av delårsrapporten framgår att både indikatorn och det mätetal som används vid uppföljning omarbetats sedan 2021⁷³. Mätetalet som nu används benämns LTAR (Lost Time Accident Rate) och anger antalet arbetsplatso-lyckor med frånvaro i mer än 8 timmar per miljoner arbetade timmar. Enligt

⁷³ LTAR är ett mätetal som är vanligt i branschen, vilket möjliggör såväl uppföljning över tid som jämförelser med andra jämförbara aktörer. För den tidigare indikatorn: *Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor och arbetsmiljöutbud* var målet att antalet olyckor och tillbud skulle vara 0. I enlighet med denna indikator hade nämnden inte uppnått målet i år, då tio olyckor med frånvaro redan inträffat.

nämnden/FUT ska det nya måtetalet underlätta och stärka den långsiktiga kontroll- och uppföljningsförmågan.

Den av nämnd beslutade indikatorn *Samtliga obligatoriska utbildningar enligt beslutat utbildningsprogram ska vara genomförda* kommer, enligt nämndens prognos inte att uppnås. Trots att nämnden/FUT inte prognosticerar måluppfyllelse framgår det i delårsrapporten att huvudsyftet med måtetalet är att belysa vikten av de obligatoriska utbildningarna, vilket nämnden/FUT anser har framgått.

Trafiknämnden har två specifika fullmäktigeuppdrag med koppling till FUT:s verksamhet: *att planera för kostnadssänkande åtgärder bland annat med beaktande av lärdomar av nya arbetssätt under pandemin respektive att återkomma till fullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund och Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan*⁷⁴. Status för båda uppdragen anges vara pågående enligt plan.

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

4.2 Intern styrning och kontroll

4.2.1 Ekonomi- och verksamhetsstyrning

Revisionen har granskat ekonomi- och verksamhetsstyrning utan väsentliga iakttagelser.

4.2.2 Plan för intern kontroll

Trafiknämnden har fastställt en för året aktuell plan för intern kontroll avseende förvaltning för utbyggd tunnelbana⁷⁵. I samband med nämndens delårsrapport har planen för intern kontroll följts upp och en ny riskbedömning har gjorts.

Nämnden/FUT har sammantaget identifierat 23 risker som tagits med i planen för intern kontroll, nio risker värderas till mycket hög och övriga 14 som hög. Riskerna är kopplade till fullmäktiges mål och har delats in i 10 olika områden.

Riskerna med de allra högsta riskvärderingarna är *Hanteringen av berg innehållande sulfider med förurningspotential* samt *Indexutveckling överskrider intäktsutvecklingen eller indexutvecklingen är högre än beräknat* bedöms som mycket höga. Den sistnämnda risken har värderats till högsta möjliga riskvärde, enligt regionens modell för värdering av risker.

Under året har två nya risker tillkommit: *Brist på cement* och *Entreprenadberg klassas som avfall i stället för biprodukt*. Risken *Kalkyl för tunnelbana till Älvsjö överskrider ram, kontrollstation 1* har under perioden utvecklats

⁷⁴ FUT 2021 - 0414

⁷⁵ RS 2021-0685

till att koppla an till kontrollstation 2⁷⁶. Risken omnämns i löptexten i nämndens delårsuppföljning, men inte i den fördjupande sammanställningen av mål, risker, kontroller och åtgärder. Granskning visar att nämnden/FUT hanterat risken internt (från kontrollstation 1) samt inte rapporterar risken till delåret, med anledning av interna verksamhetsförändringar som inneburit ny riskägare. Nämnden/FUT avser att rapportera om den uppdaterade riskbildden till verksamhetsberättelsen för 2022.

Riskerna *Plan för organisation och strategi för överlämning saknas och Upprepade allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud* har i nämndens/FUT:s delårsuppföljning nedvärderats, medan risken *Överlämning/mottagning dokumentation inkl. förvaltningsdata saknas (t.ex. BIM)* uppvärderats från hög till mycket hög.

I nämndens/FUT:s uppföljning framgår att det finns risker där effekten av planerade eller genomförda åtgärder bedöms som osäker. Bedömningen avser i huvudsak riskerna *Livstidsförlängning Grönt signalsystem* och *Mottagandet av modell för anläggningen fungerar inte*. Gemensamt för riskerna är att de behöver hanteras i samråd med andra parter, framför allt trafikförvaltningen.

Bedömning

Revisionen bedömer att nämnden/FUT upprättat en aktuell plan för intern kontroll, utifrån dokumenterad risk- och väsentlighetsanalys, samt följt upp densamma i samband med nämndens/FUT:s delårsrapportering. Revisionen noterar att nämnden/FUT hanterar risker löpande under året, och att sammanställningen av risker i planen för intern kontroll därför kan förändras mellan de ordinarie rapporteringstillfällena. Revisionen kommer att följa utvecklingen fortsättningsvis.

4.2.3 Intern kontroll i ekonomiprocesserna

Region Stockholms andel av finansieringen

Nämnden/FUT ska, enligt fullmäktiges budget, årligen uppvisa ett nollresultat då förvaltningens kostnader täcks av inbetalningar från de finansierande parterna inom Stockholmsförhandlingen.

Region Stockholm hanterar regionens andel av finansieringen som ett lån – och inte som ett bidrag – vilket ger ränteeffekter för FUT:s del. I och med flytten av den pågående anläggningen till AB SL, och att regionens del av

⁷⁶ För investeringsobjekten som omfattas av Sverigeförhandlingens avtal har en arbetsgång med kontrollstationer beslutats av den partssammansatta styrelsen: Kontrollstation 1 *efter genomförd lokaliseringstudie*, kontrollstation 2 *vid färdigställande av systemhandling* och kontrollstation 3 *inför byggstart*. Vid samtliga kontrollstationer ska en prognos presenteras avseende kostnad, funktion och tid samt, vid avvikelser, även redovisas förslag på anpassningar. Kontrollstation 1 passerades i december 2021, då styrelsen beslöt att ställa sig bakom att förvaltningen driver projektet vidare.

finansieringen sker via lån, konstaterar revisionen, liksom tidigare, att upp-
lägget omöjliggör ett nollresultat för FUT, konsoliderat⁷⁷. Erhållna bidrag
från övriga parter tas upp som en intäkt för att täcka kostnaderna, medan lå-
net från Region Stockholm täcker betalningen av kostnaderna. Region Stock-
holms andel återspeglas således som ett negativt resultat, dvs. den del av
kostnaderna som täcks av lån istället för bidrag. Vidare föreligger det en mel-
lanskillnad mellan anslag, som är fastställt på förhand, och ränteutfallet, som
förändras löpande baserat på ränteläget.

Nämnden/FUT rapporterar att nollresultatkravet enbart hänför sig till för-
valtningsdelen, och inte till dotterbolaget NTAB eller SL/FUT. Revisionen
konstaterar att, med nuvarande upplägg, kommer intäkterna att avvika från
kostnaderna motsvarande Region Stockholms andel av finansieringen varje
räkenskapsår för SL/FUT. Trots detta prognostiserar nämnden/FUT årets re-
sultat till 0 kr.

Granskningar utan väsentliga iakttagelser

Revisionen har granskat ett antal områden utan väsentliga iakttagelser. Detta
gäller nämnden/FUT:s styr- och ledningssystem, ledningsnära kostnader och
representation, bokslutsprocessen samt verksamhetskostnader.

Bedömning

Revisionen konstaterar att den nuvarande lösningen gällande Region Stock-
holms andel av finansieringen, via lån, skapar en otydlig redovisning samt
omöjliggör att det budgeterade nollresultatet för verksamheten kan uppnås.
Mot bakgrund av att FUT:s verksamhet huvudsakligen bedrivs med extern
finansiering vill revisionen framhålla vikten av en tydlig och transparent re-
dovisning.

4.2.4 Rekommendationsuppföljning

Under hösten 2021 inrättades ett nytt, helägt dotterbolag (SL Nya Tunnelba-
nan AB, NTAB) inom SL för den byggverksamhet som bedrivs inom ramen
för 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen Ramavtal 6. I
de specifika ägardirektiven anges att bolaget ”ska tillhandahålla byggtjänster
avseende tunnelbaneutbyggnaden åt AB Storstockholms lokaltrafik”. Gransk-
ning visade dock att det även är aktuellt för bolaget att utföra arbeten åt an-
nan part, exempelvis kommuner eller andra mark- och ledningsägare. Revis-
ionen rekommenderade därför att *en riktlinje för fakturering till extern part*
upprättas⁷⁸. Uppföljande granskning visar att riktlinjer gällande prissättning
för tjänster utförda av NTAB har upprättats. Rekommendationen bedöms
därmed vara åtgärdad.

⁷⁷ Dvs. förvaltningsdelen (FUT), bolagsdelen inom SL (SL/FUT) samt dotterbolaget SL Nya Tunnelbanan AB.

⁷⁸ Rekommendation nr 77065

Revisionen har även följt upp ett antal rekommendationer kopplade till fastighetsägar- och byggherreansvaret, som berör såväl förvaltning för utbyggd tunnelbana som trafikförvaltningen (se avsnitt 3.10.2).

5 Räkenskaper

I detta avsnitt görs en bedömning av om trafiknämndens och AB SL:s räkenskaper i sin helhet är upprättade i enlighet med lagstiftning och god redovisningssed så att de ger en rättvisande bild av resultat och ställning.

5.1 Delårsrapport 2022-08-31

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

I granskningen har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med god redovisningssed och de regioninterna anvisningarna.

Den auktoriserade revisorn noterar att SL:s prognostiserade resultat för 2022 med fortsatt lägre intäkter innebär en risk för att det egna kapitalet på sikt förbrukas. Det kan i så fall uppstå behov av kapitaltillskott.

6 Yttrande över Årsrapport 2021

Nämnden har 2022-06-21 lämnat yttrande över revisionens årsrapport för 2021. Nämnden har i sitt yttrande framhållit synpunkter som avviker från revisionens synpunkter i rapporten, när det gäller brandsäkerhet. Nämnden delar inte revisionens beskrivning att Stockholms brandförsvares föreläggande kan ses som en definition av vad som utgör ett fullgott brandskydd för tunnelbanan. I stället framhålls att ett flertal andra åtgärder måste vidtas för att brandskyddet ska kunna anses vara fullgott. Revisionen fortsätter att följa brandsäkerhetsarbetet.

Vad gör regionrevisorerna?

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

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

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

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





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

Regionrevisorerna

Rekommendationer till nämnd/styrelse – Delår 2022

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Avtalsstyrning och uppföljning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28832 Från rapport 2016 Årsrapport Tidigare ID 970	Trafiknämnden bör, i enlighet med fullmäktiges program för privata utförare och nämndens reglemente, säkerställa uppföljningen av privata utförare och fastställa hur nämnden samt dess utskott och beredningar ska få information om avtalsuppföljningen.		Delår 2022 Revisionens uppföljande granskning har visat att rapportering till trafiknämnden av planeringsstudier sker på ett strukturerat sätt, samt att övergripande information om avtalsuppföljning ges i samband med tertial- och årsrapportering, vid behov samt på begäran. Av granskningen framgår vidare att rapportering till nämnden gällande uppföljning av privata utförare ligger i linje med vad som anges i <i>Riktlinjer för uppföljning och insyn av verksamhet som utförs av privata utförare</i> vilket har ersatt <i>program för uppföljning av privata utförare</i> . Rekommendationen bedöms därmed som åtgärdad.
28881 Från rapport 2018/6 Projektrapport Tidigare ID 1341	Trafiknämnden bör stärka kontroll och uppföljning för att säkerställa att planerad ersättningstrafik utförs i enlighet med beställning.		ÅR 2021 Revisionen bedömer att trafiknämnden inte har stärkt formerna för kontroll och uppföljning av planerad ersättningstrafik. Trafikförvaltningen har dock påbörjat ett arbete internt, som enligt förvaltningen kommer att möjliggöra en stärkt kontroll och uppföljning av beställd ersättningstrafik i framtiden. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
34241 Från rapport 2019/13 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.	●	Delår 2022 En arbetsprocess för att identifiera effektiviseringar har tagits fram, och används. Årshjulet för trafikplanering, där effektiviseringsarbetet ingår, planeras att kopplas till trafikförvaltningens huvudprocesskarta. Mot bakgrund av att rekommendationen är från 2015, och att ett arbets sätt som ligger i linje med rekommendationen har implementerats, bedöms rekommendationen vara åtgärdad.
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	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	●	Delår 2022 En genomgång av fastighetsbeståndet är pågående. Arbetet inkluderar genomgång av befintliga avtal för att

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 25	fullständig inventering och uppmätning av lokalbeståndet genomförs. Dessa åtgärder är avgörande för att säkerställa den information som ligger till grund för hyresfaktureringen.		säkerställa att avtalen finns tillgängliga i avtalsdatabasen. Arbetet är i stora delar färdigställt och revisionen inväntar avslut. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
75953 Från rapport 2021/10 Projektrapport	Trafiknämnden bör i framtida revideringar av samarbetsavtal med AB SL och NTAB säkerställa att det på ett entydigt sätt framgår vilken organisatorisk enhet som har fastighetsägar- och byggherreansvar för kollektivtrafikens fastigheter.	—	Delår 2022 Efter hantering av trafiknämndens yttrande över projektrapporten formuleras rekommendationen om till att gälla för framtida revideringar av samarbetsavtal. Detta kan göras på liknande sätt som i avtal på hälso- och sjukvårdsområdet.

Hållbarhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
66462 Från rapport 2021/02 Projektrapport	Trafiknämnden bör, tillsammans med regionstyrelsen, fastighets- och servicenämnden och Locum AB, tydliggöra vilka prioriterade insatser som behöver genomföras för att säkerställa att regionens samhällsviktiga verksamheter kan motstå och hantera framtida klimatförändringar.	●	Delår 2022 Arbete med KRSA är genomfört, med ett antal identifierade aktiviteter som behövs på lång och kort sikt. Vidare uppges handlingsplaner vara planerade för åtgärder på kort sikt respektive systematiskt arbete med klimatanpassning. Det mer långsiktiga arbetet behöver kopplas till ett övergripande arbete med Region Stockholm-perspektiv, där trafikförvaltningen bör ingå. Ev kan erfarenheter och underlag från det Vinnova-finansierade projektet "MUKLIS" https://www.ri.se/sv/vad-vi-gor/projekt/multifunktionell-urban-klimatanpassning-i-samverkan användas i ett helhets- och systemperspektiv. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
66463 Från rapport	Trafiknämnden bör besluta om klimat-, risk- och sårbarhetsanalysen i enlighet med fullmäktiges budget.	●	Delår 2022



Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
2021/02 Projektrapport			Revisionen har inte funnit beslut i nämnden om risk- och sårbarhetsanalys. Rekommendationen bedöms därmed inte vara 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 2022 revisionens uppföljande granskning visar att det fortsatt saknas 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. Av granskningen framgår att en konsultanskaffningsprocess är påbörjad för att utföra en behovsanalys av ett beställningssystem. Rekommendationen bedöms som delvis åtgärdad.
28816 Från rapport 2015/2 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.	●	Delår 2022 Granskningen visar att det i dagsläget finns en trafikupphandlingsplan där strategiska utvärderingar, förberedande arbete inför en upphandling och studier tidsätts och ger en kontinuerlig planering över kommande upphandlingar och när studiefas behöver inledas givet avtalslut inkl. ev. optioner. Trafikförvaltningen även utvecklat en modell och metodik för uppföljning av trafiknämndens trafikavtal. Uppföljningen sker på strategisk, operativ och taktisk nivå. Sektorutredningar utgör även en viktig del i studiefasen och förutsättningar. Åtgärdsvalsanalyser och utvecklingsplaner utgör även viktiga indata till studiefasen för kommande avtal. Revisionens uppföljning visar även att det pågår ett kontinuerligt förbättringsarbetet för att stärka synkroniseringen

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			mellan dessa områden under 2022. Rekommendationen bedöms som åtgärdad.
28818 Från rapport 2015/3 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.		Delår 2022 Revisionens uppföljande granskning visar att ansvar för överlämning mellan avdelningarna framgår av gällande arbetsordning, rutiner för avtalsutvärdering och studier. Av granskningen framgår att ambitionen alltid är att samma personer som varit projektledare för en strategisk utvärdering även leder eventuell planeringsstudie för att få en kontinuitet i erfarenhetsåterföringen till avtalet. Arbetet med huvudprocesskarta har fortgått och det har tagits fram processägare och processledare för huvudprocessens område. Arbetet med huvudprocesskartan är en långsiktigt process som kommer fortgå kontinuerligt framöver i takt med att organisationen utvecklas. Rekommendationen bedöms som åtgärdad.
28819 Från rapport 2015/3 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.		Delår 2022 Granskningen visar att det i dagsläget finns en trafikupphandlingsplan där strategiska utvärderingar, förberedande arbete inför en upphandling och studier tidsätts. En övergripande upphandlingsplan för hela förvaltningen är även framtagen, det har dock förekommit svårigheter för vissa avdelningar att sammanställa sitt upphandlingsbehov. Ett utvecklingsarbete med införande av utvecklingsplaner leds av SU, med syfte att bland annat förbättra den förvaltningsgemensamma upphandlingsplanen. Revisionen ser positivt på trafiknämndens pågående arbete. Rekommendationen bedöms delvis åtgärdad.

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28831 Från rapport 2016/2 Projektrapport Tidigare ID 912	Trafiknämnden bör stärka systemet för bevakning av näravtal löper ut i syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar.	●	ÅR 2021 Granskningen visar att en så kallad funktionsbrevlåda i systemet Mercell TendSign har införts för nämndens alla avtal från och med 2020 med den funktionen att systemet signalerar att arbete ska påbörjas av den som förvaltar avtalet. Någon motsvarande funktion för äldre avtal finns inte vare sig manuell eller via något systemstöd. Revisionen bedömer att vidtagen åtgärd medför en förbättring för de avtal som tecknats efter funktionsbrevlådans införande, men bedömer att rekommendationen fortfarande är lika aktuellt för äldre avtal. Bedömningen görs därmed att rekommendationen är delvis åtgärdad. Planerna på ett för regionen gemensam upphandlings- och avtalstjänst medför sannolikt förbättringar även för funktionen att bevaka näravtal löper ut.
28882 Från rapport 2018/6 Projektrapport Tidigare ID 1342	Trafiknämnden bör stärka förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik beställs till marknadsmässiga priser.	●	ÅR 2021 Granskningen visar att trafiknämnden inte förändrat förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik ska kunna beställas till marknadsmässiga priser, eftersom samma spårtrafikavtal fortfarande gäller. Inom ramen för det interna arbetet med att utveckla ersättningstrafik i framtida spårtrafikavtal avses denna aspekt omhändertas. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
77066 Från rapport 2021 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att uppföljningar görs av genomförda upphandlingar så att samtliga direktupphandlingar över 100 000 kr beslutas i enlighet med det interna regelverket.	—	

Regionrevisorerna

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
73831 ¹ Från rapport 2021/08 Projektrapport	Trafiknämnden bör tydliggöra förutsättningarna och formerna för samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT för att undvika målkonflikter i förvaltningarnas olika uppdrag.	—	
28884 Från rapport 2018/12 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 2020/4 Projektrapport	Trafiknämnden bör verka för att målstyrning stärks för att skapa bättre förutsättningar för en tillräcklig intern styrning och kontroll av gemensamma arbeten i anslutning till Slussen.	●	Delår 2022 Rekommendationen har formulerats om till att enbart omfatta målstyrning, då riskhanteringen - som tidigare ingick i rekommendationen - bedöms ha stärkts genom en tydlig struktur och hantering internt på förvaltningen och i operativa samverkansforum tillsammans med Stockholms stad. När det gäller gemensam målstyrning med staden bedömer revisionen att det återstår ett utvecklings- och samverkansarbete för att stärka förutsättningarna. Översyn av struktur

¹ Denna rekommendation berör även FUT.

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			och arbetssätt i de strategiska mötesnivåerna pågår, vilket kan bidra till en sådan förstärkning. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
54036 Från rapport 2020/4 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.	●	Delår 2022 Rapporteringsstrukturen för investeringsobjekt har förändrats fr o m delårsrapporteringen 2022, så att investeringsobjekt med koppling till Slussen redovisas efter varandra. Denna förändring underlättar förståelsen för vilka investeringsobjekt som bedrivs i anslutning till Slussen och, i viss mån, kopplar an till varandra. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
54037 Från rapport 2020/4 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.	●	Delår 2022 Utveckling och förbättring har skett kopplat till investeringskalkyler och ekonomisk analys i underlagen för investeringsbeslut. Fortsatt förbättringspotential bedöms dock finnas med anpassning och standardisering av en miniminivå för olika investeringstyper, så att det blir enklare att följa förändringar genom investeringens olika faser. Helheten kan granskas först när det finns investeringar som genomgått hela investeringsprocessen enligt regionens riktlinje för investeringar. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
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	Trafiknämnden bör säkerställa att utvärdering och erfarenhetsåterföring i avtalshanteringen inom	—	

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
2020 Årsrapport	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 genomförande-beslut som ett samlat investeringsobjekt.	–	
73833 ² Från rapport 2021/08 Projektrapport	Trafiknämnden bör utveckla ett gemensamt övergripande riskhanteringsarbete för trafikförvaltningen och FUT, där området överlämning-mottagning prioriteras.	–	
73834 Från rapport 2021/08 Projektrapport	Trafiknämnden bör löpande efterfråga, och till regionstyrelsen rapportera, en sammanhållen bild av samtliga investeringar med koppling till utbyggnaden av tunnelbanan.	–	

Strategisk styrning och organisation

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
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.

² Denna rekommendation berör även FUT.

Regionrevisorerna

Säkerhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28820 Från rapport 2015/11 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 2017/3 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 er hålla 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 er hålla 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 trafikotövarna, dels internt inom trafikförvaltningen.	●	ÅR 2021 Revisionen noterar att en säkerhetsbestämmelse för fysisk säkerhet (vilket inkluderar skal- och tillträdesskydd) som rör säkerhetskänslig verksamhet är antagen. Säkerhetsbestämelsen för fysisk säkerhet som inte rör säkerhetskänslig

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			verksamhet planeras att antas under 2022. 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 2021 Status kvarstår då det finns avtal som inte prioriteras.
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 2021 Granskningen visar att genom en successiv hantering av Stockholms brandförsvares föreläggande tar trafiknämnden steg mot att skapa förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd. Då arbetet med "det stora brandprojektet" inte redovisas för nämnden bedömer revisionen dock att det inte finns en samlad planering och löpande uppföljning avseende brandskyddsarbetet. 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 2021 Revisionen konstaterar att trafikförvaltningens interna riskarbete nu har ett tydligare fokus mot säkerhet, vilket medför att nämnden erhåller ett mer genomarbetat underlag för att prioritera åtgärder inom säkerhetsområdet. Revisionen bedömer dock att det fortfarande finns behov av att tydliggöra den långsiktiga strategiska säkerhetsinriktningen utifrån ett mer samlat perspektiv, där exempelvis kontinuitetsplanering ingår. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Regionrevisorerna

Verksamhetsstyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28842 Från rapport 2016/3 Projektrapport Tidigare ID 1015	Trafiknämnden bör säkerställa att styrningen av trafikplaneringen som helhet omfattar principiella ställningstaganden och prioriteringar vilket även innefattar att ta ställning till hur ekonomiska förutsättningar och eventuella målkonflikter ska hanteras.	●	Delår 2022 Rekommendationen innefattade tidigare även olika tidsperspektiv, vilket revisionen bedömer har hanterats genom beslut om Kollektivtrafikplan 2050 respektive den årliga trafikförändringsprocessen. Denna del av rekommendationen bedöms därför vara åtgärdad, och utgår. När det gäller principiella ställningstaganden och prioriteringar torde detta ingå i utvecklingsplanerna per trafikslag och den genomförandeplan som årligen ska tas fram. Revisionen behöver invänta planerna för att kunna bedöma helheten, och då det finns en planering för att samtliga planer ska finnas framtagna till årsskiftet, bedöms rekommendationen vara delvis åtgärdad.
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.	●	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.
28876 Från rapport 2018 Delrapport Tidigare ID 1307	Trafiknämnden bör tillsammans med tillväxt- och regionplanenämnden tydliggöra hur landstingets ansvar för replipunkterna ska hanteras.	●	ÅR 2021 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. En

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			inventeringsrapport har tagits fram av länsstyrelsen, vars syfte var att bland annat tydliggöra ansvarsförhållanden kring de olika replipunkterna. Revisionen noterar att inventeringsrapporten har färdigställts under 2021 men att resultatet av rapporten inte tydliggör ansvarsförhållanden kring replipunkterna. Enligt intervjuer kommer trafikförvaltningen själva behöva tydliggöra ansvarsfördelning kring replipunkterna. Resultatet av detta arbete kommer i första hand stämmas av med regionledningskontoret och trafiknämnden innan dialog förs med externa aktörer. Arbetet planeras att slutföras inom trafikförvaltningen under 2022. Rekommendationen bedöms delvis vara åtgärdad.
28885 Från rapport 2018/12 Projektrapport Tidigare ID 1403	Trafiknämnden bör redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.	●	Delår 2022 Ett omfattande arbete pågår på förvaltningen kopplat till redovisning och prioritering av resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar. Arbetet är långsiktigt och inkluderar bl a hantering av anläggningens skick i asset management-system. Revisionen understryker vikten av att nämndens redovisning av behov av ersättningsinvesteringar utvecklas parallellt med att det interna arbetet på förvaltningen utvecklas. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
34239 Från rapport 2019/13 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 2019/13 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.	—	

Regionrevisorerna

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 begrepps användningen.	●	Delår 2022 Såväl delegationsordning för trafiknämnden som instruktion för nämndens utskott och beredningar har reviderats och innehåller nu samma definition av begreppet sjötrafik. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
58182 Från rapport 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att den beslutanderätt som delegeras till sjötrafikutskottet överensstämmer med delegeringsreglerna i kommunallagen och är tillräckligt specificerad.	●	Delår 2022 Nämndens delegationsordning har reviderats men revideringen innebär inte, enligt revisionens bedömning, en otvetydig specificering av utskottets beslutanderätt, då delegationens skrivningar skulle kunna tolkas som att utskottet inte har någon delegation överhuvudtaget. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
58183 Från rapport 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att delegationen till sjötrafikutskottet respektive förvaltningschef för trafikförvaltningen rörande sjötrafik inte överlappar varandra.	●	Delår 2022 I nämndens reviderade delegationsordning framgår att sjötrafikutskottets delegation gäller i den mål beslutanderätten inte delegerats till förvaltningschefen. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
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.	●	Delår 2022 I nämndens reviderade delegationsordning och instruktion till utskott har skrivningarna strukits, i enlighet med rekommendationen, som därmed bedöms vara åtgärdad.
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.	●	Delår 2022 I nämndens reviderade instruktion till utskott har skrivningarna strukits, i enlighet med rekommendationen, som

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			därmed bedöms vara åtgärdad.
58186 Från rapport 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att underorganen följer nämndens instruktion när det gäller återsrapportering av utskottets beslut och anmälan av protokoll.	●	Delår 2022 Granskning visar att arbetet pågår med en allmän rutin för delegationsbeslut. Rutinen är dock inte färdigställd, och rekommendationen bedöms därmed inte vara åtgärdad.
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.	●	Delår 2022 Förvaltningen har inte påbörjat något åtgärdsarbete, varför rekommendationen inte bedöms vara åtgärdad.

Regionrevisorerna

Rekommendationer till nämnd/styrelse – Delår 2022Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana¹**Investeringar**

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
73832 Från rapport 2021/08 Projektrapport	Trafiknämnden bör klargöra hur Stockholmsförhandlingens målbild förhåller sig till fullmäktiges verksamhets- och nämndspecifika mål.	–	

¹ Observera att det även i rekommendationsbilagan för trafiknämnden/trafikförvaltningen (bilaga 1a) finns rekommendationer som berör FUT. Detta gäller rekommendationerna 73831 och 73833.

Regionrevisorerna

Rekommendationer till ledning – Delår 2022

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.	●	Delår 2022 Ett utvecklingsarbete pågår, där samtliga ingångna avtal ska inventeras och avtalskatalogen uppdateras. Revisionen bedömer att för att avtalskatalogen ska kunna hållas uppdaterad framöver kommer det att krävas en kontinuerlig uppföljning. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
34242 Från rapport 2019/13 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.	–	



Fastighetsförvaltning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
75954 Från rapport 2021/10 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör i framtida revideringar av interna styrdokument säkerställa att ansvaret för att följa gällande lagstiftning rörande fastighetsägar- och byggherre-ansvaret tydligt framgår.	–	Delår 2022 Efter hantering av trafiknämndens yttrande över projekt-rapporten formuleras rekommendationen om till att gälla för framtida revideringar av interna styrdokument. I sådana framtida revideringar bör ansvarsfördelningen förtydligas på liknande sätt som i avtal på hälso- och sjukvårdsområdet där detta framgår.

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
75955 Från rapport 2021/10 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att vidaredelegation av byggherreansvaret sker direkt från förvaltningschef till ansvarig medarbetare.		Delår 2022 Efter hantering av trafiknämndens yttrande över projektrapporten utgår rekommendationen. Detta då bedömningen görs att huruvida delegering av byggherreansvar utgör delegering eller verkställighet, i kommunallagens mening, kan betraktas som ett gränsland.

Hållbarhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
32324 Från rapport 2019/7 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör i enlighet med tillämpningsanvisningar för miljöprogrammet anta mål och tydliggöra hur de ska öka materialåtervinningen och förebygga avfall vid investeringsprojekt.		Delår 2021 I juni 2021 presenterades TF:s interna miljörevision med temat "Avfall/materialflöden inom bygg och anläggning". Iakttagelserna från revisionen lyfte likartade iakttagelser och bedömningar som revisionen lyfte fram i projektrapporten Hållbart byggande 7/2019. I den interna miljörevisionen föreslås det att iakttagelserna ska vara åtgärdad i december 2022. Revisionen kommer följa upp 2022 hur arbetet med att åtgärda iakttagelserna har hanterats av förvaltningen .
32325 Från rapport 2019/7 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa investeringsprojektens efterlevnad till RiMiljö för att möjliggöra en mer systematisk uppföljning av miljömål i de pågående investeringsprojekten.		Delår 2021 Projekt pågår inom trafikförvaltningen av att överföra krav från riktlinjer, bl.a. RiMiljö, in i kravhanteringsverktyget Polarion. Revisionen bedömer att överföring av kraven in i Polarion möjliggör att efterlevnaden till RiMiljö för investeringsprojekten ökar och därmed möjliggör en mer systematisk uppföljning. Revisionen bedömer rekommendationen delvis åtgärdad fram tills RiMiljö är överförd till Polarion.

Regionrevisorerna

Inköp och upphandling

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
77067 Från rapport 2021 Årsrapport	Trafikförvaltningen bör säkerställa att upphandlingar efterannonseras i enlighet med krav i lagstiftningen.	–	

Intern kontroll

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28800 Från rapport 2019 Delrapport Tidigare ID 1547	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.	●	ÅR 2021 Revisionen ser positivt på det pågående utvecklingsarbetet kring beslutsordning samt rapportering och uppföljning av densamma. Dock kvarstår ett arbete med att implementera systemet för kontroll av delegations- och verkställighetsbeslut, samt att tydliggöra en ansvarig roll för uppföljningen, i enlighet revisionens tidigare rekommendation. Revisionen bedömer rekommendationen som delvis åtgärdad.
28853 Från rapport 2017 Årsrapport Tidigare ID 1193	Trafikförvaltningens ledning bör vidareutveckla styrdokumentet för konsulthantering, inklusive dokumentationskrav, framförallt för behovsanalys och utvärderingar av anbud, 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 delvis åtgärdad.

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
37779 Från rapport	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra och säkerställa en långsiktig planering med tydliga mål, aktiviteter och	●	ÅR 2021

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
2019 Årsrapport	prioriteringsordning för utvecklingen av förvaltningens kravhantering.		Revisionen konstaterar att arbete pågår när det gäller krav- och ändringshanteringen. För kravhanteringen bedömer revisionen att arbete återstår med bl.a. ansvar/ägarskap samt framtagande och uppdatering av riktlinjer, samtidigt som strukturen för riktlinjerna är under utredning. För ändringshanteringen bedömer revisionen att arbetet kommit längre, genom att en rutin för ändringshantering tagits fram och är under implementering. Rekommendationen formuleras därför om till att enbart beröra kravhantering, och bedöms vara delvis åtgärdad.
54038 Från rapport 2020/4 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att effektmål i nämndens investeringsbeslut på ett tydligt sätt kopplas till interna styrdokument.	●	Delår 2022 Uppföljande granskning visar att det skilda uppfattningar inom förvaltningen om hur effektmål ska formuleras. Revisionen bedömer att det finns behov av fortsatt utvecklingsarbete för att enas om gemensamma definitioner och arbetssätt inom förvaltningen. Även frågan om hur faktiskt utfall ska ställas mot effektmål i investeringens avslutande fas behöver hanteras. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
58180 Från rapport 2020 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör under 2021 ta upp program Nästa Biljettsystem samlat som ett specificerat investeringsobjekt i planerings- och uppföljningsdokument.	—	

Strategisk styrning och organisation

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28844 Från rapport 2016/3 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör utveckla och tydliggöra trafikplaneringens processer för att säkerställa dels en tydlig samverkan mellan trafikslagen, dels en tydlig koppling	●	Delår 2022

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 1017	mellan det långsiktiga strategiarbetet och det kortsiktiga trafikförändringsarbetet.		Det finns en struktur för sammanlänkning av trafikplanering på kort, medellång och lång sikt. Samtliga de dokument som ska ingå i strukturen är ännu inte färdigställda och beslutade. Det finns dock en planering för framtagande av såväl sektorsutredningar och utvecklingsplaner som trafikutvecklingsplaner, och rekommendationen bedöms därmed vara åtgärdad.

Säkerhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28846 Från rapport 2017/3 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.
37784 Från rapport 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör när det gäller brand-skyddsarbetet säkerställa att det finns en löpande styrning och planering av det pågående stora brand-projektet för att åtgärda bristerna inom tunnelbanan.	●	ÅR 2021 Rekommendationen är tvådelad; när det gäller löpande styrning och planering av det stora brandprojektet konstaterar revisionen att totalanalysen ännu inte är fastställd, varför denna del bedöms vara delvis åtgärdad. Rörande en samlad planering och prioritering för hur samtliga pågående brandprojekt ska genomföras konstaterar revisionen att föreläggandet från Storstockholms brandförsvaret och det stora brandprojektet löper som parallella

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			projekt/underhållsarbeten. Det finns styrgrupper för båda projekten, i enlighet med förvaltningens projekt- och programhandbok. I styrgrupperna för projekten ingår delvis samma personer, vilket borgar för utbyte och insyn projekten emellan. Denna del av rekommendationen bedöms vara åtgärdad, och rekommendationen formuleras om till att enbart beröra löpande styrning och planering av det stora brandprojektet.

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 revisionen 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.	●	Delår 2022 Förvaltningens arbete med förvaltningsplaner inbegriper riskbedömning och prioritering av åtgärder, enligt en standardiserad modell. Rekommendationen bedöms därmed vara 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

Regionrevisorerna


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.	●	ÅR 2021 Under 2020 granskade revisionen huruvida trafiknämnden genomfört upphandlingar inom sjötrafiken med tillräcklig styrning och intern kontroll. Utifrån granskningen noterade revisionen att de dåvarande riktlinjerna för trafikbryggor inte är utformade eller antagna enligt förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer. Under 2021 har trafikförvaltningen framställt en remissversion av riktlinjer för trafikbryggor (RiBrygga). Remissen har reviderats och ska fastställas i trafikförvaltningens ledningsgrupp innan årsskiftet. Rekommendationen bedöms delvis åtgärdad.

Regionrevisorerna


Rekommendationer till ledning – Delår 2022

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Ekonomistyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
77065 Från rapport 2021 Årsrapport	Ledningen för FUT bör fastställa en riktlinje/rutin för fakturering till extern part, för att säkerställa att extern fakturering görs marknadsmässigt.		Delår 2022 Riktlinjer gällande prissättning för tjänster utförda av NTAB har upprättats. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

Intern kontroll

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
75956 Från rapport 2021/10 Projektrapport	Ledningen för FUT bör i framtida revideringar av interna styrdokument säkerställa att ansvaret för att följa gällande lagstiftning rörande fastighetsägar- och byggherreansvaret tydligt framgår.	–	Delår 2022 Efter hantering av trafiknämndens yttrande över projekt-rapporten formuleras rekommendationen om till att gälla för framtida revideringar av interna styrdokument. I sådana framtida revideringar bör ansvarsfördelningen förtydligas på liknande sätt som i avtal på hälso- och sjukvårdsområdet där detta framgår.
75957 Från rapport 2021/10 Projektrapport	Ledningen för FUT bör säkerställa att vidaredelegation av byggherreansvaret sker direkt från förvaltningschef till ansvarig medarbetare.		Delår 2022 Efter hantering av trafiknämndens yttrande över projekt-rapporten utgår rekommendationen. Detta då bedömningen görs att huruvida delegering av byggherreansvar utgör delegering eller verkställighet, i kommunallagens mening, kan betraktas som ett gränsland.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-06-14

Ärende
TN 2022-0431
FUT 2022-0528
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafiknämnden
2022-06-21

Yttrande över Regionrevisorernas årsrapport 2021 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms lokaltrafik

Ärendebeskrivning

Ärendet innehåller yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2021, RK 2021-0033, avseende trafiknämnden inklusive Storstockholms Lokaltrafik.

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

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Förslag till trafiknämndens yttrande
- Regionrevisorernas Årsrapport 2021, RK 2021-0033

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

1. *Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionrevisorerna.*
2. *Paragrafen justeras omedelbart.*

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-06-14

Ärende
TN 2022-0431
FUT2022-0528
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förvaltningarnas förslag och motivering

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.

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.

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Nämndens ekonomi har under året i stor utsträckning påverkats av den pågående Corona pandemin.

Det ekonomiska resultatet, justerat för de poster som enligt anvisningar från regionledningskontoret ska exkluderas, överstiger fullmäktiges resultatkrav. Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans därmed uppnåtts. Revisionen konstaterar att trafiknämnden befinner sig i ett kärvt ekonomiskt läge, med minskade intäkter som inte i sin helhet täcks av den statliga ersättningen. Även framöver är intäktsutvecklingen osäker, och därmed förutsättningarna för att nå ekonomi i balans på sikt.

SL har erhållit ett villkorat aktieägartillskott på 2 mdkr för att stärka bolagets eget kapital. Eftersom villkoren för återbetalning ännu inte är utredda, ser revisionen en osäkerhet kring den ekonomiska ställningen framöver.

Planerade investeringar, och därmed ökade driftskostnader, kommer under de närmaste åren att innebära stora utmaningar såväl för kollektivtrafikens som hela regionens ekonomi. Liksom tidigare anser revisionen att ersättningsinvesteringar behöver kommenteras mer utförligt i nämndens verksamhetsberättelse, eftersom en låg uppbyggnadsgrad riskerar att skjuta behovet framåt i tiden.

Revisionen konstaterar att coronapandemin i stor utsträckning har påverkat nämndens möjligheter att uppnå fullmäktiges mål. Detta främst eftersom nivån på indikatorerna för det nämndspecifika målet attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem är satta utifrån ett normalläge, och är anpassade efter fullmäktiges långsiktiga strategiska planering. Målet har inte uppnåtts.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-06-14

Ärende
TN 2022-0431
FUT2022-0528
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Nämndens arbete med de av fullmäktige tilldelade uppdragen pågår enligt plan. Det verksamhetsmässiga resultatet, med undantag för de områden som inte kan bedömas på grund av coronapandemin, har i huvudsak uppnåtts.

Det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet bedöms med hänsyn tagen till coronapandemins påverkan, utifrån genomförd granskning, sammantaget som tillfredsställande.

Internstyrning och kontroll

Revisionen har under året granskat nämndens interna styrning och kontroll och noterar att utvecklingsarbete bedrivits på flera områden. På andra områden finns fortsatt behov av insatser för att stärka den interna styrningen och kontrollen.

När det gäller trafiknämndens arbete med trafikering, trafikplanering och återtagande av resenärer konstaterar revisionen att initiativ tagits och att ett flertal aktiviteter är i gång eller planerade inom trafikförvaltningen. Tilläggsavtal med trafikutövare, med utgångspunkt i det förändrade resandet, är underframtagande. Det pågår även arbete med att ta fram en strategi för en mer långsiktig anpassning av trafikutbudet till ett förändrat resande. Det råder osäkerhet kring såväl nuvarande som framtida resandemönster, men också kring de ekonomiska ramarna framåt. Revisionen bedömer att detta kommer att innebära en utmaning för nämnden under flera år. Bland annat kommer utformningen av kommande trafikavtal att behöva ta hänsyn till eventuella förändringar i resandet. Revisionen anser att det är av vikt att trafiknämnden, i samverkan med regionstyrelsen, arbetar fram tänkbara strategier – ekonomiska såväl som verksamhetsmässiga – för att långsiktigt kunna hantera effekterna av pandemin.

Revisionen konstaterar att prioriteringsmodellen för investeringar och arbetet med att utveckla ett systemperspektiv för kollektivtrafiken är positiva steg i att stärka styrningen. För nämndens långsiktiga planering av såväl trafikering som investeringar är det så kallade strategiska ramverket en viktig utgångspunkt. Trafikförvaltningen arbetar sedan flera år med de dokument som ska ingå i ramverket. Revisionen konstaterar att samtliga delar ännu inte är framtagna och/eller uppdaterade, vilket försvårar en strategisk styrning av verksamheten. När det gäller arbetet med krav- och ändringshantering bedömer revisionen att utvecklingen är positiv, men att arbete återstår när det gäller att uppdatera, ensa och överföra riktlinjerna till krav i investeringsprojekt.

Revisionen bedömer att trafiknämnden behöver stärka sin styrning och kontroll av utbyggnaden av tunnelbanan och den samverkan som sker mellan nämndens två förvaltningar. Exempelvis behöver nämnden tydliggöra förutsättningar och

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-06-14

Ärende
TN 2022-0431
FUT2022-0528
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

former för samverkan samt initiera ett förvaltningsgemensamt riskhanteringsarbete. Även andra delar är i behov av utveckling och förtydliganden, exempelvis redovisningen och hanteringen av olika index. Styrningen behöver stärkas genom ett tydligare informationsflöde mellan trafiknämnden och styrelserna för Stockholms- respektive Sverigeförhandlingen. Revisionen konstaterar att detta dock inte är frågor som enbart berör trafiknämnden utan även regionstyrelsen.

Revisionen konstaterar att den praktiska hanteringen av fastighetsägar- och byggherreansvaret för kollektivtrafikens fastigheter i stort fungerar väl. Däremot bedömer revisionen att styrdokument på olika nivåer behöver förtydligas för att säkerställa en komplett ansvarskedja för såväl fastighetsägar- som byggherreansvaret.

Ett annat område i behov av fortsatt utveckling är säkerhet och brandsäkerhet. Revisionen noterar att flera initiativ pågår, men att nämnden behöver tydliggöra den långsiktiga strategiska säkerhetsinriktningen utifrån ett mer samlat perspektiv. Inrättandet av ett specifikt säkerhetsråd, som diskuteras inom trafikförvaltningen, skulle kunna stärka den strategiska styrningen. Även kontinuitetsplaneringen behöver stärkas, liksom utarbetande och uppföljning av trafiksäkerhetsrapporteringen. Även specifikt för brandsäkerhet bedömer revisionen att nämnden behöver stärka sin samlade planering och styrning av åtgärder.

När det gäller direktupphandlingar ser revisionen att nämndens interna styrning och kontroll behöver stärkas, bland annat för att minska risken för otillåtna direktupphandlingar. Revisionen bedömer att trafiknämnden bör säkerställa att uppföljning av genomförda upphandlingar görs och att efterannonsering av upphandlingar sker, i enlighet med krav i lagstiftningen.

Den interna styrningen och kontrollen bedöms, utifrån genomförd granskning, inte vara helt tillräcklig.

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 bilagt 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.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-06-14

Ärende
TN 2022-0431
FUT2022-0528
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Revisionen av helåret har renderat i två nya rekommendationer. I revisionen av befintliga rekommendationer i helåret bedömde revisorerna att 10 rekommendationer var åtgärdade, 15 stycken var delvis åtgärdade, och 2 rekommendationer utgår då de inte längre ansågs aktuella. Ingen rekommendation bedömdes som ej åtgärdad.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Förvaltning för utbyggd tunnelbana bedriver ett kontinuerligt arbete med att åtgärda utestående rekommendationer. Status i arbetet följs upp vid förvaltningens tertialvisa rapportering och vid avstämningsmöten med revisorerna.

Revisionen av helåret har renderat i sex nya rekommendationer. I revisionen av befintlig rekommendation i helåret bedömde revisorerna att den var åtgärdad.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutsärendet har inga ekonomiska konsekvenser.

David Lagneholm
Förvaltningschef för
trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef för
förvaltning för utbyggd
tunnelbana

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-06-21Ärende
2022-0528TN
2022-0431Regionledningskontoret
Registraturen
Box 22550
104 22 StockholmInfosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2021 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Regionrevisorerna har överlämnat Årsrapport 2021, RK 2021-0033, till trafiknämnden och till styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik för yttrande.

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.

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

Trafikförvaltningen

Räkenskaper

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

Årsrapport i enlighet med lag och god sed

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

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-06-21Ärende
TN 2022-0431
FUT 2022-0528Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)**Ekonomiskt resultat**

Revisionen bedömer, utifrån genomförd granskning, att avvikelser i förhållande till budget i huvudsak har analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i verksamhetsberättelsen. Trafikförvaltningens resultat uppgår till -1 851 mkr. Enligt beslut av fullmäktige undantas merkostnader och minskade intäkter till följd av coronapandemin vid avstämning mot resultatkravet.

Trafikförvaltningens merkostnader och minskade intäkter under 2021 uppgår till 3 810 mkr. Trafikförvaltningens resultat uppgår till 681 mkr justerat för de poster som enligt anvisningar från regionledningskontoret ska exkluderas, vilket överstiger fullmäktiges resultatkrav. Revisionen bedömer därmed att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans har uppnåtts.

Verksamhetsmässigt resultat

Revisionen konstaterar att coronapandemin i stor utsträckning har påverkat nämndens möjligheter att uppnå fullmäktiges mål. Detta främst eftersom nivån på indikatorerna för det nämnds-specifika målet attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem är satta utifrån ett normalläge, och är anpassade efter fullmäktiges långsiktiga strategiska planering. Revisorerna ser därför positivt på att nämnden inför budget 2022 har sett över målnivåerna för indikatorerna samt fortsatt utvecklat rapporteringen gällande produktion.

Revisionen bedömer att trafikförvaltningen bedrivit ett systematiskt arbete med de av fullmäktige tilldelade uppdragen. Revisionen bedömer att det verksamhetsmässiga resultatet, med undantag för de delar som inte kan mätas på grund av pandemin, i huvudsak har uppnåtts.

Granskningar utan väsentliga avvikelser

Revisionen har granskat ledningsnära kostnader och representation, utbetalningsattester samt aktivering av egenutvecklade immateriella anläggningstillgångar utan väsentliga iakttagelser.

Intern styrning och kontroll

Revisionen har under året granskat nämndens interna styrning och kontroll och noterar att utvecklingsarbete bedrivits på flera områden. På andra områden finns fortsatt behov av insatser för att stärka den interna styrningen och kontrollen.

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-06-21Ärende
TN 2022-0431
FUT 2022-0528Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)*Ekonomistyrning*

När det gäller trafikförvaltningens arbete med trafikering, trafikplanering och återtagande av resenärer konstaterar revisionen att initiativ tagits och att ett flertal aktiviteter är i gång eller planerade inom trafikförvaltningen.

Tilläggsavtal med trafikutövare, med utgångspunkt i det förändrade resandet, är underframtagande. Det pågår även arbete med att ta fram en strategi för en mer långsiktig anpassning av trafikutbudet till ett förändrat resande. Det råder osäkerhet kring såväl nuvarande som framtida resandemönster, men också kring de ekonomiska ramarna framåt. Revisionen bedömer att detta kommer att innebära en utmaning för nämnden under flera år. Bland annat kommer utformningen av kommande trafikavtal att behöva ta hänsyn till eventuella förändringar i resandet. Revisionen anser att det är av vikt att trafiknämnden, i samverkan med regionstyrelsen, arbetar fram tänkbara strategier – ekonomiska såväl som verksamhetsmässiga – för att långsiktigt kunna hantera effekterna av pandemin.

Trafikförvaltningens bedömning

Trafikförvaltningen delar revisionens syn att det råder osäkerhet kring såväl nuvarande som framtida resandemönster, men också kring de ekonomiska ramarna framåt, till följd av pandemin, och att det kommer att innebära en utmaning under flera år. Trafikförvaltningen arbetar fokuserat med trafikering, trafikplanering och återtagande av resenärer.

I ett särskilt uppdrag – kollektivtrafiken efter pandemin – arbetar trafikförvaltningen tvärfunktionellt för ett starkt återtagande av resenärerna. Målet är ett ökat resande och ökade intäkter genom att fokusera på att ~~öka~~ stärka kollektivtrafikens attraktivitet, och förtroendet för SL samt utveckla affärssamverkan. Uppdraget omfattar ett antal deluppdrag som tar sig an olika delar av utmaningen som kollektivtrafiken står inför:

- Biljettsortimentet för en anpassning till nya resmönster och behov.
- Identifiera och säkerställa hantering av nödvändiga förändringar i trafikutbudet givet nya resebehov, resmönster och marknadspotential.
- Servicetjänster genom att göra fler ytor i anläggningen möjliga för utyrning till olika servicetjänster (efterfrågade av resenärerna) i enlighet med tidigare beslutad utvecklingsstrategi.

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-06-21Ärende
TN 2022-0431
FUT 2022-0528Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Reklamaffären för att öka antalet reklambärare samt konvertera till digitala reklambärare.
- Trafikinformation genom att säkerställa framdriften inom flera områden som arbets sätt, styrning, ny digital grundplattform, driftstabilitet av de digitala systemen, hanteringen av trafikincidenter/störningshantering och analoga som digitala tjänster ut mot resenär.
- Åtgärder om förbättrad kundupplevelse, försäljning och varumärkesvärde.
- Samordna och rapportera trafikförvaltningens övergripande trygghetsaktiviteter samt leda de strategiska aktiviteterna. Ett flertal leveranser inom området ”resenärens trygghet” planeras.
- Genomföra en eller flera piloter gällande automatiserad och triggerbaserad marknadsföring och försäljning mot prioriterade målgrupper.

Investeringsstyrning

Revisionen konstaterar att prioriteringsmodellen för investeringar och arbetet med att utveckla ett systemperspektiv för kollektivtrafiken är positiva steg i att stärka styrningen. För nämndens långsiktiga planering av såväl trafikering som investeringar är det så kallade strategiska ramverket en viktig utgångspunkt. Trafikförvaltningen arbetar sedan flera år med de dokument som ska ingå i ramverket. Revisionen konstaterar att samtliga delar ännu inte är framtagna och/eller uppdaterade, vilket försvårar en strategisk styrning av verksamheten.

Trafikförvaltningens bedömning

Att utveckla och förbättra investeringsstyrningen är en omfattande och tidskrävande förändringsresa. Flera aktiviteter pågår för att ytterligare förstärka investeringsstyrningen bland annat utveckling av det strategiska ramverket som stöd för prioriteringar av investeringsbehov avseende såväl ersättningsinvesteringar som nyinvesteringar, införande av projektverktyg för styrning av projekt, fortsatt utveckling av kalkyler.

Systemledning med en ansvarig systemledare för respektive trafikslag är en viktig förutsättning för att kunna styra så att rätt investeringar genomförs.

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-06-21Ärende
TN 2022-0431
FUT 2022-0528Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Systemledaren ansvarar för att ta fram och förvalta en utvecklingsplan för sitt trafikslag. Under året tas för första gången fram utvecklingsplaner samtidigt för samtliga trafikslag utifrån en enhetlig struktur samt den genomförandeplan som finns i ramverket men som inte uppdaterats de senaste åren.

Utvecklingsplanen med sin färdplan utgör en central del av det strategiska ramverket och ligger som en grund för förvaltningens genomförandeplan och för prioriteringar av åtgärdsvals- och investeringsprocesser i trafikförvaltningens verksamhetsplan och för investeringsplaneringen.

Under året väntas också Kollektivtrafikplan 2050 fastställas av trafiknämnden och arbete pågår med framtagande av nytt trafikförsörjningsprogram, vilket planeras kunna fastställas av regionfullmäktige under 2023.

När det gäller arbetet med krav- och ändringshantering bedömer revisionen att utvecklingen är positiv, men att arbete återstår när det gäller att uppdatera, ensa och överföra riktlinjerna till krav i investeringsprojekt.

Trafikförvaltningens bedömning

Trafikförvaltningen delar revisionens syn att arbete återstår när det gäller att uppdatera, ensa och överföra riktlinjerna till krav i investeringsprojekt.

Utvecklingsarbete pågår i ett kravprojekt som leds av avdelning Strategisk utveckling i nära samarbete med avdelning Investeringsprojekt samt i pågående åtgärdsvals- och investeringsprocesser.

Under 2022 planeras samtliga krav i trafikförvaltningens riktlinjer vara inlagda i kravhanteringsverktyget Polarion och omskrivna enligt skrivregler för hur krav ska vara formulerade på trafikförvaltningen. I takt med att kraven digitaliseras blir det möjligt att sortera dem och tydliggöra brister i både kravstruktur och enskilda riktlinjer. Polarion kommer också att underlätta för processen att utifrån riktlinjer och andra intressenters behov formulera krav för enskilda investeringsprojekt och göra dem spårbara. De projektspecifika krav som börjar formuleras redan i åtgärdsvalsprocessen kan genom att de dokumenteras i Polarion enklare förfinas och följas upp under investeringsprocessens olika faser. På samma sätt kan effektmål dokumenteras och följas under åtgärdsvals- och investeringsprocessen.

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-06-21Ärende
TN 2022-0431
FUT 2022-0528Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)*Direktupphandlingar*

Revisionen bedömer att trafiknämndens interna styrning och kontroll av upphandlingar bör stärkas, bland annat för att minska risken för otillåtna direktupphandlingar. Revisionen bedömer att trafiknämnden bör säkerställa att uppföljning av genomförda upphandlingar görs och att efterannonsering av upphandlingar sker, i enlighet med krav i lagstiftningen.

Rekommendationer:

- Trafiknämnden bör säkerställa att uppföljningar görs av genomförda upphandlingar så att samtliga direktupphandlingar över 100 000 kr beslutas i enlighet med det interna regelverket.
- Trafikförvaltningen bör säkerställa att upphandlingar efterannonseras i enlighet med krav i lagstiftningen.

Trafikförvaltningens bedömning

Trafikförvaltningen instämmer till största del med revisionens bedömning. Att säkerställa att samtliga direktupphandlingar över 100 000 kr beslutas i enlighet med det interna regelverket är en mycket omfattande uppgift. Om det förekommer direktupphandlingar som inte kommer till inköp och upphandlingskännedom är svårt att identifiera med dagens förutsättningar. Arbetet med att etablera en avtalsdatabas i kombination med uppföljning via verktyget Spendency kommer att bidra. Införandet av ett beställningssystem kommer att bidra ytterligare. Därtill planerar inköp och upphandling att genomföra utbildningar inom inköps- och upphandlingsfrågor inklusive det interna upphandlingsregelverket.

Inköp och upphandling kommer att förtydliga existerande rutiner som säger att upphandlingar ska efterannonseras.

Säkerhet och brandsäkerhet

Ett annat område i behov av fortsatt utveckling är säkerhet och brandsäkerhet. Revisionen noterar att flera initiativ pågår, men att nämnden behöver tydliggöra den långsiktiga strategiska säkerhetsinriktningen utifrån ett mer samlat perspektiv. Inrättandet av ett specifikt säkerhetsråd, som diskuteras inom trafikförvaltningen, skulle kunna stärka den strategiska styrningen. Även kontinuitetsplaneringen behöver stärkas, liksom utarbetande och uppföljning av trafiksäkerhetsrapporteringen. Även specifikt för brandsäkerhet bedömer revisionen att nämnden behöver stärka sin samlade planering och styrning av åtgärder.

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-06-21Ärende
TN 2022-0431
FUT 2022-0528Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)*Trafikförvaltningens bedömning*

Trafikförvaltningen instämmer till största del med revisorns bedömning. Ett övergripande säkerhetsstyrningsmöte (säkerhetsråd, revisorns benämning) är inrättat. Där diskuteras övergripande och strategiska säkerhetsfrågor. Trafikförvaltningens system för säkerhetsstyrning har reviderats och samtliga trafikslag är nu inarbetade, ett viktigt led i att stärka den övergripande säkerhetsstyrningen. Struktur och innehåll för uppföljning och rapportering av trafiksäkerhet har utvecklats och reviderats och har fått mer fokus på analys.

Trafikförvaltningen ska under 2022 inventera vilka verksamheter som behöver kontinuitetsplaner för att 2023 påbörja framtagande av dessa i enlighet med Region Stockholms krav.

Planering och styrning av brandskyddsåtgärder hanteras för två specifika brandskyddsåtgärder inom tunnelbanan, föreläggandet och "det stora brandprojektet". Planering och styrning för brandskyddsarbetet för övriga trafikslag och för övrig verksamhet behöver utvecklas avseende inventering, finansiering för efterföljande åtgärder, planering och genomförande. En plan för åtgärdande av återstående brister i "det stora brandprojektet" är framtagen men inte beslutad.

Revisorn skriver: Däremot är det, enligt intervjuer, rimligt att se det som att Stockholms brandförsvaret, genom att rikta föreläggandet, har definierat vad de anser vara ett tillräckligt alternativt fullgott brandskydd för tunnelbanan. Det anser trafikförvaltningen vara en felaktig slutsats. Åtgärder enligt föreläggandet är ett bra steg mot ett bättre brandskydd, men det finns många andra saker som behöver åtgärdas för att kunna anse att brandskyddet är fullgott, som till exempel ventilationsbrandskydd, brandcellsgränser mellan biljetthallar och butiker, gränsdragning mot andra fastighetsägare som har gränssyta mot biljetthallar, brandlarm ovanmarkstationer, stigarledning, vägledande markeringar, nödbelysning.

Byggherre- och fastighetsägaransvar

Revisionen konstaterar att den praktiska hanteringen av fastighetsägar- och byggherreansvaret för kollektivtrafikens fastigheter i stort fungerar väl. Däremot bedömer revisionen att styrdokument på olika nivåer behöver

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-06-21Ärende
TN 2022-0431
FUT 2022-0528Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

förtydligas för att säkerställa en komplett ansvarskedja för såväl fastighetsägar-
som byggherreansvaret.

Trafikförvaltningens bedömning

Ett separat yttrande har lämnats avseende granskningen av byggherre- och fastighetsägaransvar, 2022-06-14. Trafikförvaltningen delar inte revisionens bedömning utan anser att det är tydligt vilken enhet som har fastighetsägaransvaret. Vad gäller byggherreansvar kan i det fortsatta arbetet med uppdateringar av ägardirektiv och avtal övervägas om ansvaret behöver preciseras ytterligare.

Investeringar i tunnelbanans utbyggnad

Revisionen bedömer att trafiknämnden behöver stärka sin styrning och kontroll av utbyggnaden av tunnelbanan och den samverkan som sker mellan nämndens två förvaltningar. Exempelvis behöver nämnden tydliggöra förutsättningar och former för samverkan samt initiera ett förvaltningsgemensamt riskhanteringsarbete. Även andra delar är i behov av utveckling och förtydliganden, exempelvis redovisningen och hanteringen av olika index. Styrningen behöver stärkas genom ett tydligare informationsflöde mellan trafiknämnden och styrelserna för Stockholms- respektive Sverigeförhandlingen. Revisionen konstaterar att detta dock inte är frågor som enbart berör trafiknämnden utan även regionstyrelsen.

Trafikförvaltningens bedömning

Ett separat yttrande har lämnats avseende investeringar i tunnelbanans utbyggnad, 2022-04-26.

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-06-21Ärende
TN 2022-0431
FUT 2022-0528Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Räkenskaper

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

Årsrapport i enlighet med lag och god sed

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

Ekonomiskt resultat

Revisionen bedömer, utifrån genomförd granskning, att avvikelser i förhållande till budget i huvudsak har analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i verksamhetsberättelsen samt att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans har uppnåtts. Revisionen bedömer även att trafiknämnden/förvaltning för utbyggd tunnelbana har utvecklat och förtydligat redovisningen av verksamheten ytterligare och inkluderat risker i rapporteringen. Revisionen bedömer därför att tidigare rekommendation är åtgärdad.

Verksamhetsmässigt resultat

Revisionen bedömer att trafiknämnden/förvaltning för utbyggd tunnelbana har uppnått fullmäktiges inriktningsmål för 2021. När det gäller nämndens lokala indikatorer kopplade till det nämndspecifika målet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem har majoriteten av målvärdena uppnåtts, varför även detta mål bedöms som uppnått.

Måluppfyllelsen, liksom uppdragen, har i huvudsak analyserats och kommenterats i enlighet med regionledningskontorets anvisningar.

Intern styrning och kontroll

Revisionen har under året granskat nämndens interna styrning och kontroll och noterar att utvecklingsarbete bedrivits på flera områden. På andra områden

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-06-21Ärende
TN 2022-0431
FUT 2022-0528Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

finns fortsatt behov av insatser för att stärka den interna styrningen och kontrollen.

Intern kontroll i ekonomiprocesserna

Revisionen har granskat inrättandet av NTAB. I de specifika ägardirektiven för bolaget anges att bolaget ”ska tillhandahålla byggtjänster avseende tunnelbaneutbyggnaden åt AB Storstockholms lokaltrafik”. Revisionen bedömer att, för att säkerställa att NTAB:s externa fakturering görs marknadsmässigt, bör en riktlinje/rutin för fakturering till extern part upprättas.

Rekommendation:

- Ledningen för FUT bör fastställa en riktlinje/rutin för fakturering till extern part, för att säkerställa att extern fakturering görs marknadsmässigt.

Förvaltning för utbyggd tunnelbanas kommentar till regionrevisorernas rekommendation är att förvaltningen under våren har tagit fram en riktlinje för prissättning och implementering pågår.

Byggherre- och fastighetsägaransvar

Revisionens sammanfattande bedömning är att den praktiska hanteringen av fastighetsägar- och byggherreansvaret i huvudsak hanteras i enlighet med gällande lagkrav samt skapar förutsättningar för uppföljning och kontroll. Däremot bedömer revisionen att styrdokument på olika nivåer behöver förtydligas för att säkerställa en komplett ansvarskedja för såväl fastighetsägar- som byggherreansvaret.

Rekommendationer:

- Ledningen för FUT bör säkerställa att ansvaret för att följa gällande lagstiftning rörande fastighetsägar- och byggherreansvaret tydligt framgår i interna styrdokument.
- Ledningen för FUT bör säkerställa att vidaredelegation av byggherreansvaret sker direkt från förvaltningschef till ansvarig medarbetare.

Förvaltning för utbyggd tunnelbanas kommentar till regionrevisorernas rekommendationer är att via yttrande över regionrevisorernas projektrapport nr

Trafiknämnden

YTTRANDE
2022-06-21Ärende
TN 2022-0431
FUT 2022-0528Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

10/2021 Fastighets- och byggherreansvar för kollektivtrafikens fastigheter, TN 2022-0231/FUT 2022-0326, har dessa rekommendationer redan besvarats.

Investeringar i tunnelbanans utbyggnad

Revisionen bedömer att trafiknämnden behöver stärka sin styrning och kontroll av utbyggnaden av tunnelbanan och den samverkan som sker mellan nämndens två förvaltningar. Exempelvis behöver nämnden tydliggöra förutsättningar och former för samverkan samt initiera ett förvaltningsgemensamt riskhanteringsarbete. Även andra delar är i behov av utveckling och förtydliganden, exempelvis redovisningen och hanteringen av olika index. Styrningen behöver stärkas genom ett tydligare informationsflöde mellan trafiknämnden och styrelserna för Stockholms- respektive Sverigeförhandlingen. Revisionen konstaterar att detta dock inte är frågor som enbart berör trafiknämnden utan även regionstyrelsen.

Rekommendationer:

- Trafiknämnden bör utveckla ett gemensamt övergripande riskhanteringsarbete för trafikförvaltningen och FUT, där området överlämning-mottagning prioriteras.
- Trafiknämnden bör tydliggöra förutsättningarna och formerna för samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT för att undvika målkonflikter i förvaltningarnas olika uppdrag.
- Trafiknämnden bör klargöra hur Stockholmsförhandlingens målbild förhåller sig till fullmäktiges verksamhets- och nämndspecifika mål.

Förvaltning för utbyggd tunnelbanas kommentar till regionrevisorernas rekommendationer är att via yttrande över regionrevisorernas projektrapport nr 8/2021 Investeringar i tunnelbanans utbyggnad, TN 2021-1293/FUT 2021-0144 har dessa rekommendationer redan besvarats.