

Årsrapport 2022

Trafiknämnden

Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms
Lokaltrafik

Årsrapport 2022
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade vid sitt möte den 2023-03-28
överlämna rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 2023-08-31.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Anders Lönn
ordförande

Karelia Pagan
sekreterare

Sammanfattning – Trafiknämnden

I den årliga revisionen prövas om verksamheten bedrivits på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om den interna styrningen och kontrollen varit tillräcklig samt om räkenskaperna är rättvisande.

Bedömning för år 2022

	Tillfredsställande	Inte helt tillfredsställande	Otillfredsställande
Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat	X		
	Tillräcklig	Inte helt tillräcklig	Otillräcklig
Intern styrning och kontroll		X	
	Rättvisande	Inte rättvisande	
Räkenskaper	X		

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Nämndens ekonomi har under året i stor utsträckning påverkats av den pågående coronapandemin. Det ekonomiska resultatet uppgår till - 727 mnkr, varav - 744,5 mnkr avser trafikförvaltningen och 17,5 mnkr förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

Fullmäktige har beslutat¹ att coronarelaterade merkostnader och intäktsbortfall ska undantas vid avstämningen av resultatkravet för samtliga nämnder och bolag. För trafiknämnden uppgår dessa poster till 1 730 mnkr. Nämnden har erhållit 472 mnkr i statsbidrag för täckning av pandemirelaterat intäktsbortfall.

De ökade kostnaderna för semester- och löneskuld till följd av högre personalomkostnadspålägg 2023 ska, under förutsättning av fullmäktiges beslut, exkluderas vid jämförelse med fullmäktiges resultatkrav. Denna post uppgår för nämnden till 10 mnkr. I resultatet ingår även reavinster på 1 mnkr, som ska undantas vid avstämningen av resultatkravet.

Det ekonomiska resultatet justerat för ovannämnda poster uppgår till 522 mnkr², vilket överstiger fullmäktiges resultatkrav på 404 mnkr. Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans därmed har uppnåtts.

¹ RS 2021-0062 och RS 2021-0685

² Justerat resultat=årets resultat + coronarelaterade merkostnader + coronarelaterat intäktsbortfall – ev. ersättning för coronarelaterade merkostnader

Revisionen konstaterar vidare att trafiknämnden befinner sig i ett kärvt ekonomiskt läge, med minskade intäkter på grund av förändrat resande efter pandemin. Intäktsminskningen täcks bara till mindre del av den statliga ersättningen. Även framöver är intäktsutvecklingen osäker, och därmed förutsättningarna för att nå ekonomi i balans på sikt. Det finns också risk för att investeringar kommer att behöva hantera förseningar och fördyringar, vilket nämnden behöver ha beredskap för. Ett aktuellt exempel utgörs av arbetena i anslutning till ombyggnationen av Slussen, där samverkan sker med Stockholms stad. Nämndens styrning av investeringar behöver därför fortsatt vara stram, givet det rådande ekonomiska läget.

Revisionen konstaterar att pandemin haft påverkan på nämndens möjlighet att uppnå det verksamhetsmässiga resultatet. Målnivåerna för ett par indikatorer kopplade till det nämndspecifika målet *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar* har anpassats till ett lägre resande 2022, men uppnås inte trots denna justering. Även det verksamhetsspecifika målet *Till år 2030 har Region Stockholms totala klimatpåverkan halverats jämfört med 2019*, har påverkats av pandemin. Sammantaget betyder det att sju av elva fullmäktigebeslutade mål har uppnåtts. Utfallet för flera indikatorer är dock nära de uppsatta målnivåerna och ett mål saknar av fullmäktige beslutade indikatorer.

Det verksamhetsmässiga resultatet har inte helt uppnåtts, men med hänsyn till fortsatt lägre resandenivåer p.g.a. pandemin bedömer revisionen att det verksamhetsmässiga resultatet är tillfredsställande.

Det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet bedöms utifrån genomförd granskning, med hänsyn tagen till lägre resandenivåer som på kort sikt inte kan påverkas av nämnden, sammantaget som tillfredsställande.

Intern styrning och kontroll

Revisionen har under året granskat nämndens interna styrning och kontroll, och noterat att utvecklingsarbete bedrivits inom flera områden. Inom andra områden finns fortsatt behov av insatser för att stärka den interna styrningen och kontrollen.

Revisionen konstaterar att trafiknämndens *strategiska styrning av kollektivtrafikens utveckling* har utvecklats. Styrdokument har arbetats fram liksom processer för styrning och utveckling av prioritering av investeringar. Revisionen bedömer att det nu finns en struktur och förutsättningar för en tydligare prioriteringsprocess kopplad till investeringar. Revisionen menar att det är viktigt att styrningen tydligt avspeglas i de faktiska prioriteringar som görs i budgetunderlag och kommande investeringsplaner, inte minst givet rådande ekonomiska läge. Revisionen kommer därför att fortsätta följa hur nämnden prioriterar sina investeringar framåt.

När det gäller den övergripande *regionala trafikplaneringen* utgör Trafikförsörjningsprogrammet en central utgångspunkt. Under året har revidering av nuvarande program pågått, och ett förslag till nytt program har skickats ut på remiss. Fullmäktige förväntas fatta beslut om reviderat program under slutet av 2023 eller början av 2024. Revisionen menar att trafiknämndens process för revideringsarbetet har varit strukturerad. Revisionen vill dock understryka att det är viktigt att de mål som definieras inom programmet kopplas till en tydlig uppföljningsmodell, så att effektiv styrning och uppföljning utifrån programmets målbild möjliggörs. Även trafikförsörjningsprogrammets förhållande till andra centrala styrdokument på trafikplaneringsområdet behöver fortsätta kommuniceras till framför allt externa intressenter.

Revisionen bedömer att trafiknämnden behöver fortsätta utveckla sin styrning och kontroll på *säkerhetsområdet*. Inrättandet av en säkerhetsavdelning på förvaltningen är ett positivt steg, men flera viktiga frågor återstår att hantera. Det rör sig till exempel om ett tydliggörande av ansvarsfördelning, formerna för uppföljning samt kontinuitetshantering.

Även när det gäller *brandskydd* i kollektivtrafiken bedömer revisionen att nämndens styrning och kontroll fortsatt behöver stärkas. Steg har tagits mot att säkerställa ett fullgott brandskydd genom investeringsobjektet Brandskyddsåtgärder i tunnelbanan samt löpande underhåll. Samtidigt befinner sig dessa åtgärder i ett tidigt skede, och det kommer att ta tid innan de är fullt ut genomförda. Även systematiken i nämndens uppföljning av de upphandlade entreprenörernas systematiska brandskyddsarbete behöver utvecklas.

Kopplat till trafiknämndens *systematiska arbetsmiljöarbete mot hot och våld* i kollektivtrafiken finns en tydlig ansvarsfördelning för arbetsmiljö mellan nämnden, som beställare, och trafikutövarna, som utövare. Styrdokument för uppföljning av arbetsmiljöarbete mot hot och våld finns framtagna, både vad gäller strukturen och genomförandet. Revisionen bedömer dock att roller och ansvar för uppföljning och utvärdering av avtalskrav gällande arbetsmiljö och förebyggande arbete mot hot och våld mot personal i kollektivtrafiken behöver förtydligas ytterligare. Systematiken i sammanställning, analys och återrapportering av händelser avseende hot och våld mot personal bör också utvecklas.

Stärkt *styrning och kontroll av trafiknämndens investeringar* är ett utvecklingsarbete som pågått under flera år. Successivt har styrningen stärkts genom implementering av fullmäktiges åtgärdsvals- och investeringsprocess (ÅIP), utvecklade kalkylmetoder och införandet av successiv analysmetod för riskbedömning. Revisionen ser positivt på det arbete som genomförts och noterar att fortsatt utveckling kommer att ske kopplat till anpassning av ÅIP till mindre/okomplicerade ersättningsinvesteringar och IT-investeringar. Samtidigt noterar revisionen en problematik när det gäller investeringar som genomförs i samverkan med andra finansierande parter. Ett aktuellt exempel utgörs av Slussen, där Region Stockholms investeringar samordnas med Stockholms stads investeringar. Samverkan med externa parter kring större

investeringar är nödvändig för att säkerställa kollektivtrafikens utveckling, och revisionen betonar vikten av att framöver säkerställa grundliga förberedelser för att i möjligaste mån skapa förutsättningar för ett effektivt genomförande. Detta gäller såväl utredning av behov och lämpliga åtgärder, som ekonomiska kalkyler.

Revisionen har granskat trafiknämndens interna kontroll av *bisyslor och jäv*. Granskningen har lett till rekommendationer till förvaltningens ledning.

Med utgångspunkt i bedömningsmålet att *nämnden har riktlinjer och rutiner för väsentliga områden för att säkerställa att verksamhetens uppdrag och mål uppnås samt att lagar, föreskrifter m.m. följs*, och utifrån genomförd granskning, bedöms den interna styrningen och kontrollen inte vara helt tillräcklig.

Räkenskaper

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

Dotterbolag

SL-koncernen omfattar tre helägda dotterbolag:

- Waxholms Ångfartyg AB
- AB SL Finans
- SL Nya Tunnelbanan AB

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

Innehåll

1	Årlig granskning	6
1.1	Trafiknämnden och AB SL:s ansvar och uppdrag	6
1.2	Revisionens uppdrag och avrapportering	7
2	Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat	8
2.1	Ekonomiskt resultat	8
2.2	Verksamhetsmässigt resultat	12
3	Intern styrning och kontroll	21
3.1	Ekonomistyrning	21
3.2	Investeringsstyrning	24
3.3	Systematiskt arbetsmiljöarbete mot hot och våld i kollektivtrafiken	36
3.4	Säkerhetsarbete	43
3.5	Brandskydd	46
3.6	Underhåll av hissar, rulltrappor och spärrar	49
3.7	Regional trafikplanering	54
3.8	Trafikförvaltningens IT-miljö	55
3.9	Årsuppföljning av plan för intern kontroll	56
3.10	Hantering av bisysslor och jäv	57
3.11	Ledningsnära kostnader och representation	60
3.12	Avrapporterade granskningar i delrapport	60
3.13	Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer	63
4	Förvaltning för utbyggd tunnelbana	72
4.1	Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat	72
4.2	Intern styrning och kontroll	76
5	Räkenskaper	84
5.1	Årsbokslut inklusive verksamhetsberättelse (förvaltningsberättelse)	84
5.2	Samlad bedömning av räkenskaper	84
6	Nämndens yttrande över delrapport 2022	84
Bilaga 1	a) Sammanställning och uppföljning av rekommendationer till nämnden – trafikförvaltningens verksamhet	
	b) Sammanställning och uppföljning av rekommendationer till nämnden – FUT:s verksamhet	
Bilaga 2	a) Sammanställning och uppföljning av rekommendationer till ledningen – trafikförvaltningens verksamhet	
	b) Sammanställning och uppföljning av rekommendationer till ledningen – FUT:s verksamhet	

1 Årlig granskning

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

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

1.1 Trafiknämnden och AB SL:s ansvar och uppdrag

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. Dotterbolaget Nya Tunnelbanan AB (NTAB) har till uppgift att utföra utbyggnaden av tunnelbanan. Trafiknämnden har enligt reglementet i uppgift att sköta förvaltningen av SL:s, WÅAB:s samt NTAB:s avtal och tillgångar, vilket reglerats i samarbetsavtal mellan trafiknämnden och bolagen.

Från 1 januari 2020 har FUT:s pågående investeringar, med ett par mindre undantag, förts över till SL. Räkenskaperna för FUT hanteras i en separat resultatenhets³. SL är därmed uppdelat i två resultatenheter – SL/FUT (för utbyggnaden av tunnelbanan) och SL/TF (för trafikförvaltningen).

³ Benämningen "resultatenhet" används i fullmäktiges beslut; "en särskild resultatenhet inrättas inom AB Storstockholms Lokaltrafik för utbyggnaden av tunnelbanan". RS 2019-0790.

Trafikförvaltningens förvaltningschef är VD för SL, och förvaltning för utbyggd tunnelbanas förvaltningschef är VD för NTAB.

Styrelsen för ett bolag ansvarar alltid för bolagets angelägenheter och ska fortlöpande kontrollera om lämnad delegation kan upprätthållas (ABL 8 kap 4 §). Eftersom styrningen är sammankopplad lämnar lekmannarevisionen samma omdöme för SL som för trafiknämnden på området intern styrning och kontroll.

Trafiknämnden lämnar två verksamhetsberättelser, enligt ansvarsuppdelningen i förvaltningsorganisationen. Verksamhetsberättelsen för trafikförvaltningen konsolideras med SL/TF och WÅAB⁴. Verksamhetsberättelsen för FUT konsolideras med SL/FUT och dotterbolaget NTAB.

1.2 Revisionens uppdrag och avrapportering

Revisionen har utförts enligt kommunallagen, regionens regler och anvisningar samt god revisionssed för kommunal verksamhet. Revisionen har utgått från revisionsplanen som fastställts av revisorsgrupperna och revisorskollegiet.

I granskningen har revisorerna biträtt av regionens revisionskontor. Granskningen har genomförts av granskningsansvarig Jenny Svensson m.fl. vid revisionskontoret. Räkenskapsrevisionen av trafiknämnden har genomförts av konsult från KPMG AB med huvudansvarig revisor Johan Rasmusson m.fl. Revision av AB SL har utförts enligt ABL 9 kap. under ledning av auktoriserad revisor Johan Rasmusson.

Revisorernas granskningsuppdrag utförs dels i form av basgranskning som årligen genomförs på alla nämnder/styrelser, dels genom fördjupad granskning av specifika områden utifrån en risk- och väsentlighetsanalys.

Under revisionssåret har revisorerna genomfört ett möte för dialog med presidiet för nämnden/styrelsen.

Revisionen har i denna årsrapport, så långt som möjligt, följt den interna rapporteringsstrukturen för trafiknämnden och SL i regionen.

- Avsnitt 2 och 3 omfattar granskning av 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 dotterbolaget NTAB.
- Avsnitt 5 omfattar granskningen av räkenskaperna i sin helhet, dvs. trafikförvaltningen och FUT som konsolideras med räkenskaperna för SL med dotterbolag.

⁴ Till ansvarsområdet hör även dotterbolaget AB SL Finans.

Ett utkast av årsrapporten har stämts av med förvaltningsledningen för trafikförvaltningen respektive förvaltning för utbyggd tunnelbana.

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

I detta avsnitt görs en bedömning av om nämnden uppnått fullmäktiges resultatkrav och övriga ekonomiska samt verksamhetsmässiga mål. Bedömningen omfattar även om nämnden genomfört givna uppdrag samt följt de beslut, riktlinjer och föreskrifter som gäller för verksamheten. Bedömningsmålen och bedömningskriterierna framgår av bilaga 3.

2.1 Ekonomiskt resultat

	Budget 2022	Bokslut 2022	Bokslut 2021
Resultaträkning (mnkr)			
Verksamhetens intäkter	24 133	23 209	21 266
Verksamhetens kostnader inkl. avskrivningar och finansnetto	- 23 729	- 23 953	- 23 116
Årets resultat	404	- 744	-1851
Coronarelaterade merkostnader och intäktsbortfall	-	1 730	3 810
Erhållet statsbidrag för täckning av merkostnader	-	- 472	- 1 318
Effekten av ökade PO-pålägg på semester- och löneskuld samt reavinster	-	9	-
Justerat resultat	-	522	681
Balansomslutning (mnkr)	76 357	75 789	74 067
Årsarbetare (antal)	886	843	866

2.1.1 Resultat 2022

Nämndens ekonomiska resultat för trafikförvaltningen uppgår till - 744 mnkr. I resultatet ingår även reavinster på 1 mnkr, s.k. jämförelsestörande poster.

Enligt beslut i fullmäktige undantas nämndens merkostnader och minskade intäkter till följd av coronapandemin vid avstämningen mot resultatkravet. Nämndens merkostnader och minskade intäkter under 2022 uppgår till 1730 mnkr. Nämnden har under 2022 erhållit 472 mnkr i statsbidrag för täckning av merkostnader och intäktsbortfall till följd av pandemin.

Även ökade kostnader för semester- och löneskuld till följd av höjning av personalomkostnadspålägg⁵ (PO-pålägg) ska, under förutsättning av fullmäktiges beslut, exkluderas vid jämförelse med fullmäktiges resultatkrav. För nämnden uppgår dessa till 10 mnkr. Även reavinster på 1 mnkr ska undantas vid jämförelsen mot resultatkravet

Nämndens ekonomiska resultat uppgår efter dessa justeringar till 522 mkr, vilket är 118 mnkr högre än fullmäktiges resultatkrav (404 mnkr). Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans därmed uppnåtts.

I den fortsatta analysen utgår revisionen från det justerade resultatet som används vid avstämning mot fullmäktiges resultatkrav.

2.1.2 Jämförelse med budget 2022

Verksamhetens **intäkter**, inklusive statsbidrag för täckning av intäktsbortfall till följd av coronapandemin, uppgår till 23 209 mnkr, vilket är 924 mnkr (3,8 procent) lägre än budgeterat.

Den främsta förklaringen till utfallet är att biljett-/resenärsintäkterna understiger budget med 1 770 mnkr, vilket förklaras av lägre antal resande. Budgeten baserades på resandenivå före pandemin, vilket nämnden inte nått upp till. Utfallet för biljettintäkterna påverkas dock positivt av att Skärgårdstrafikens biljettintäkter översteg budget (9mnkr). Nämnden rapporterar även att biljettintäkterna påverkas negativt av ett intäktstapp till följd av fria ungdomsbiljetter under sommaren. Nämnden ersätts dock av ett regioninternt bidrag för denna kostnad. Detta bidrag, samt statsbidraget för pandemirelaterade intäktsbortfall, redovisas i övriga intäkter nedan. Vidare överstiger hyresintäkterna för lokaler budget med 16 mnkr. Reklamintäkterna understiger dock budget med 11 mnkr. Även intäkter för uthyrning av fordon understiger budget med 2 mnkr.

Posten *Övriga intäkter* består i stora delar av resultatneutral vidarefaktureringsring. Här redovisas även avvikelser gentemot budget som sammantaget avviker positivt med 843 mnkr. Avvikelsen mot budget beror i huvudsak på det statliga bidraget för täckning av intäktsbortfall kopplat till pandemin (472 mnkr). Avvikelsen består vidare av regioninternt stöd för fria ungdomsbiljetter (60 mnkr) och covid-bonus till anställda (11 mnkr), samt bland annat andra statliga stöd och högre aktiverad medfinansiering (66 mnkr). Andra positiva avvikelser inom posten övriga intäkter uppgår till 224 mnkr och består huvudsakligen av fakturering av externa projekt (115 mnkr), samt vidare sålt bussbränsle (100 mnkr), kontrollavgifter (9 mnkr). Utöver detta finns mindre avvikelser som sammanlagt överstiger budget med 10 mnkr.

⁵ Regionen tillämpar nästkommande års nivå för PO-pålägg vid redovisning av semester och löneskuld. Detta medför ökade kostnader bland annat på grund av ökad inflation.

Verksamhetens **kostnader**, exklusive avskrivningar och finansiella poster, uppgår till 19 840 mnkr, vilket är 249 mnkr (ca 1,3 procent) högre än budgeterat. Kostnadsutvecklingen är 3,9 procent⁶ jämfört med föregående år. Justerat för jämförelsestörande poster föregående år uppgår kostnadsutvecklingen till 5,6 procent.

Budgetavvikelsen är till stor del hänförlig till högre kostnader inom *köpt trafik*. Kostnaderna för köpt trafik (SL) överstiger budgeten med ca 178 mnkr. Avvikelsen uppges i huvudsak bestå av högre kostnader inom busstrafiken (360 mnkr) beroende på höjda indexnivåer samt högre kostnader för interimsavtal. Kostnadsökningen motverkas delvis av en generell riskreserv⁷. Utfallet påverkas även av högre kostnader för pendelbåtstrafiken (9 mnkr) hänförliga till ökade bränslekostnader.

Avvikelsen motverkas av lägre kostnader inom pendeltågstrafiken (118 mnkr) främst på grund av lägre incitamentskostnader⁸, samt lägre trafikgemensamma kostnader för kundtjänst (23 mnkr). Även kostnaderna för lokalbana understiger budget (50 mnkr), främst hänförligt till ett flertal mindre avvikelser inom avtalen vilket lett till reducerad ersättning.

Kostnaderna för *köpt sjötrafik* (WÅAB) överstiger budget med 49 mnkr, till följd av högre bränsleindex.

Även *personalkostnaderna* överstiger budget med 15 mnkr. Avvikelsen beror främst på Covid-bonus till anställda, effekten av 2023 års PO-pålägg på semester- och löneskuld och högre pensionskostnader. Avvikelsen motverkas huvudsakligen av lägre kostnader för utbildning och konferenser samt lägre kostnader till följd av vakanser.

Kostnaderna för *drift och underhåll* understiger budget med 1 mnkr. Detta beror till största delen på kostnader för el och energi som överstiger budget (175 mnkr). Detta motverkas av en låg uppdragsnivå inom den trafiknära verksamheten (179 mnkr). Driftkostnader inom IT och kostnader inom driftprojektarbeten i samband med investeringsprojekt är lägre än budgeterat till följd av förskjutna projekt.

Posten *övriga kostnader* överstiger totalt sett budget med 8 mnkr. Detta beror främst på högre kostnader för externa entreprenader (79 mnkr) och bussbränsle (33 mnkr). Dessa kostnader vidarefaktureras dock.

⁶ Inom verksamhetens kostnader år 2021 fanns jämförelsestörande poster av skadestånds- och rättegångskostnader på totalt 332 mnkr. År 2022 finns inga jämförelsestörande kostnadsposter.

⁷ Budgeterad riskreserv inom trafik, uppgick till 354 mnkr. Hela reserven användes.

⁸ Incitamentsbaserad ersättning till trafikutövare prognosticeras minska p.g.a. försämrade indikatornivåer för pendeltågstrafiken.

Ökande kostnader noteras även för färre arbetade timmar i investeringsprojekt (36 mnkr)⁹. Kostnaderna har även ökat för medfinansiering av bussdepåer och infartsparkeringar (29 mnkr) samt specialistkonsulter (6 mnkr). Avvikelsen motverkas av lägre kostnader för MÅLAB¹⁰ (115 mnkr) till följd av lägre trafikproduktion än förväntat från ny entreprenör. Vidare har årets utrangeringar inte nått upp till budgeterat utrymme (61 mkr). Resterande avvikelser utgörs av flera mindre negativa och positiva delposter som samlat uppgår till -1 mnkr.

Avskrivningskostnaderna understiger budget med 99 mnkr. Avvikelsen beror på förskjutna tidplaner och försenade leveranser inom investeringsprojekt¹¹. Detta motverkas av en högre marknadsränta som påverkar lån och leasing samt ränta på indexkostnader, vilket gett ökade räntekostnader jämfört med budget på 75 mnkr.

2.1.3 Investeringar

Årets investeringar uppgår till 4 995 mnkr, att jämföra med fullmäktiges budget på 7 805 mnkr (6 538 mnkr i budget 2021). Upparbetningsgraden fördelar sig på de olika investeringstyperna enligt följande:

Budget 2022 (utfall 2022 %)	Ny- investeringar¹²	Ersättnings- investeringar¹³	Summa
Objekt > 100 mnkr	5 027 (63 %)	1 255 (68 %)	6 282 (64 %)
Objekt < 100 mnkr	263 (49 %)	1 260 (66 %)	1 523 (63 %)
Summa	5 290 (63 %)	2 515 (67 %)	7 805 (64 %)

⁹ 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.

¹⁰ Mälardalstrafik AB är ett bolag som ägs gemensamt av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Mälardalen, däribland Region Stockholm. Bolaget har i uppdrag att förvalta och utveckla regional tågtrafik i Mälardalsregionen.

¹¹ Huvudsakligen leveranser av tunneltåg C30.

¹² Enligt *Styrande principer för Region Stockholms investeringar* ska nyinvesteringar "skapa ökad nytta genom att ge förutsättningar för strukturella förändringar, öka utbud eller producerad volym eller genom införande av ny teknik eller nya metoder och arbetsätt vilka kräver ny teknik".

¹³ Enligt *Styrande principer för Region Stockholms investeringar* ska ersättningsinvesteringar "bibehålla befintlig nytta genom livscykelinvesteringar och säkerställer en fungerande verksamhet genom att säkerställa och bevara värdet på tillgången, genom att byta ut eller uppdatera tekniska lösningar, eller för att uppfylla myndighetskrav."

Revisionen konstaterar att *upparbetningsgraden* är lägre 2022 än 2021 (64 procent jämfört med 73 procent). Avvikelsen mot budget är främst kopplad till tre investeringsobjekt, där utfallet för året understiger budget med större belopp. Det rör sig om Roslagsbanans utbyggnad (understiger budget med 397 mnkr), Röda linjens uppgradering (understiger budget med 541 mnkr) och Program Tvärbana Norr Kistagrenen (understiger budget med 633 mnkr). Förklaringen till det lägre utfallet är i samtliga fall förseningar och/eller tidsförskjutningar. Totalprognosen för de tre investeringsobjekten är i linje med totalbudget, men tidpunkten för färdigställande är framflyttad för Roslagsbanans utbyggnad (1 år) och Röda linjens uppgradering (3 år).

Av de 30 investeringsobjekt med genomförandebeslut, som kommenteras i nämndens verksamhetsberättelse, understiger 23 objekt budget för året, medan sex stycken överstiger budget (två av dessa fanns inte med i investeringsplanen för 2022, då de är under avslut). Flera objekt rapporterar om förseningar, vilket riskerar att leda till fördyringar. Revisionen noterar särskilt att de investeringsobjekt som har koppling till ombyggnationen av Slussen prognostiserar förseningar, och att två av objekten även rapporterar om totalprognosen överskrider totalbudgeten. För objekt Bussterminal Slussen anges att beviljade medel inte kommer att vara tillräckliga, utan att förnyat genomförandebeslut kommer att behöva fattas under 2023.

Gällande *ersättningsinvesteringar* (både under och över 100 mnkr) så har upparbetningsgraden sjunkit jämfört med 2021; från 85 till 67 procent. Budgeten för ersättningsinvesteringar är högre 2022 (2 515 mnkr) än 2021 (2 106 mnkr). Revisionen konstaterar att medan budgeten för ersättningsinvesteringar varierar mellan åren, så ligger utfallet mer stabilt. Att upparbetningsgraden sjunker innebär en risk för att underhållsbehovet skjuts framåt i tiden, och att nämndens så kallade underhållsskuld därmed växer.

2.1.4 Bedömning av ekonomiskt resultat

Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens verksamhetsberättelse.

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

2.2 Verksamhetsmässigt resultat

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

2.2.1 Fullmäktiges nämndspecifika mål

Fullmäktiges särskilda mål för trafiknämnden har samlats under det nämndspecifika målet *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar*, se tabell nedan.

Kopplat till detta nämndspecifika mål finns fyra kategorier med sammanlagt nio indikatorer. Trafiknämndens uppföljning visar att de av fullmäktige satta målnivåerna har uppnåtts för tre av de nio indikatorer. En indikator har inte kunnat bedömas då mätvärde för 2022 saknas¹⁴.

I enlighet med regionledningskontorets anvisningar är ett mål uppfyllt om mer än hälften av indikatorerna är uppfyllda. Om upp till hälften av indikatorerna har uppnått sina målvärden anses målet vara delvis uppfyllt. Trafiknämndens nämndspecifika mål bedöms därför som inte uppfyllt.

Indikatorerna för det nämndspecifika målet är dels inhämtade från av fullmäktige beslutade Regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFSS 2050), dels trafikförsörjningsprogrammet (TFP).

Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar	Mål 2022	Bokslut 2022	Bokslut 2021	Klarat målvärdet
Regionfullmäktiges mål				
Attraktiva resor				
Nöjda resenärer	≥ 78 %	84 %	84 %	Ja
Nöjda resenärer – allmän skärgårdstrafik	≥ 94 %	96 %	94 %	Ja
Trygga resor				
Trygga resenärer	≥ 75 %	73 %	72 %	Nej
Effektiva resor				
Tusentals påstigande en vanlig vardag	≥ 2 306	2 232	1 765	Nej
Kostnad per personkilometer	≤ 4,5 kr	4,54 kr	5,66 kr	Nej
Kollektivtrafikens andel av motoriserade resorna (RUFSS)	≥ 52 %	- %	- %	-
Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFSS), andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5	≥ 50 %	57	50 %	Ja
Hållbara resor				
Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	≥ 67	57 %	57 %	Nej
Fullt tillgänglig linje eller bytestpunkt (exkl. båttrafik)	≥ 83 %	81 %	80 %	Nej

¹⁴ Enligt nämndens verksamhetsberättelse följs indikatorn upp genom att mäta antalet resor genom en resvaneundersökning som är representativ för länet, dvs. som baseras på ett tillräckligt urval av befolkningen för att beskriva resandet för länet. Den senaste mätningen genomfördes 2019 och eftersom mätvärde saknas för 2022, hänvisar nämnden till kollektivtrafikbarometerens mätning som visar ett mätvärde på 50 % år 2022, vilket innebär att målnivån inte uppnåtts.

Trafikförvaltningen kunde i mars 2022 återuppta ombordsundersökningen (Upplevd Kvalitet) för samtliga trafikslag, efter att denna pausats på grund av pandemin. Detta möjliggjorde att indikatorerna *Nöjda resenärer*, *Nöjda resenärer – allmän skärgårdstrafik* och *trygga resenärer*, återigen kunde mätas.¹⁵ Båda indikatorer för nöjdhet¹⁶ uppnår målnivån med 84 % för *Nöjda resenärer* samt 96 % för allmän skärgårdstrafik.

När det gäller målet om *Trygga resor*, med tillhörande indikator *Trygga resenärer*, uppvisar den ett mätvärde på 73 % som ligger under den uppsatta målnivån på 75 %. Nämnden uppger i verksamhetsberättelsen att arbetet med att öka trygghet i och i anslutning till kollektivtrafiken pågår.

Gällande indikatorer för **Effektiva resor** så når en indikator upp till målvärdet, två uppnår inte sina målvärden och en kan inte bedömas pga. att mätvärde för 2022 saknas. Målnivåer har uppnåtts för indikatorn *Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUF5)*, *andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5*, med ett utfall på 57 % och ett målvärde på 50 %. Målvärdet innebär att 50 procent av de regionala stadskärnorna ska ha restidskvot under 1,5 till Arlanda flygplats i jämförelse med bilens restid. Fyra av sju stadskärnor har enligt mätningen restidskvoter under 1,5 vilket innebär att målvärdet för indikatorn är uppnått.

För indikatorn *Tusental påstigande en vanlig vardag* uppgår målvärdet för 2022 till 2 306 medan utfallet blev 2 232. För *Kostnad per personkilometer* var målvärdet 4,50 kr medan utfallet ligger strax över målvärdet och landar på 4,54 kr. Nämnden uppger i verksamhetsberättelsen att pandemin påverkat möjligheterna att uppnå målet på grund av lägre resandenivåer, vilka uppgått till 77 procent av normalåret 2019 års nivå. Utfall för indikatorn *Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna* presenteras inte då detta enligt nämndens verksamhetsberättelse endast mäts vart fjärde år¹⁷.

Målvärdet för de två indikatorerna gällande **Hållbara resor** har inte uppnåtts. Utfallet för indikatorn *Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet* är 57 %, vilket ligger under den uppsatta målnivån på 67 %. Det innebär att fyra av sju mål i trafikförsörjningsprogrammet beräknas uppnås till målåret 2030, baserat på en trendlinje för åren 2011–2022. Nämnden uppger i verksamhetsberättelsen att de övriga tre målen i trafikförsörjningsprogrammet inte kommer att uppnås om den nuvarande trenden fortsätter.

¹⁵ Data för att mäta indikatorn nöjda resenärer har ackumulerat utfall för helår, men utfallet exkluderar buss under januari och februari då bussarnas framdörrar var stängda på grund av pandemin.

¹⁶ Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik, Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik

¹⁷ Enligt nämndens verksamhetsberättelse följs indikatorn upp genom att mäta antalet resor genom en resvaneundersökning som är representativ för länet, dvs. som baseras på ett tillräckligt urval av befolkningen för att beskriva resandet för länet. Den senaste mätningen genomfördes 2019 och eftersom mätvärde saknas för 2022, hänvisar nämnden till kollektivtrafikbarometerns mätning som visar ett mätvärde på 50 % år 2022, vilket ligger strax under målnivån 52%.

För indikatorn *Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)* utgår nämnden från fem huvudkriterier¹⁸, som är definierade i trafikförsörjningsprogrammet och ska vara möjliga att genomföra för alla resenärer. Tillgängligheten mäts vid de hundra största bytespunkterna, samt vid samtliga spårhållplatser. Utfallet för 2022 uppgår till 81 %, vilket är strax under målvärdet på 83 %.

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

2.2.2 Fullmäktiges inriktningsmål med tillhörande verksamhetsspecifika mål Utöver det nämndspecifika målet för trafiknämnden enligt ovan, ska nämnden förhålla sig till fullmäktiges inriktningsmål **Långsiktig ekonomisk utveckling, En hållbar regional utveckling** och **Hållbar arbetsgivare**. Kopplat till dessa inriktningsmål finns tio verksamhetsspecifika mål och 25 indikatorer. Nämnden rapporterar att sju av tio verksamhetsspecifika mål är uppfyllda. De mål som för 2022 inte nås är följande: *Hög innovations- och digitaliseringsgrad, Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare* och *Systematisk kompetensförsörjning*¹⁹.

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

2.2.3 Uppdrag från fullmäktige

Nämnden har under 2022 haft tolv uppdrag från fullmäktige, varav nio bedöms som avslutade under året. Övriga tre uppdrag rapporteras pågå enligt plan. Tre uppdrag har återkallats²⁰ och avslutats i samband med regionens budget för 2023.⁷ Utfall för dessa har rapporterats i verksamhetsberättelsen.

Uppdragen kommenteras i huvudsak i enlighet med regionledningskontorets anvisningar.

2.2.4 Produktion

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

¹⁸ Planera resan; Köpa och använda biljett; Vistas, orientera sig på terminal, station, hållplats, kaj och brygga; Ta del av information; Ta sig ombord

¹⁹ Enligt nämnden har indikatorn för målet *Systematisk kompetensförsörjning*, per regionledningskontorets direktiv, flyttats till målet *Region Stockholm – attraktiv arbetsgivare*. För detta mål, som saknar indikatorer, kommenterar nämnden vilka insatser som de genomfört för att arbeta mot målen.

²⁰ Återkallade uppdrag: Fortsätta utveckla Stockholms kollektivtrafik med fokus på kollektivtrafik av hög kvalitet som bidrar till hållbar tillväxt i Stockholms län, Fortsätta pågående nystartsarbete i syfte att öka intäkterna och få tillbaka resenärerna efter pandemin och Utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt.

Nämnden konstaterar att pandemin har haft en negativ effekt på resandet även under 2022. Resandet återhämtade sig dock något efter februari 2022 pga. avskaffning av restriktioner i samhället. Resandet har stabiliserat sig på ca 80 procentiga nivåer jämfört med 2019²¹.

Antal påstigande (resande)

Den av fullmäktige fastställda indikatorn *tusental påstigande i den allmänna kollektivtrafiken på land en vanlig vardag*¹ har ökat med 26,5 procent jämfört med utfall 2021, men når inte upp till budgeterad nivå. Även antal påstigande per trafikslag i jämförelse med föregående år samt avvikelser mot nämndens målnivåer kommenteras och analyseras av nämnden. Nämnden rapporterar att coronapandemin påverkat antalet resande för samtliga trafikslag, förutom pendelbåt, jämfört med normalåret 2019.

Antal påstigande inom kollektivtrafiken per trafikslag

Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental)	Utfall 2022	Utfall 2021	Förändring i procent
Tunnelbana	874	679	28,7
Busstrafik	853	710	20,1
Pendeltåg	330	241	36,9
Lokalbanor	175	135	29,6
Allmän kollektivtrafik vatten - totalt	6330	4176	51,6
Allmän kollektivtrafik vatten - Båtpendel	4846	2923	65,8
Allmän kollektivtrafik vatten - Skärgårdstrafik	1484	1245	19,2

Störst ökning av antalet påstigande en vanlig vardag har *pendelbåtstrafiken* med 65,8 procent jämfört med 2021. Nämnden rapporterar att ökningen av resande jämfört med 2021 är till följd av en ny försökslinje samt nytt trafikavtal med fler avgångar och högre kapacitet.²²

Utbud och produktivitet

²¹ Sista normalår innan pandemin, används som basår vid jämförelser rensade för pandemi-effekter.

²² Försökslinje 83, Linje 80 sjövägen.

Nämnden använder sig av ett antal utbuds- och produktivetsmått: punktlighet, antal sittplatskilometer²³, antal personkilometer²⁴ och beläggningsgrad²⁵. Dessutom beräknas kostnader genom att direkta kostnaderna²⁶ ställs mot antal sittplatskilometer respektive antal personkilometer. Som framgått av avsnitt 2.1.2 är de direkta kostnaderna för 2022 relativt opåverkade av pandemin och sammantaget något högre än budgeterat.

Punktlighet för respektive trafikslag utgör nämndbeslutade indikatorer till fullmäktigemålet *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar*. Punktligheten förbättrades under föregående år för samtliga trafikslag jämfört med 2019. Som huvudsaklig orsak angavs att coronapandemin hade minskat resandet med kollektivtrafik. Resandet har ökat under 2022, och ingen effekt av coronapandemin på punktlighet rapporteras för 2022. Samtliga trafikslag, förutom tunnelbana och skärgårdstrafik har sämre uppmätt punktlighet under 2022 jämfört med 2021.

Punktlighet i kollektivtrafiken per trafikslag

Punktlighet per trafikslag	Utfall procent 2022	Utfall procent 2021	Målvärde
Tunnelbana	98,4	98,3	>=96,6%
Busstrafik	86,2	88,9	>=90%
Pendeltåg	92	92,4	>=94%
Lokalbanor	95,3	97,6	>=96,4%
Båtpendel	96,4	98	>=97%
Skärgårdstrafik	94	92	>=93%

Tunnelbanan uppvisar högst värden för punktlighet och uppnår målvärdet. För tunnelbana anges de främsta orsakerna vara en stabil trafikleverans, få trafikstörande arbeten, och begränsat antal trafikavvikelser. Även *skärgårdstrafiken* uppnår målvärdena för 2022. Punktligheten försämrades under sommaren, men är bättre än sommarperioden 2021. Den genomsnittliga punktligheten uppnår målet för helåret 2022.

²³ Antal sittplatskilometer = antal sittplatser som ställs till förfogande (fordonstyp avgörande) multiplicerat med antalet utbudskilometer (fordonskilometer till trafikanternas förfogande).

²⁴ Antal personkilometer = resenärernas sammanlagda reslängd i kilometer.

²⁵ Beläggningsgrad = antal personkilometer/antal sittplatskilometer, visar graden av andelen utnyttjat trafikutbud i förhållande till totalt utbud.

²⁶ Innebär direkta kostnader avseende den körda trafiken.

Övriga trafikslag uppnår inte målvärden för punktlighet. För *Buss* anges övergripande orsaker vara flera stora vägarbeten under året och det generellt ökande resandet vilket lett till sämre framkomlighet i trafiken.

För *Pendeltåg* uppges den negativa utvecklingen bero på dels personalbrist på grund av hög sjukfrånvaro samt vissa infrastrukturella störningar som drabbat järnvägen. Nämnden uppger dock att den pågående samverkan mellan trafikförvaltningen, Trafikverket och MTR för förbättrad störningshantering och ökad tillförlitlighet i infrastrukturen fungerar väl.

Gällande lokalbanor rapporteras att utfallet beror på personalbrist och fordonbrist som påverkat trafikleveransen. Framkomlighetsproblem vid stora evenemang under sommaren har också påverkat.

För båtpendel anges att det ökande resandet under sommarmånaderna påverkat den genomsnittliga punktligheten för helåret negativt.

Utbudet av kollektivtrafik mäts genom *antal sittplatskilometer* och påverkas i stor utsträckning av hur mycket trafik som körs och fordonstyp. Utbudet minskade för samtliga trafikslag. För pendeltåg samt tunnelbanan rapporteras en minskning av antalet sittplatskilometer med 2,3 respektive 2,5 procent. Även utbudet för lokalbana och buss har minskat med 2,3 procent respektive 4,4 procent.

Ökningen av antalet sittplatskilometer för buss är, enligt nämnden, ett resultat av högre resande. Nämnden anger vidare att det ökade antalet sittplatskilometer för lokalbana beror på sommaravstängningarna varit mer omfattande under 2022, detta motverkas till viss del av sträckningen till Bromma flygplats. Orsaker till minskningen av sittplatskilometer för pendeltåg anges av nämnden framför allt beror på sämre leverans och banavstängningar.

I likhet med tidigare år kommenterar nämnden att fordonstyp påverkar utvecklingen av sittplatskilometer, eftersom nyare fordon generellt har färre sittplatser än äldre. Hur detta kommer att påverka måluppfyllelsen av övergripande målen i kollektivtrafiken analyseras dock inte.

Utbudet för skärgårds- och pendelbåtstrafiken mäts i *antalet passagerartimmar*²⁷. Utbudet har ökat med 14,7 procent jämfört med 2021. Ökningen uppges bero på att antalet passagerare ökade med 56,8 procent, vilket i sin tur berott på ökat resande med Djurgårdsfärjorna²⁸ pga. olika nya aktiviteter på Gröna Lund utanför högsommarsäsongen, samt lättade restriktioner under sommaren vilket ledde till att resandet med pendelbåt ökade markant.

Jämfört med föregående år har *kostnad per sittplatskilometer* ökat för samtliga trafikslag utom sjötrafik; buss och lokalbana med 8,4 procent respektive 3,1 procent. Även för pendeltåg och tunnelbana redovisas en ökning med 3,9

²⁷ Passagerartimmar = medelreslängd i timmar * passagerare (påstigande)

²⁸ Linje 82

respektive 5,5 procent. Kostnaden per passagerartimme för Skärgårdstrafiken (WÅAB) minskade med 2 procent jämfört med 2021.

Resenärers konsumtion av kollektivtrafiken mäts i *personkilometer*. Under 2022 har antalet personkilometer pga. ökat resande, ökat för samtliga trafikslag; pendeltåg (37,7 procent), busstrafik (21,5 procent) och tunnelbana (36,7 procent) och lokalbana (29 procent). För skärgårdstrafiken (WÅAB) rapporteras inte detta mått.

Måttet *kostnad per personkilometer* är av fullmäktige fastställt som indikator till målet *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar*. Samtliga trafikslag har haft minskade kostnader per personkilometer.

Kostnad per personkilometer

Kostnad per personkilometer per trafikslag	Förändring mot föregående år (procent)
Buss	-11
Pendeltåg	-25,1
Tunnelbana	-25,9
Lokalbana	-21,9

Nämnden framhåller att kostnad för personkilometer påverkats av en rad mindre delorsaker, men generellt har ökat resande till följd av slopade restriktioner lett till minskade kostnader.

Den genomsnittliga *belägningsgraden* har jämfört med 2021 ökat för samtliga trafikslag. För skärgårdstrafiken (WÅAB) rapporteras inte detta mått.

Nämndens rapportering gällande produktionen följer regionledningskontorets anvisningar. Coronapandemin har i viss mån påverkat utfallet, men är en av flera faktorer som påverkat produktionen under året.

2.2.5 Bedömning av verksamhetsmässigt resultat

Revisionen konstaterar att pandemin haft påverkan på nämndens möjlighet att uppnå det verksamhetsmässiga resultatet. Målnivåerna för ett par indikatorer kopplade till det nämndspecifika målet *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar* har anpassats till ett lägre resande 2022, men uppnås inte trots denna justering. Utfallet har påverkats av en fortsatt något lägre resandenivå än prognostiserat. Även det verksamhetsspecifika målet *Till år 2030 har Region Stockholms totala klimatpåverkan halverats jämfört med 2019*, har påverkats av pandemin.

Sammantaget betyder det att sju av elva fullmäktigebeslutade mål har uppnåtts. Utfallet för flera indikatorer är dock nära de uppsatta målnivåerna och ett mål saknar av fullmäktige beslutade indikatorer.

Det verksamhetsmässiga resultatet har inte helt uppnåtts, men med hänsyn till fortsatt lägre resandenivåer p.g.a. pandemin bedömer revisionen att det verksamhetsmässiga resultatet är tillfredsställande.

Revisionen bedömer även att nämnden har bedrivit ett systematiskt arbete med de av fullmäktige tilldelade uppdragen.

3 Intern styrning och kontroll

I detta avsnitt görs en bedömning av hur nämnden/styrelsen och vd tar ansvar för att det finns en intern styrning och kontroll som leder till måluppfyllelse och regelefterlevnad. Bedömningsmålen och bedömningskriterierna framgår av bilaga 3. Granskning av nämndens ekonomi-, verksamhets- och investeringsstyrning när det gäller den verksamhet som utövats inom trafikförvaltningen inklusive SL/TF och SL:s dotterbolag redovisas, förutom SL Nya Tunnelbanan AB, som redovisas tillsammans med förvaltning för utbyggd tunnelbana i avsnitt 4.

3.1 Ekonomistyrning

Nämnden prognostiserade i delårsrapporten för 2022 årets resultat till 144 mnkr, exklusive coronarelaterade nettomerkostnader och intäktsbortfall. Resultatet för helåret justerat för dessa poster blev 522 mnkr, det vill säga 378 mnkr högre än prognosen i delårsrapporten. Resultatet ligger 118 mnkr över fullmäktiges resultatkrav på 404 mnkr.

Trafiknämnden befinner sig i ett kärvt ekonomiskt läge, med stora förlorade intäkter som inte i sin helhet täcks av statlig ersättning. Även index- och ränteutveckling har slagit hårt mot nämndens ekonomi samtidigt som resandet med kollektivtrafiken 2022 har varit ca 20 procent lägre än 2019²⁹. Trafiknämnden bedömer att resandet 2023 blir 10 procent lägre än normalåret 2019. I fullmäktiges budget för 2023 är nämndens resultatkrav -1 166 mnkr, med hänsyn till detta lägre resande. Redan 2024 förväntas dock nämndens resultat börja återhämta sig, och i fullmäktiges budget för 2023 är 2024 års resultatkrav 236 mnkr. Resultatkravet för 2025 är 817 mnkr.

Nämnden har under året arbetat med effektiviseringar, kostnadsöversyn och återtagande av intäkter, bland annat kopplat till fyra fokusområden (se avsnitt 3.1.1). Detta arbete kommer att drivas vidare inom 2023 års fokusområden, där särskilt *Anpassning till nytt ekonomiskt läge* kommer att vara betydelsefullt. I fullmäktiges budget för 2023 har nämnden fått i uppdrag att presentera ett *sparprogram för att minska förvaltningens kostnader med 100 mnkr* under 2023, samt presentera liknande sparprogram för kommande budgetår. Nämnden har även fått i uppdrag att *se över hur trafikutbudet kan justeras* inför trafikplaneringen 2024 för att anpassa till förändrat resande och ekonomiska förutsättningar. Samtidigt växer kollektivtrafikens anläggningar, bland annat till följd av att tunnelbanan byggs ut, och nya krav ställs på verksamheten, exempelvis gällande säkerhetsskydd och civil beredskap.

När det gäller pågående och framtida investeringar har en genomförandeplan (se avsnitt 3.1.1), där investeringsbehov har prioriterats enligt regionstyrelsens modell, tagits fram.

²⁹ 2019 är senaste normalår, innan coronapandemin bröt ut.

Planen är resultatet av en successiv prioritering utifrån Kollektivtrafikplan 2050, och den ska användas som underlag till budgetprocessen inför 2024. Granskning visar att i princip samtliga större investeringar handlar om att bibehålla/upprätthålla funktion och värde, snarare än om strategisk utveckling. Att investeringsutrymmet framåt är snävt syns även i fullmäktiges budget för 2023. Där framgår att framtida investeringar för kollektivtrafiksystemet på ca 15 mdkr under den kommande 10-årsperioden har identifierats, vilka inte ryms inom det totala beslutade investeringsutrymmet.

3.1.1 Fokusområden för 2022

I verksamhetsplanen för 2022 formulerades fyra så kallade fokusområden. Detta är de områden som förvaltningen sett som viktigast att arbeta med för att säkerställa att trafiknämnden når sina mål och uppdrag samt för att leverera på beslutad budget. För varje fokusområde har ett antal åtgärder definierats för året och dessa har löpande följts upp i trafikförvaltningens ledningsgrupp.

Revisionen har sedan 2021 granskat *Kollektivtrafiken efter pandemin* (KEP), som beskrivs som ett tvärfunktionellt koordineringsuppdrag. KEP har samlat, koordinerat och lyft arbete som i stora delar bedrivits i linjen. Uppdraget har omfattat flera delaktiviteter inom åtta olika områden¹ för såväl intäktsökning (exempelvis biljettsortiment) som kostnadsbesparingar (exempelvis trafikpassningar). Uppdraget avslutades i december 2022, och i slutrapporten framgår att de flesta åtgärderna genomförts enligt plan. Vidare framgår att stora delar av arbetet kommer att fortsätta i den ordinarie verksamheten. Detta kommer bland annat att ske inom ramen för 2023 års fokusområde *Anpassning till nytt ekonomiskt läge*³⁰. Insikter och erfarenheter kommer också att tas vidare inom det verksamhetsområde som benämns *Få fler att välja kollektivtrafik*³¹.

Fokusområde *Biljett och betal* handlar om bytet från dagens SL Access till ett nytt biljettsystem. Övergången ska vara genomförd senast under mars 2023. Arbetet har pågått under flera år och har intensifierats för att säkerställa att tidplanen hålls. Granskning visar att de största finansiella flödena har flyttats över till de nya systemen, men fortfarande återstår vissa områden att hantera,³² (se avsnitt 3.9). I nämndens verksamhetsberättelse framgår att en samlad, teknisk plattform för hantering av biljetter – inklusive betalning, visering, validering och ekonomisk redovisning – kommer att vara på plats i tid.

³⁰ Fokusområden för 2023 är Anpassning till nytt ekonomiskt läge, Grön omställning, Ökade krav avseende säkerhet samt Säkra tillgångsförvaltning.

³¹ Få fler att välja kollektivtrafik är en av trafikförvaltningens sex så kallade huvudprocesser. Processerna beskriver olika områden som förvaltningen behöver arbeta med för att lösa sitt uppdrag. Till varje process finns styrande och stödjande dokument kopplade för att tydliga hur arbete ska ske inom respektive process.

³² Det rör bland annat hanteringen av reskassa och en del aktiviteter och funktioner som tidigare prioriterats bort för att säkerställa att det övergripande systemet fungerar vid utsatt tid.

Revisionen har även granskat avstämnings- och avvikelserapportering från det nya biljettsystemet samt hur uppkomna avvikelser hanteras. Granskningen visar att fel och avvikelser tas upp på veckovisa möten, och att hantlingsprocessen har förbättrats sedan delrapporteringen. De avvikelser som rapporterats är små till antal och belopp.

Fokusområdet *Investeringsstyrning* handlar om att utveckla och förbättra styrningen av investeringar, och detta är ett arbete som pågått under flera år. Successivt har styrningen stärkts genom implementering av fullmäktiges åtgärdsvals- och investeringsprocess (ÅIP)³³, utvecklade kalkylmetoder och införandet av så kallad successiv analysmetod för riskbedömning. Områden som är i behov av fortsatt utveckling är anpassning av ÅIP till de specifika förutsättningar som gäller för mindre ersättningsinvesteringar och IT-investeringar samt införandet av ett digitalt projektstyrningsverktyg. Det senare arbetet är försenat, och fortsatt implementeringsarbete kommer att genomföras under 2023.

Inom ramen för investeringsstyrningen har en delaktivitet varit att ta fram en genomförandeplan (se avsnitt 3.2.1), som ska utgöra underlag för budgetprocess och investeringsplan för 2024. Planen är ett resultat av en successiv prioritering av investeringar, från Kollektivtrafikplan 2050 och via utvecklings- och förvaltningsplaner, med utgångspunkt i gällande ekonomiska förutsättningar.

När det gäller fokusområdet *Intern effektivitet* har åtgärder kopplade till bland annat fysisk respektive digital arbetsplats och effektivisering och digitalisering av interna processer genomförts. Kopplat till effektivisering har en metod tagits fram för att med hjälp av Lean³⁴ mäta och effektivisera processer. Arbetet fortsätter under 2023, som ett av sex definierade fokusområden för digitalisering. I nämndens verksamhetsberättelse framgår att *konsultväxling* utgör ytterligare ett spår inom Intern effektivitet.

Under hösten³⁵ behandlade trafiknämnden ett informationsärende om konsultväxling inom trafikförvaltningen. I ärendet framgår att en konsultväxling kommer att genomföras under tre år, med start 2023. Målet med konsultväxlingen är att stärka den interna styrningen och kontrollen inom investeringsverksamheten samt sänka investeringsutgifterna och kostnaderna för kollektivtrafikens investeringar.

Planen är att växla 180 konsulter mot anställda, och att anställa ca 20 personer i chefsroller och andra stödjande roller inom förvaltningen.

³³ Riktlinje Investeringar (RS 2021-0286) definierar en åtgärdsvals- och investeringsprocess med åtta faser: Initiera, Behovsanalys, Åtgärdsval, Inriktning, Planering, Genomförande, Överlämnande samt Effektrealisering.

³⁴ Lean Management är en styrningsmetod som går ut på att maximera kundnytta och samtidigt minimera slöseri med resurser genom olika typer av effektiviseringar och rationaliseringar.

³⁵ TN 2022-0634

Kostnaden för konsultväxlingen uppskattas till 65 mnkr fördelat på tre år, samtidigt som driftskostnaderna beräknas minska med ca 11 mnkr per år och investeringskostnaderna med ca 82 mnkr per år. I intervjuer framkommer att konsultväxlingen noggrant kommer att följas upp utifrån ekonomiska förutsättningar. Vidare framgår att konsultväxling också inom andra områden än investeringsverksamheten diskuteras.

3.1.2 Bedömning

Givet den osäkerhet som fortfarande råder när det gäller utvecklingen av resandet med kollektivtrafik efter pandemin, menar revisionen att det fortsatt finns risk för negativa ekonomiska konsekvenser för trafiknämnden under lång tid framöver. Revisionen noterar vidare att det finns en problematik kopplad till hantering av samtliga identifierade investeringsbehov under rådande ekonomiska förutsättningar, vilket kommer att vara en utmaning för nämnden framöver.

Revisionen bedömer att nämnden kommer att behöva ha stort fokus på effektiviseringar av verksamheten samt kostnadsminskande och intäktsökande åtgärder framöver, om det ska vara möjligt att nå fullmäktiges mål om en ekonomi i balans framöver. Även nämndens styrning av investeringar (se avsnitt 3.2) behöver fortsatt vara stram, givet det rådande ekonomiska läget.

Trafiknämnden har genom arbete inom fyra utpekade områden fokuserat insatser och utveckling för måluppfyllelse och ekonomi i balans

När det gäller Biljett och betal är detta en kritisk process, där styrning och uppföljning kommer att krävas fram till dess att övergången är helt genomförd. Revisionen menar att det är viktigt att förvaltningen fortsätter med den veckovisa uppföljningen av avvikelser på ett formaliserat sätt, där det tydligt framgår vilka som deltar i möten och vilka beslut som fattas.

Den pågående konsultväxlingen innebär förstärkningar i nämndens organisation, både vad gäller den egna organisationens kompetens och kunskap och förutsättningar för förbättrad intern styrning och kontroll. Revisionen bedömer att konsultväxlingen ger förutsättningar för kostnadsbesparingar på längre sikt, men kan innebära utgiftsökning i det kortare tidsperspektivet. Strukturerad och systematisk kontroll och uppföljning är därför nödvändigt.

3.2 Investeringsstyrning

3.2.1 Strategisk styrning av kollektivtrafikens utveckling

Revisionen har under ett antal år granskat nämndens arbete med strategiska, styrande dokument för kollektivtrafiksystemets utveckling. Även dokumentens koppling till prioritering av investeringar i kollektivtrafiken har granskats.

Trafiknämnden har rekommenderats att fastställa en beskrivning av det strategiska ramverket, som är en sammanställning av styrdokument, och att ta fram en tidsplanering för hur ramverket ska utvecklas och ajourhållas³⁶. Revisionen har rekommenderat trafikförvaltningens ledning att ta fram en tydlig planering för det strategiska ramverket, inklusive prioritering och samband mellan olika aktiviteter³⁷.

Trafiknämnden har även fått en rekommendation att tydliggöra hur de långsiktiga investeringsbehov som framkommer i ramverket ska prioriteras på ett systematiskt och transparent sätt³⁸. Enligt en närliggande rekommendation bör nämnden, när det gäller investeringsbehov, säkerställa en hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering. Revisionen har också rekommenderat nämnden att ge fullmäktige en heltäckande bild av alla kända, tillkommande behov av investeringar på kort och lång sikt³⁹.

Trafikförvaltningens strategiska ramverk

Uppföljande granskning visar att trafikförvaltningen inte längre använder begreppet strategiskt ramverk. Istället arbetar förvaltningen med beskrivning och kommunikation av de olika ingående dokumenten var för sig samt av hur de relaterar till varandra och till nämndens överordnade mål. Strategiskt ramverk var ett begrepp som användes internt på förvaltningen när sådana styrande dokument började arbetas fram. Att fasa ut begreppet strategiskt ramverk beskrivs som en anpassning till Region Stockholms modell för integrerad ledning och styrning⁴⁰ (ILS).

De styrande dokumenten har varierande konkretiseringsgrad, tidshorisont, omfattning och användningsområde. En del av dokumenten är politiskt beslutade, övergripande/strategiska och långsiktiga (mörkblå i figuren nedan). Andra dokument har en mer verksamhetsnära karaktär (ljusblå i figuren nedan), och är därmed att betrakta som förvaltningsinterna styrdokument.

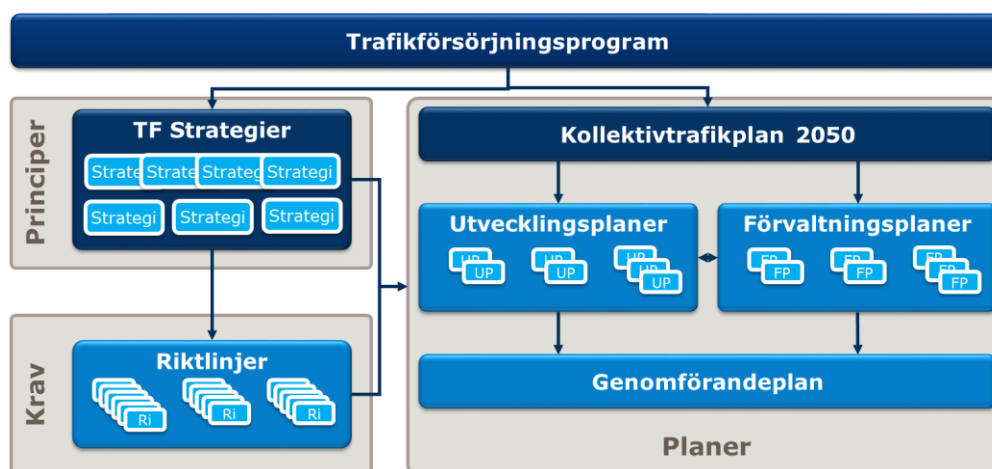
³⁶ Rekommendation nr 37780

³⁷ Rekommendation nr 37781

³⁸ Rekommendation nr 58176

³⁹ Rekommendation nr 28884

⁴⁰ RS 2020-0775, RS 2020-0740



Utgångspunkten för styrdokumenterna är de mål som definieras i fullmäktiges budget och regionala inriktningsdokument. Granskningen visar att trafikförvaltningens ledningsgrupp har beslutat om en beskrivning av de olika styrande dokumenterna och deras inbördes förhållande till varandra. Här framgår också uppdateringsfrekvens för dokumenterna. Ansvaret för arbetet med dokumenterna framgår även i trafikförvaltningens arbetsordning⁴¹.

Granskningen visar vidare att trafiknämndens verksamhetsplan för 2023 innehåller dels en beskrivning av de styrande dokumenterna och hur de förhåller sig till varandra, dels en planering för aktiviteter kopplade till dokumenterna. Där framgår att under 2023/2024 ska ett nytt Trafikförsörjningsprogram fastställas av regionfullmäktige. Aktualitetsprövning och revidering av strategier och Kollektivtrafikplan kommer att ske utifrån det fastställda Trafikförsörjningsprogrammet, eller om särskilda behov på annat sätt skulle uppstå.

Under året har flera av de dokument som revisionen tidigare pekat på saknats, eller varit inaktuella, arbetats fram. Det gäller *Kollektivtrafikplan 2050* (som beslutades av trafiknämnden i juni) samt *utvecklingsplaner* per trafikslag⁴² och *genomförandeplan*. Genomförandeplanen fastställdes av förvaltningschef i januari 2023. Utvecklingsplanerna var vid tiden för granskningens genomförande framtagna, men ännu inte beslutade av ansvarig chef⁴³.

Genomförandeplanen är central för att, utifrån givna uppdrag och ekonomiska ramar, tydliggöra trafikförvaltningens prioritering under kommande år och säkerställa kollektivtrafikens syfte och mål. Genomförandeplanen är en sammanvägning, och prioritering, av de behov som identifierats i utvecklingsplaner och förvaltningsplaner.

⁴¹ TN-S-477387

⁴² Utvecklingsplan för sjötrafiken är ännu inte framtagen.

⁴³ Utredning pågick kring vilken säkerhetsklassning utvecklingsplanerna ska ha.

I intervjuer beskrivs genomförandeplanen, som beslutas av förvaltningschefen, som ett underlag för budgetprocessen, inklusive investeringsplan, och för kommande investeringsbeslut, vilka beslutas av nämnden. Planen ska ha ett 10-årsperspektiv (inklusive en 10-årig resultaträkning) med utblick på ytterligare 20 år.

Organisering och processer

Parallellt med framtagandet av styrande dokument har också arbetssätt och processer för en strategisk styrning utvecklats. Arbetet utgår från ett *systemperspektiv* på kollektivtrafikens utveckling, och involverar flera avdelningar inom förvaltningen. Systemperspektivet innebär en syn på kollektivtrafiken som uppbyggd av delsystem i olika nivåer, vilka behöver beaktas *var för sig och tillsammans* för att säkerställa en utveckling mot fastställda mål för kollektivtrafiken som helhet⁴⁴.

Som ett led i att stärka systemperspektivet har rollen *systemledare* för kollektivtrafikens trafikslag inrättats. Det är systemledarna som har arbetat fram utvecklingsplanerna, och de ansvarar även för att årligen aktualisera dessa. Ur kravprofilen för systemledarna framgår att dessa ska skapa förutsättningar för att nå kommande utvecklingsbehov samt säkerställa att beslutad politik arbetas in i respektive plan. Utifrån utvecklingsplanerna ska systemledarna också initiera åtgärdsval⁴⁵, delta i prioriteringsarbetet i den årliga investeringsplaneringen samt initiera och leda forum för samverkan såväl internt inom trafikförvaltningen som med externa aktörer.

I intervjuer framgår att samverkan mellan förvaltningens olika avdelningar är centralt för systemledarskapet. Utvecklingsplanerna utgör grund för kommande såväl ny- som ersättningsinvesteringar. Således utgör både avdelningen för investeringsprojekt och teknikavdelningen viktiga samverkansparter för systemledarna. I granskningen framkommer att en motsvarande funktion till systemledare, så kallade *systemägare*, är under inrättande⁴⁶ på förvaltningens teknikavdelning. Systemägarna ska samordna åtgärdsbehov inom sitt trafikslag, för att säkerställa att tillgångarna vidmakthålls förutsägbart, effektivt och produktivt med hjälp av förvaltningsplanerna. En uppgift är också att samverka med systemledarna om samspelet mellan förvaltningsplaner och utvecklingsplaner.

Prioritering av investeringar

Prioritering av de investeringsbehov som tydliggörs i såväl utvecklingsplaner som förvaltningsplaner sker via genomförandeplanen.

⁴⁴ Trafikförvaltningens systemmodell baseras i *systems engineering*, som är en metodik för att utveckla, integrera och styra komplexa system under hela livscykeln.

⁴⁵ Åtgärdsval är ett förberedande steg inför beslut om eventuell investering. Systematiskt och i ett tidigt skede ska processen identifiera kostnadseffektiva och hållbara lösningar på olika verksamhetsbehov.

⁴⁶ Ambitionen är att totalt fyra systemägare ska anställas under 2023.

Utvecklingsplanerna beskriver en tänkt linje för utveckling inom respektive trafikslag för att nå målen för kollektivtrafiken. Förvaltningsplanerna anger behovet av underhåll och ersättningsinvesteringar per teknikslag. Aktuell genomförandeplan sammanväger behov utifrån utvecklingsplanerna men ambitionen är att också förvaltningsplanernas behov ska vägas in kommande år. De ekonomiska ramar som ges av fullmäktiges budget (inklusive investeringsram) utgör utgångspunkt för genomförandeplanen. I planen ingår även en 10-årig resultaträkning. I intervjuer beskrivs att genomförandeplanen ska ange takt och prioritet i utvecklingen av kollektivtrafiksystemet samt tydliggöra hur åtgärder inom trafikslagen ska takta med varandra. Vidare lyfts att årets genomförandeplan har fokus på investeringar, men att det finns behov av att framöver även inkludera en långsiktig planering av trafikdriften. Detta gäller framför allt busstrafiken, där förutsättningarna ser annorlunda ut än för spårtrafiken i och med att investeringar som behövs där ofta faller under kommunernas ansvar.

Den prioritering som görs i genomförandeplanen har haft den prioriteringsmodell för investeringar som beslutats av regionstyrelsen⁴⁷ som grund. I modellen ingår bland annat investeringens bidrag till mål i budget och regionala inriktningsdokument. Enligt intervjuer handlar de flesta åtgärder i genomförandeplanen om att vidmakthålla dagens kollektivtrafiksystem och att säkerställa följdinvesteringar som krävs utifrån ingångna överenskommelser, som Stockholms- och Sverigeförhandlingarna. Utrymmet för andra typer av investeringar uppges vara begränsat.

Genomförandeplanen kommer att utgöra underlag till verksamhetsplan och budget, inklusive investeringsplan. Den prioritering av investeringar som görs utifrån olika styrande dokument, och i enlighet med regionstyrelsens prioriteringsmodell, kommer därför att framgå i trafiknämndens budgetunderlag inför 2024.

Bedömning

Revisionen bedömer att en rimlig avvägning har gjorts mellan nämndbeslutade respektive förvaltningsinterna styrdokument. Nämnden behöver därmed inte fastställa samtliga ingående dokument när det inte längre betraktas som ett *sammanhållet ramverk*. Trafikförvaltningens ledningsgrupp har beslutat om en beskrivning av aktuella dokument och deras inbördes relation, vilket också framgår i arbetsordning för förvaltningen. I verksamhetsplanen beskrivs hur dokumenten relaterar till varandra samt principer för kommande uppdateringar. Rekommendationerna kopplade till beskrivning, tidplanering, ajourhållande och prioritering mellan aktiviteter bedöms därmed vara åtgärdade.

När det gäller hantering och prioritering av nämndens långsiktiga investeringsbehov, framgår behoven till stor del i Kollektivtrafikplan 2050.

⁴⁷ RS 2021-0286

Kollektivtrafikplan 2050 återfinns i listan över Region Stockholms styrande dokument, och fullmäktige har i budget för 2023 gett trafiknämnden i uppdrag att utreda Kollektivtrafikplanens åtgärder. Revisionen bedömer att fullmäktige genom Kollektivtrafikplanen får en övergripande bild av hur investeringsbehoven framåt ser ut och att kommande utredningar kommer att detaljera bilden. Rekommendationen om att ge fullmäktige en heltäckande bild av investeringsbehoven är därmed åtgärdad.

Trafikförvaltningens utvecklings-, förvaltnings-, och genomförandeplaner utgör underlag till bland annat verksamhetsplan och budgetunderlag samt därtill kopplad investeringsplan, som beslutas av nämnden. Prioriteringen sker utifrån den modell som regionledningskontoret har tagit fram för detta ändamål. Revisionen bedömer att det på så sätt finns en struktur och en arbetsprocess, för hantering av investeringsbehoven. Rekommendationerna kopplade till nämndens prioritering av investeringsbehov bedöms därför vara åtgärdade.

3.2.2 Kravhantering

Kravhantering i investeringsprojekt handlar om att överföra identifierade behov till krav på lösningar. Tidigare granskningar⁴⁸ har visat att trafikförvaltningen sedan 2015 bedriver ett utvecklingsarbete för att ta fram gemensamma rutiner för kravhantering och kravstruktur inom hela organisationen. Revisionen har rekommenderat trafikförvaltningens ledning att tydliggöra en långsiktig planering och prioritering för utvecklingen av förvaltningens kravhantering⁴⁹.

Revisionens uppföljande granskning visar att den övergripande strukturen för trafikförvaltningens kravhanteringsprocesser beskrivs i ett antal olika *processspecifikationer*⁵⁰. I ett *digitalt kravhanteringsverktyg*⁵¹ finns checklistor samlade för kravhantering i de olika faserna i Region Stockholms riktlinje för investeringar⁵².

När det gäller själva kraven, som formuleras i förvaltningens olika *riktlinjer* (se avsnitt 3.2.1), pågår sedan flera år ett arbete med att digitalisera dessa i kravhanteringsverktyget. När samtliga krav finns inlagda kan verktyget fungera som ett slags databas med generiska krav, som projektspecifika kravmassor kan byggas utifrån. En process, med ett antal definierade steg, har tagits fram för överföring av krav till det digitala systemet. I intervjuer framkommer att samtliga riktlinjer nu finns inlagda i systemet.

⁴⁸ Landstingsrevisorerna Årsrapport trafiknämnden 2016 respektive 2018.

⁴⁹ Rekommendation nr 37779

⁵⁰ I processspecifikationerna anges en process för strukturerad kravutveckling genom fem olika delprocesser: 1) planera kravarbete, 2) definiera intressentkrav, 3) definiera systemkrav, 4) frysa krav, 5) hantera formella kravändringar

⁵¹ Det rör sig om ett generellt kravhanteringsverktyg, som även innefattar stöd för verifiering och validering, ändrings- och ärendehantering samt riskhantering.

⁵² RS 2021-0286

Tio av totalt 24 riktlinjer har genomgått samtliga steg i processen, och finns fullt tillgängliga i kravhanteringsverktyget. Utvecklingsarbete pågår fortfarande, bland annat kopplat till en standardiserad arbetsprocess för *uppdatering av riktlinjerna*, *enhetlig struktur* för riktlinjernas utformning och effektiviserad hantering av *avsteg från riktlinjernas krav*.

Granskningen visar vidare att endast ca 10 procent av trafikförvaltningens kravmassa återfinns i riktlinjerna, medan resterande 90 procent finns i så kallade *tekniska bestämmelser*. Riktlinjernas krav är övergripande och ligger på en högre systemnivå, medan de tekniska bestämmelserna anger mer konkreta krav – som specificerad yta eller bärighet i någon viss konstruktion. Ett arbete med att föra in också de krav som ligger i de tekniska bestämmelserna i kravhanteringsverktyget är under uppstart. Tid och resurser har avsatts för arbetet, vilket planeras vara färdigställt i slutet av 2025.

Enligt förvaltningen har den praktiska kravhanteringen i investeringsprojekt underlättats av införandet av, och det pågående arbetet med, kravhanteringsverktyget. Av de ca 150 investeringsprojekt som trafiknämnden driver, arbetar i dagsläget ett trettiotal i kravhanteringsverktyget. För projekt som är under uppstart är det från och med 2023 obligatoriskt att jobba i systemet⁵³, medan förvaltningen bedömer det som ineffektivt att övergå till systemet för vissa äldre, fortfarande pågående, projekt. Den stora vinsten med arbete i systemet uppges vara den tydliga spårbarheten, från riktlinjernas övergripande krav till det enskilda investeringsprojektets specifika projektkrav.

Bedömning

Revisionen bedömer att trafikförvaltningen på övergripande nivå har en strukturerad process för kravhantering, via processbeskrivningar och kopplade dokument i ett kravhanteringsverktyg. Samtidigt pågår fortsatt utvecklingsarbete i de mer verksamhetsnära delarna. Revisionen menar att flera viktiga bitar återstår att få på plats innan den definierade kravhanteringsprocessen kan anses vara fullt ut implementerad. Det rör sig exempelvis om standardiserade arbetssätt för avstegshantering och kontinuerlig uppdatering av riktlinjerna, men även om att digitalisera de krav som finns i tekniska bestämmelser. Rekommendationen kopplad till utvecklingen kravhanteringen bedöms därför vara delvis åtgärdad. Revisionen kommer att fortsätta följa det utvecklingsarbete som nu befinner sig i en uppstartsfas.

3.2.3 Uppföljning och utvärdering av investeringsprojekt

Bakgrund

I budget 2022 är det möjliga investeringsutrymmet för den kommande tioårsperioden 127 mdkr, varav en dryg tredjedel utgörs av trafikförvaltningens

⁵³ Om inte projektets sponsor kan motivera ett annat upplägg/arbetssätt.

investeringar. Under de kommande åren kommer flera stora trafikinvesteringar att slutföras och färdigställda anläggningar att tas i bruk.

Revisionen har genomfört en granskning som syftar till att bedöma om trafiknämnden säkerställer att investeringsprojekt vid nämndens trafikförvaltning⁵⁴ följs upp, utvärderas och återrapporteras till fullmäktige i enlighet med regionens styrande dokument inom området.

I granskningen har ett antal beslutade investeringar som avser trafikförvaltningen ingått, investeringar som antingen pågår, har avslutats under 2021 och 2022, eller kommer avslutas under hösten 2022.

Uppföljning av pågående investeringsprojekt

Regionledningskontoret har sedan flera år tillbaka anvisningar till nämnder och bolagsstyrelser för uppföljning av budget och verksamhetsplaner. Efter revisionens granskning av uppföljning av vårdinvesteringar⁵⁵ har dessa anvisningar utvecklats avsevärt med avseende på uppföljning och rapportering av pågående investeringar. Av de reviderade uppföljningsanvisningarna framgår bland annat att en mer detaljerad investeringsrapportering ska ske i samband med tertial- och delårsrapportering samt verksamhetsberättelse. Enskilda investeringsobjekt i genomförandefas eller senare fas ska kommenteras. Det gäller investeringar med en total budget över 100 miljoner kronor med prognostiserade avvikelser mot fattade genomförandebeslut avseende tid, kostnad⁵⁶, omfattning eller effektmål. Även status på investeringsplanens genomförbarhet och risker som kan komma att påverka fastställt investeringsutrymme eller fastställda uppdrag, mål och strategier ska utvärderas.

I granskningen har revisionen gått igenom trafiknämndens återrapportering av ett trettiootal pågående trafikinvesteringar i nämndens verksamhetsberättelse 2021, tertialrapport och delårsrapport för 2022 avseende trafikförvaltningen. Av granskningen framgår att nämnden rapporterar status på pågående investeringar i enlighet med regionledningskontorets anvisningar gällande de enskilda investeringarnas totalkostnadsprognoser, samt i förekommande fall avvikelser och risker kopplade till tid och omfattning i förhållande till fattade genomförandebeslut.

Revisionen har i samband med denna genomgång även granskat trafikförvaltningens interna styrdokument inom området, till exempel Projekt- och programhandboken, rutinbeskrivningar kring statusrapportering för projekt och program med flera.

⁵⁴ Nämndens förvaltning för utbyggnad av den nya tunnelbanan ingår inte i granskningen.

⁵⁵ Revisionsrapport 8/2020, Vårdens fastighetsinvesteringar - Uppföljning, utvärdering och återrapportering, RK 2021 - 0009

⁵⁶ Investeringsriktlinjen och regionens uppföljningsanvisningar skriver genomgående om investeringens kostnader där det hade varit mera korrekt att skriva "utgift" då det är investeringsutgifter det handlar om. Därför används ordet kostnad genomgående i föreliggande text i stället för det korrekta ordet utgift. Detta i syfte att inte förvirra läsaren.

Av granskningen framgår att de förvaltningsinterna styrdokumenterna i de delar som rör investeringsuppföljning beskriver en uppföljningsprocess i linje med regionens riktlinje för investeringar och regionledningskontorets anvisningar.

Av granskningen framgår även att trafikförvaltningens investeringsavdelning genomför grundliga månatliga uppföljningar av samtliga specificerade investeringar⁵⁷, samt att dessa uppföljningar eskaleras vidare för genomgångar med ekonomidirektören respektive förvaltningschefen.

Hantering av avvikelser i pågående investeringsprojekt

Av fullmäktiges riktlinje för investeringar⁵⁸ framgår att ett förnyat genomförandebeslut ska fattas när investeringen förändras väsentligt mot fattat genomförandebeslut. Förändringen kan gälla omfattning, tid eller avvikelse från total beslutad budgetram med 15 procent eller med 300 miljoner kronor. Fullmäktige beslutar om förnyade genomförandebeslut för investeringar över 300 mnr.

Av innevarande granskning framgår att investeringsriktlinjens 15%-regel inte tillämpas på Trafikförvaltningen, som gjort ett internt förtydligande att beslutade budgetramar skall hållas. Som en konsekvens av detta har trafikförvaltningen gjort ett internt förtydligande som medför att 15 procentsregeln inte tillämpas i praktiken utan att beslutade totala budgetramar skall hållas. Alla överträdelse ska tas upp för förnyade beslut i enlighet med förvaltningens gällande beslutsordning. I samband med delårsrapporten 2022 rapporterade trafikförvaltningen ett sammantaget budgetöverskridande på investeringarna på 781 mnr. Av dessa avsåg dock 740 mnr tidsförskjutningar i investeringar som skulle ha avslutats tidigare år och därför inte hade budgeterats 2022. Därefter kvarstår ett prognostiserat budgetöverskridande på 41 mnr jämfört med budget för specificerade investeringar på 52,4 mnr.

Av granskningen framkommer vidare att trafiknämndens/-förvaltningens fleråriga investeringsprojekt sällan håller den budgeterade tidsramen för de olika budgetåren, vilket medför en lägre upparbetningsgrad än budgeterat. Av genomförda intervjuer framgår att motsatsen är ovanligt, dvs. att den årliga faktiska upparbetningsgraden överstiger den budgeterade. Konsekvensen av detta är att det sällan blir aktuellt att flytta budgetmedel mellan olika investeringsobjekt under innevarande budgetår.

Utvärdering av avslutade investeringsprojekt

I riktlinjen för investeringar framgår att investeringarnas omfattning och effektmål, budget samt tidsramar ska följas upp och återrapporteras till den politiska nivå som beslutat om investeringens genomförande.

⁵⁷ En specificerad investering är en investering på 100 mnr eller mer.

⁵⁸ Riktlinje investeringar, RS 2021 - 0281

Regionledningskontoret har, efter revisionens tidigare granskning gällande uppföljning och utvärdering av vårdens fastighetsinvesteringar⁵⁹, tagit fram detaljerade anvisningar för slutrapportering av avslutade investeringar.

Trafikförvaltningen har tagit fram och dokumenterat interna anvisningar för utvärdering av avslutade investeringsobjekt. Där framgår bland annat att syftet med slutrapportering är att överföra de erfarenheter som gjorts inom projektet och att säkerställa ständig förbättring av organisationens prestationer. Vidare framgår att förvaltningsledningen ansvarar för att få till stånd en kultur av fortlöpande lärande. Detta innebär bland annat, enligt förvaltningens dokument, att uppmuntra användningen av slutrapporter och se till att informationen finns tillgänglig och tas tillvara i framtida projektet och verksamheter. Vidare framgår att slutrapporter ska kunna läsas som fristående dokument av personer med begränsade kunskaper om projektet, exempelvis framtida projektledare. Projektets bakgrund och specifika situation måste beskrivas i rapporten, så att läsaren kan dra relevanta slutsatser av de erfarenheter som har gjorts. Det står dock ingenting om att utvärderingar/slutrapporter ska återrapporteras till investeringens beslutsinstans.

Revisionen har granskat fem slutrapporter avseende slutförda investeringar som har tagits fram av trafikförvaltningen enligt tabellen nedan.

⁵⁹ Revisionsrapport 8/2020, Vårdens fastighetsinvesteringar - Uppföljning, utvärdering och återrapportering, RK 2021 - 0009

Investering	Ursprunglig investeringsbudget, mnkr, och eventuellt förnyade genomförandebeslut	Slutlig investeringsutgift, mnkr
<i>Program Spårväg city</i>	2010: 180 (projektering) 2011: 5,4 mdkr 2012: 190 mnkr (tillkommande tillgänglighetsanpassning) 2013: 4,85 mdkr (ersätter beslut från 2011 på 5,4 mdkr) 2013: 4,3 mdkr (ersätter tidigare beslut från 2013 på 4,85 mdkr) Totalt beslutad utgift: 180 mnkr + 190 mnkr + 4,3 mdkr = 4 670 mnkr	2 947 ⁶⁰
<i>Depå Alkärrshallen</i>	2017: 32 mnkr 2018: 97 mnkr 2020: 120 mnkr	121
<i>Bussterminal Handen</i>	2014: 185 2019: 230	255
<i>Nya Spårvägsmuseet</i>	2017: 155 mnkr 2020: 166 mnkr 2021: 215 mnkr	215
<i>Livstidsförlängning Solöga och Vindöga</i>	54,5 mnkr	32

Av genomgången framgår att de fem slutrapporterna är skrivna med lite olika utgångspunkt. Några av dem har sin tyngdpunkt i arbetets fortskridande i relation till berörda leverantörer, interna intressenter i projektet och trafikförvaltningen i övrigt. De innehåller även beskrivningar över projektets kostnader, tidshållning och omfattning av den färdiga leveransen.

⁶⁰ I budget 2016 hänvisas till uppdrag från fullmäktige till trafiknämnden om att senarelägga genomförandet av sammanbindningen av Spårväg city mellan linje 7 och Lidingöbanan i Ropsten till efter år 2019. Därav den stora diskrepansen mellan beslutad utgiftsnivå på 4 670 mnkr och upparbetad slutlig utgift på 2 947 mnkr (se kolumn till höger). Uppdraget till TN om att pausa objektet föranledde dock inte att det fattades ett förnyat genomförandebeslut på en lägre utgiftsnivå.

Andra rapporter har mindre fokus på arbetets fortskridande och projektorganisationens funktionssätt. De har i stället mer fokus på avvikelser mot beslutade kostnader, tidsramar och objektsinnehåll/omfattning samt eventuella effektmål. Genomgående för alla granskade utvärderingar är dock att deras grundfokus är framåtsyftande mot ett internt lärande i förvaltningen.

Av genomförda intervjuer framgår att förvaltningen inte lyft upp slutrapporterna eller gjort någon återrapportering avseende de granskade investeringarna till investeringens beslutsinstans i enlighet med investeringsriktlinjen och regionledningskontorets anvisningar. Av intervjuerna framkommer att det generellt inte genomförs någon återrapportering till trafiknämnden för avslutade investeringar som trafikförvaltningen hanterar.

Några motsvarande utvärderingar har inte heller redovisats till, eller efterfrågats av regionstyrelsen eller fullmäktige. Ingen annan typ av utvärdering avseende tid, budget och kvalitet/effekt/omfattning/mål gällande de olika avslutade strategiska trafikinvesteringarna har presenterats för någon politisk instans inom Region Stockholm.

Bedömning

Revisionen bedömer att trafiknämndens trafikförvaltning har en fungerande process för uppföljning av pågående investeringsprojekt i enlighet med regionens gällande styrdokument och anvisningar inom området. Budgetavvikelser bedöms hanteras stramare än vad regionens investeringsriktlinje medger.

Revisionen bedömer att det inom trafikförvaltningen finns en hanteringsordning för utvärdering av avslutade investeringsprojekt som syftar till att föra över lärdomar från tidigare genomförda projekt för att förbättra kvaliteten i framtida projekt. Av de fem granskade utvärderingarna bedömer revisionen att några är mer eller mindre inriktade på projektledningsarbetet, medan andra bedöms ha en större tyngdpunkt på utvärdering av projektens uppställda mål gällande budget, tidsbudget och investeringens omfattning och effektmål. Däremot saknas återrapportering till investeringens beslutsinstans, i enlighet med gällande styrdokument och anvisningar. Trafiknämnden bör därför se till att avstämning och analys av eventuella avvikelser mot beslutad tidplan, budget och omfattning återrapporteras till trafiknämnden och/eller till fullmäktige.

Rekommendation

- Trafiknämnden bör säkerställa att avslutade investeringar, i enlighet med gällande styrdokument, återrapporteras med analys av eventuella avvikelser mot beslutad tidplan, budget och omfattning till investeringens politiska beslutsinstans.

3.2.4 Redovisning av materiella anläggningstillgångar

Revisionen har tidigare noterat att när det gäller pågående investeringar, så har stora belopp från tidigare år kostnadsförts under innevarande år.

Genomförd granskning under 2022 visar att antalet kostnadsförda, eller avbrutna, projekt har minskat mot tidigare år. Granskningen visar dock att aktivering av investeringar inte utförs löpande, när en anläggningstillgång tas i bruk. I stället sker största delen av aktiveringarna i december månad. Detta innebär att kostnader för avskrivningar påverkas, eftersom dessa inte bokförs i rätt period/räkenskapsår. En annan konsekvens blir att risken för fel ökar då ett stort arbete, inklusive kvalitetssäkring av aktiveringar, ska ske på kort tid.

Revisionen bedömer att det är viktigt att kostnader för avskrivningar bokförs i rätt period och att kvaliteten i aktiveringen av investeringar upprätthålls. Trafiknämnden bör därför säkerställa att gällande rutin för aktiveringar efterlevs, när det gäller löpande aktiveringar.

Rekommendation

- Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att gällande rutin för aktiveringar efterlevs, så att avskrivningar bokförs i rätt period och kvaliteten i aktiveringen upprätthålls.

3.3 Systematiskt arbetsmiljöarbete mot hot och våld i kollektivtrafiken

Enligt arbetsmiljölagen⁶¹ ska varje arbetsgivare bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete i syfte att förebygga att anställda skadas. I fullmäktiges budget för år 2022, policy för verksamhetsskydd samt medarbetarpolicy⁶², slås fast att arbetet mot hot och våld ska bedrivas så att personer som arbetar för regionen ska känna att de befinner sig i en trygg och säker omgivning. Vidare ska arbetsmiljön vara hållbar och genom detta ge regionen förutsättningar att vara en attraktiv arbetsgivare.

I fullmäktiges budget för 2023 ges trafiknämnden i uppdrag att *fortsätta att utveckla system för uppföljning av krav på goda arbetsvillkor för personalen inom den upphandlade kollektivtrafiken och i egen drift.*

Enligt Arbetsmiljöverkets statistik över antalet anmälda arbetsolyckor med sjukfrånvaro som följd, orsakat av hot och våld, framgår det att tågförare samt buss- och spårvagnsförare ligger på första respektive sjunde plats i statistiken över drabbade. Om ett systematiskt arbetsmiljöarbete inte bedrivs finns risk att kompetensförsörjningen påverkas av att det blir svårt att både behålla och rekrytera personal. Som beställare och upphandlande myndighet har trafiknämnden ett ansvar att säkerställa en tillräcklig avtalsuppföljning. Revisionen har därför granskat om trafiknämnden säkerställer ett systematiskt förebyggande arbete mot hot och våld som riktas mot personal inom kollektivtrafiken.

⁶¹ Arbetsmiljölagen (1977:1160) och AFS (1993:2)

⁶² RS 2020-0775, RS 2020-0147, RS 2019-1060

3.3.1 Kravställning i avtal

Ansvar för arbetsmiljön ligger enligt lagstiftning på arbetsgivaren, i detta fall trafikutövaren. Enligt fullmäktiges policy och riktlinje för inköp och uppföljning av verksamhet som utförs av privata utförare samt riktlinjer för social hållbarhet⁶³ har trafiknämnden ett ansvar att kravställa en god arbetsmiljö och systematiskt följa upp och utvärdera kravefterlevnad i avtalen.

Av granskningen framgår att avtalen huvudsakligen kravställer att trafikutövaren ska utföra sina åtaganden gällande arbetsmiljön i enlighet med de lagar, förordningar, myndighetsföreskrifter samt kollektivavtal som är tillämpliga på verksamheten. Dessutom finns krav på ledningssystem för trygghet och trafiksäkerhet samt krav på en generellt god arbetsmiljö som förebygger att personalen skadas. Krav finns även på att trafikutövaren aktivt ska samarbeta med polisen och andra aktörer, exempelvis kommuner. Krav finns också på att trafikutövarna ska samarbeta med trafikförvaltningens trygghetscentral,⁶⁴ bl.a. genom att delta vid regelbundna avstämningar.

Granskningen visar vidare att det finns avtalskrav om att trafikutövarna löpande ska rapportera händelser, t.ex. incidenter om hot och våld mot personal, till trafikförvaltningens händelsehanteringssystem STAR. I denna rapportering har hot och våld mot personal specifika händelsekoder. I avtalen finns även krav på löpande och skyndsamt rapportering till trygghetscentralens system via trafikutövarnas trafikledning angående incidenter i trafiken. Hot och våld mot personal är en av flera händelsekoder. Trafikutövaren ska, enligt avtal, själv ta initiativ till att, inom ramarna för trafikutövarens befogenheter, söka lösa uppkomna trygghetsstörningar omgående.⁶⁵

3.3.2 Trygghetsarbete

Av granskningen framgår att förvaltningens övergripande trygghetsarbete är inriktat på både resenärers och personalens trygghet. I den löpande avtalsuppföljningen är arbetet i första hand inriktat på resenärers trygghet. Detta arbete kan i vissa fall ha positiva effekter även på personalens trygghet.

På trafikavdelningen inrättades för ca ett år sen *Sektion Trafiksäkerhet och trygghet*. Sektionen har ansvar för trygghetscentralen samt avtalsförvaltning och kravställning inom området trafiksäkerhet och trygghet. Sektionen beslutar om, och ansvarar för, ordnings- och trygghetsskapande resurser för personal och resenärer i form av ordningsvakter, väktare och trygghetsvärdar. Sektionen har affärsförvaltare för de olika trygghetsavtalen⁶⁶ och trafiksäkerhet. Sektionen ansvarar även för kameror inom kollektivtrafiken och hantering av kamerabilder.

⁶³ LS 2019-0063, LS 2018-0667, RS 2020-0632, SL-S-476710

⁶⁴ Från Trygghetscentralen leds och fördelas ordningsvakter, trygghetsvärdar och övriga trygghetsresurser dygnet runt alla dagar i veckan inom hela beställarens kollektivtrafik. Samverkan sker med exempelvis polis, frivilliga organisationer, Stadsmission m.fl. Trygghetscentralen samlar in och sammanställer statistik om händelser i kollektivtrafiken.

⁶⁵ Uppdragsavtal buss E31, E22, E23 och pendeltåg E24

⁶⁶ Avtal för trygghetsresurser (ordningsvakter, väktare och trygghetsvärdar)

Det så kallade trygghetsrådet är också en del i det övergripande förvaltningsarbetet med trygghet. Det finns ingen dokumenterad beskrivning av trygghetsrådets ansvar och roll. Av intervjuer framgår att rådets funktion är att vara ett strukturerat strategiskt forum där trafikutövare och trafikförvaltningen kan lyfta områden man vill arbeta med gemensamt. Rådet sammanträder var sjätte vecka och protokollförs. På rådet deltar samtliga trafikutövare, polisen och samtliga affärsförvaltare för trygghet. Trafikutövarna kan exempelvis lyfta problematik som påverkar deras förarens trygghet på en station eller linje, och en åtgärdsplan tas fram gemensamt i trygghetsrådet.

Affärsförvaltare för trafiksäkerhet följer upp krav i avtal gällande trafiksäkerhet för sina respektive trafikslag. Av granskningen framgår att det inte finns en central affärsförvaltare för trygghetskrav i trafikavtal på sektionen. Denna roll ligger i stället utspritt på övriga sektioner inom trafikavdelningen, där affärsförvaltare har detta som en mindre del av sina ordinarie arbetsuppgifter.

Trygghetscentralen har tillgång till en omfattande mängd data gällande incidenter i kollektivtrafiken. En rapport sänds ut till trafikutövarna månadsvis innehållande sammanställd statistik. Rapporterna går att sortera på exempelvis hot och våld mot personal samt ett flertal andra parametrar. Denna mycket omfattande statistik används även vid tillfällen när trafikutövare eller affärsförvaltare i vissa specialfall initierat en djupare analys av läget på exempelvis en station eller linje. Trygghetscentralen kan då bistå med att ta fram underlag och analyser. Ingen regelbunden efterfrågan på denna data finns på trafikförvaltningen, och det görs inga regelbundna analyser av hot och våld mot personal.

3.3.3 Uppföljning

Enligt trafikförvaltningens arbetsordning⁶⁷ och rutiner för avtalsuppföljning har affärsområdesansvarig det övergripande ansvaret för uppföljning av trafikavtalen som helhet.⁶⁸ Affärsförvaltare på respektive sektion har löpande uppföljningsansvar för sina respektive avtal. På *sektion trafiksäkerhet och trygghet*, finns rollen affärsförvaltare trafiksäkerhet.⁶⁹ Affärsförvaltare trafiksäkerhet har en viktig roll i att informera affärsområdesansvarig för respektive avtal om kravuppfyllnad gällande trafiksäkerhet. Denna information tar sedan affärsområdesansvarig med sig i sin uppföljning av avtalen och, vid allvarigare händelser, till affärsmöten med trafikutövaren.

Av granskningen framgår att trafiksäkerhet kan involvera händelser om hot och våld i de fall där hot och våld får en direkt inverkan på trafiksäkerheten. Affärsförvaltarna har dock inte ett uttalat ansvar att följa upp krav kopplat till systematiskt arbetsmiljöarbete eller hot och våld mot personal.

⁶⁷ TN-S-650759

⁶⁸ SL-S-1608858, SL-S-1612962, SL-S-1651043

⁶⁹ Rollen finns för respektive trafikslag

Affärsförvaltaren för trafiksäkerhet ska löpande rapportera uppföljningsresultatet gällande trafiksäkerhet till affärsområdesansvarig.

Trafiksäkerhetsrapporter produceras månadsvis per avtal och aggregeras sektionsvis för vidare rapportering. För buss sker inte månadsvis intern rapportering, och trafiksäkerhetsmöten hålls varannan månad med trafikutövarna.

Affärsområdesansvarig har i sin tur affärsmöten med trafikutövarna för respektive trafikavtal där underlag från samtliga affärsförvaltare används som input. Trygghet och säkerhet ska, enligt förvaltningens riktlinje för trafikaffärer,⁷⁰ vara en stående punkt vid affärsmötena. Förekomst av incidenter mot personal presenteras av trafikutövaren, i olika utsträckning, vid affärsmöten beroende på avtal och trafikutövare. Vid exempelvis affärsmöten med pendeltåg tittar man även bland annat på sjuktal. Om de är avvikande så begär affärsområdesansvarig en redogörelse av underliggande orsaker, och om detta exempelvis har koppling till hot och våld mot personal.

Det finns också ett antal affärsförvaltare som fått delar av sin tjänst dedikerade till att arbeta med trygghet på sina respektive sektioner. Av intervjuer framgår att arbetet är riktat mot resenärer, men i vissa fall även kan beröra trygghet för personal. Affärsförvaltare med delansvar för trygghet deltar i trygghetsmöten på en övergripande nivå i trygghetsrådet. De håller även i de affärsförvaltarmöten för trygghet som förekommer på vissa trafikslag, bland annat pendeltåg. Sektion buss har ingen motsvarande roll. För pendeltågsavtalet har en särskild struktur för trygghetsmöten med trafikutövaren inrättats, där två affärsförvaltare för trygghet i spåravtalen har månatliga avstämningar med trafikutövaren. Trafikutövaren rapporterar bland annat rullande 12 månaders statistik över incidenter mot personal, vilka stationer som är mest utsatta, och handlingsplan framåt för ökad trygghet.

I både i trafiksäkerhetsrapporter som produceras månadsvis per spåravtal, och trygghetsrapportering, inkluderas antal incidenter av hot och våld mot personal. För bussavtalen sker inte någon motsvarande rapportering av antal incidenter av hot och våld mot personal. Vad gäller åtgärder, uppföljning och analyser av läget och eventuella brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet, så ligger detta på trafikutövaren att analysera och rapportera till trafikförvaltningen. Granskningen visar att nivån på rapporteringen varierar mellan trafikutövarna i omfattning och innehåll.

Av granskningen framgår att det i trafikavtal kravställs att incidenter ska rapporteras in i trafikförvaltningens ärendehanteringssystem STAR. Trafikförvaltningen har dock under en längre tid varit medvetna om att det råder brister både i systemets funktionalitet och trafikutövarnas inrapportering. Under 2020 genomfördes en förstudie inför att upphandla ett nytt system.

⁷⁰ SL-S-419772

Planerna på att byta ut STAR har ersatts av att köpa in ett nytt ärendehanteringssystem. Detta ska komplettera STAR och förbättra hanteringen av ärenden som inkommer i systemet. Systemet planeras vara införskaffat till i början av 2023. Förvaltningen har också arbetat med trafikutövarna för att förbättra inrapporteringen i STAR. En översyn av systemets ärendekoder har till exempel genomförts under 2022. I trafikavtalen finns möjlighet till innehållande av ersättning om avtalskrav inte fullgörs, exempelvis inrapportering i STAR. I vissa avtal finns även möjlighet till viten om inrapportering till STAR inte sker enligt avtal. Enligt intervjuer har denna möjlighet till innehållande av ersättning och utdelande av viten inte använts i något buss- eller spåravtal, även om brister i inrapportering förekommit.

Granskningen visar vidare att det inte sker någon systematisk uppföljning eller analys av statistik som samlats in i STAR gällande hot och våld mot personal i kollektivtrafiken. Ingen roll har ansvar för att följa upp att statistik rapporteras in eller analyseras.

3.3.4 Interna och externa revisioner

Av granskningen framgår att det i trafikavtalen finns möjlighet för förvaltningen att genomföra leverantörsrevisioner av trafikutövarna. På trafikförvaltningen finns en typ av leverantörsrevisioner som kallas SMAK-revisioner⁷¹, där arbetsmiljö är ett revisionsområde.⁷² Dessa revisioner leds av revisionsledare på Trafikförvaltningens ledningsstab eller av utbildade revisionsledare på avdelningarna. Granskningen visar det att det inte genomförts någon revision riktad mot arbetsmiljö på flera år. Detta eftersom de riskanalyser som genomförts på området inte bedömts motivera en granskning. Enligt intervjuer brukar dock arbetsmiljö inkluderas som ett delområde när vissa SMAK-revisioner genomförs. Riskprocessen för att ta fram revisionsplanen är beroende av att affärsområdesansvarig får information från affärsförvaltaren för respektive område, exempelvis för trafiksäkerhet. Ett antal SMAK-revisioner har genomförts under 2022 som delvis har beröringspunkter med personalens trygghet och arbetsmiljö. Trafikutövarna genomför även interna revisioner i sin egen verksamhet och ska rapportera dessa årligen samt presentera en revisionsplan för trafikförvaltningen. Trafikutövarna är även föremål för externa revisioner.⁷³ Främst gäller det spårtrafiken som är en i hög grad lagstyrd och tillståndsstyrd verksamhet⁷⁴.

Av granskningen framgår att trafikutövaren för ett av trafikavtalen inte delgett någon samlad revisionsplan till trafikförvaltningen för år 2022.

⁷¹ Säkerhet (trafiksäkerhet, ban- och spårsäkerhet, elsäkerhet, signalsäkerhet, fordon, brand), Miljö (miljö, buller, tillgänglighet och socialt ansvar), Arbetsmiljö, Kvalitet

⁷² SL-S-630332

⁷³ Exempelvis revisioner utförda av Transportstyrelsen gällande säkerhet och tillståndsgivning, och ISO-certifieringsorganens revisioner av verksamheten.

⁷⁴ Bland annat; Lag (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, Förordning (1990:1165) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, Lag (1990:712) om undersökning av olyckor, TSFS 20013:44 Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrning och säkerhetsordning med säkerhetsbestämmelser inom tunnelbana och spårväg.

Vidare framgår att inga revisioner av säkerhet eller trygghet har genomförts i avtalet under 2022. Vare sig från beställaren eller från utföraren, även fast det krävs i avtal att så ska ske regelbundet.⁷⁵

Av granskningen framgår vidare att inom ramen för *nationell samverkan för hållbar upphandling* har Skånetrafiken, Västtrafik och trafikförvaltningen Region Stockholm beställt en revision av social hållbarhet i ett av trafikavtalen⁷⁶. Revisionen genomfördes av extern konsult under 2020.⁷⁷ Revisionen var inte riktad mot arbetsmiljö eller systematisk arbetsmiljöarbetet mot hot och våld. Trots detta visade revisionen bland annat att trafikutövaren inte kunde uppvisa den dokumentation som krävs⁷⁸ gällande systematiskt arbetsmiljöarbete enligt arbetsmiljöverkets föreskrifter.⁷⁹ Tidplan för genomförande av leverantörsrevisioner för år 2020, kunde heller inte uppvisas, vilket stred mot avtalskraven. Dessa brister hade åtgärdats vid uppföljande revision.

Arbetsmiljöverket genomför även inspektioner i kollektivtrafiken. Under 2022 genomfördes 240 inspektioner och uppföljningar inom kollektivtrafik över hela landet, ett fokusområde var hot och våld i arbetsmiljön.

3.3.5 Erfarenhetsåterföring

Så kallad *taktisk utvärdering* genomförs av trafikförvaltningen per tertial och syftar till att styra affären mot mål- och kravuppfyllnad, genomföra en riskbaserad avtalsuppföljning, utvärdera leverantörens finansiella ställning och säkerställa input till strategisk analys. Taktisk utvärdering bygger på indata från löpande uppföljning samt affärsområdesansvarigas och affärsförvaltares bild av avtalet. Utvärderingen utförs av affärsområdesansvariga på trafikavdelningen.⁸⁰ I förvaltningens rutin för taktiska utvärderingar är inte krav gällande arbetsmiljö eller hot och våld specifika områden som följs upp. Detta eftersom det inte finns några indikatorer för personalens trygghet eller det systematiska arbetsmiljöarbetet mot hot och våld. Indikator för exempelvis antal allvarligt skadade och döda inom trafikförvaltningens verksamhet finns dock, och följs därav upp av affärsförvaltare för trafiksäkerhet.

Strategisk utvärdering av trafikavtalen syftar till att utvärdera hela avtalets kravbild och funktion och ge erfarenhetsåterföring till nästa avtal. Utvärderingen sker vid avtalets halvtid, inför avslut eller vid optionsutvärdering. Inte heller vid dessa utvärderingar sker någon riktad utvärdering av krav kopplade till arbetsmiljö eller personalens trygghet. Detta eftersom det är en del i helhetsbilden av trafikutövarnas uppdragsutförande.

⁷⁵ Nobina Trafikavtal Buss (E23)

⁷⁶ Transdev Trafikavtal Buss (E31)

⁷⁷ Gällande busstrafik i Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna (E31)

⁷⁸ AFS 2015:4, 7§ och AFS 2001:1, 6§

⁷⁹ Rutiner och skriftliga delegeringar avseende systematiskt arbetsmiljöarbete, uppdaterade utifrån den nya organisationen, kunde inte uppvisas vid revisionstillfället. Inte heller aktuella mål för organisatorisk och social arbetsmiljö för verksamheten inom affären E31.

⁸⁰ SL-S-1612962

Av intervjuer framgår att kravbilden kopplat till arbetsmiljö inte varit något som utvärderats specifikt för bussavtal, men för pendeltåg uppges detta ha varit med i utvärderingen som ett delområde. Av intervjuer framgår att trafikutövarnas förebyggande arbete mot hot och våld generellt inte upplevs som ett område i trafikavtalen där det finns brister i kravuppfyllnad. För nya trafikavtal, har ett krav gällande rapportering lagts in i syfte att försöka förstärka trafikutövarens rapportering av trygghetsrelaterade händelser till förvaltningen. För avtalen gällande trygghetsresurser utvärderas kravbilden för trygghet i de strategiska avtalsutvärderingarna, men kravbilden för arbetsmiljökrav utvärderas inte specifikt.

3.3.6 Bedömning

Revisionen bedömer att det finns en tydlig ansvarsfördelning för arbetsmiljö i det systematiska förebyggande arbetet mot hot och våld mellan trafiknämnden som beställare och trafikutövare som utförare.

Vidare bedömer revisionen att styrdokument för en systematisk uppföljning av arbetet finns både gällande strukturen för uppföljning och gällande utförande av revisioner på området. Revisionen anser att även strukturen för avtalsuppföljningen i affärsmöten bör stärkas så att ungefär samma frågor tas upp med alla trafikutövare.

Även i övrigt bör uppföljningsarbetet stärkas. Bland annat bör roller och ägarskap för kravuppföljning kopplade till det systematiska arbetsmiljöarbetet mot hot och våld tydliggöras och dokumenteras. Specifikt gäller det krav kopplade till trafikutövarnas arbete med, och rapportering av, hot och våld mot personal. Revisionen ser positivt på det arbete som utförs på *sektion trafiksäkerhet och trygghet* bland annat gällande insamling och sammanställning av incidenter avseende hot och våld mot personal.

En grundläggande förutsättning för en systematisk uppföljning av avtalskrav gällande hot och våld är att förvaltningen som beställare får in den statistik på incidenter som kravställs i avtalen och att en analys av långsiktiga trender görs. Revisionen noterar att det i vissa fall funnits brister i statistiken som trafikutövarna rapporterar in. Revisionen ser positivt på trafikförvaltningens pågående utvecklingsarbetet på området. Ansvar för vem som ska göra analysen av tillgänglig statistik behöver tydliggöras. Genom att analysera långsiktiga trender möjliggörs också erfarenhetsåterföring gällande personalens trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken.

Rekommendationer

- Trafiknämnden bör tydliggöra roller och ansvar för uppföljning och utvärdering av avtalskrav gällande arbetsmiljö och förebyggande arbete mot hot och våld mot personal i kollektivtrafiken.

- Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att händelser avseende hot och våld mot personal systematiskt sammanställs, analyseras och åiterrapporteras för alla kollektivtrafikslag.

3.4 Säkerhetsarbete

Sedan flera år har revisionen granskat trafiknämndens säkerhetsarbete. Trafiknämnden har rekommenderats att tydliggöra prioriterade åtgärder för att uppnå en tillräcklig intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet⁸¹. Nämnden har även rekommenderats att utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd. Med utgångspunkt i den av fullmäktige nyligen beslutade policyn för verksamhetsskydd⁸² och riktlinjer för säkerhet⁸³ har revisionen följt upp tidigare granskningar på säkerhetsområdet.

3.4.1 Styrande dokument

I de regionövergripande riktlinjerna framgår att *lokala riktlinjer* kan utarbetas vid behov. Vidare ska respektive nämnd *årligen planera och följa upp* säkerheten inom sitt ansvarsområde. Minst en gång per år ska information om säkerhetsläget lämnas till nämnden. För att avgöra hur *brandskyddet* ska utformas ska nämnden identifiera skyddsbehovet för verksamheten. Detsamma gäller för det fysiska skyddsbehovet, vilket även inkluderar så kallat *skal-skydd*. Vidare ska en *trafiksäkerhetspolicy*, inklusive mål och handlingsplan för trafiksäkerhetsarbetet, finnas för nämnd eller bolag som t.ex. utför eller organiserar persontransporter.

Granskningen visar att trafikförvaltningen har utarbetat lokala riktlinjer. Under året har en reviderad version av *riktlinje för brandskydd*⁸⁴ fastställts. En *riktlinje för säkerhetsskydd*⁸⁵, med tillhörande bestämmelse, finns sedan tidigare framtagen, och har reviderats under början av 2023. Ytterligare en riktlinje (med tillhörande bestämmelse) för den del av verksamheten som inte omfattas av säkerhetsskyddslagen ska också tas fram: *riktlinje för säkerhet/verksamhetsskydd*. Enligt plan skulle riktlinjen vara klar under 2022, men arbetet har blivit försenat. I båda riktlinjerna ingår avsnitt som behandlar skal- och tillträdesskydd. För den del av verksamheten som omfattas av säkerhetsskydd är kraven högre. I väntan på färdigställande av riktlinje för säkerhet/verksamhetsskydd används denna riktlinje för alla anläggningar, men med lägre krav för de delar som inte omfattas av säkerhetsskydd.

3.4.2 Organisering av säkerhetsarbetet

Tidigare har säkerhet organisatoriskt legat i en sektion under trafikförvaltningens ledningsstab. Under slutet av 2022 inrättades i stället en separat *säkerhetsavdelning*.

⁸¹ Rekommendation nr 37782

⁸² RS 2020-0147

⁸³ RS 2020-0782

⁸⁴ SL-S-1773423

⁸⁵ TN-S-1975270

Granskningen visar att organisationsförändringen bland annat har inneburit en viss kapacitetsökning. Dessutom har en särskild sektion för Säkerhets- skydd och civil beredskap inrättats inom avdelningen. En säkerhetsskydds- chef, som enligt lag ska vara direkt underställd förvaltningschefen, är tillsatt. Säkerhetsavdelningen ska arbeta med strategiskt och taktiskt säkerhetsar- bete, medan det operativa säkerhetsarbetet sker ute på förvaltningens olika avdelningar. I intervjuer framkommer dock att det finns en otydlighet i an- svarsfördelningen mellan avdelningarna kopplat till trafiksäkerhet, brand- skydd och det som benämns *security*, eller verksamhetsskydd⁸⁶. En utred- ning av ansvarsfördelningen inom dessa områden är därför planerad för att tydliggöra ansvar och roller.

Trafiknämndens förvaltningschef har även inrättat ett råd med fokus på sä- kerhetsarbete, det så kallade *övergripande säkerhetsstyrningsmötet*. Det övergripande säkerhetsstyrningsmötet syftar till att bredda beslutsfattande och stärka tvärfunktionell samverkan över avdelningsgränserna när det gäller säkerhetsfrågor. Det finns även ett säkerhetsstyrningsmöte som är ett bere- dande organ till trafik- och teknikavdelningarna. Detta möte behandlar bland annat mål och uppföljning av indikatorer och nyckeltal kopplade till *trafiksä- kerhetspolicyer* samt händelser och incidenter som trafikentreprenörerna rapporterat in. Det finns tre trafiksäkerhetspolicyer; en för buss och spårtra- fik, en för sjötrafik och en för färdtjänst och sjukresor. I intervjuer framkom- mer att de indikatorer och nyckeltal som följs upp kan förbättras, och att nya sådana därför ska arbetas fram under kommande år. Det övergripande trafik- säkerhetsmålet, att ingen människa ska skadas allvarligt eller dödas till följd av SL-trafiken⁸⁷, behöver brytas ner i delmål och kopplas till indikatorer, vilka ska beslutas av trafiknämnden. Enligt plan kommer förslag till trafiksä- kerhetsmål för 2025 att kunna tas fram för beslut i fullmäktige under 2024. Kvaliteten på inrapportering från trafikutövarna behöver stärkas, så att till- förlitliga analyser kan genomföras som utgångspunkt för formulering av mål.

Tidigare granskning har visat att trafiknämndens arbete med *kontinuitets- hantering*⁸⁸ har varit eftersatt, och att regionens riktlinje Krisberedskapsplan och Regional katastrofmedicinsk beredskapsplan för Region Stockholm⁸⁹ därmed inte efterlevs. Enligt riktlinjen ska kontinuitetshantering ske i enlig- het med internationell/svensk standard och metodik. Myndigheten för sam- hällsskydd och beredskaps metodstöd⁹⁰, som baseras på ISO-standard⁹¹ ska användas.

⁸⁶ Arbete med *security* (verksamhetsskydd) omfattar: skydd av all verksamhet som inte ly- der under säkerhetsskydd, trygghets-, bevaknings- och ordningstjänster, skydd mot hot och våld, säkra fastigheter och fysiskt skydd, skydd mot oegentligheter, ekonomisk brottslighet, muta och jäv samt skydd mot förlust av lös egendom.

⁸⁷ Trafikförvaltningens trafiksäkerhetspolicy för SL-trafiken, TN 2014-0594

⁸⁸ Kontinuitetshantering innebär en förmåga att upprätthålla en adekvat nivå på verksam- heten, oavsett vad som inträffar.

⁸⁹ RS 2019-1092

⁹⁰ FSPOS Vägledning för kontinuitetshantering

⁹¹ ISO 22301:2019, ledningssystem för kontinuitetshantering

I intervjuer framkommer att förvaltningens arbete med kontinuitetshantering fortfarande har brister, men att kontinuitetsplanering ingår som ett definierat område i nämndens verksamhetsplan för 2023.

I intervjuer framkommer att ambitionen är att säkerhet ska vara en del av förvaltningens ordinarie verksamhet, och inte ett spår för sig. För att säkerställa detta har flera åtgärder vidtagits. Exempelvis ingår säkerhet som en definierad riskkategori i arbetet med ett förvaltningsövergripande riskregister. Riskregistret byggs upp underifrån genom riskidentifiering avdelningsvis, för att sedan aggregeras uppåt i organisationen för slutgiltig prioritering till nämndens plan för intern kontroll. Att säkerhet integreras i verksamheten exemplifieras även av att förvaltningens Handbok för åtgärdsval⁹² innehåller specifika avsnitt som behandlar säkerhet. Vidare har avdelningen för investeringsprojekt tagit fram en Säkerhetshandbok⁹³ som vägledning för säkerhetsarbete.

Uppföljning Granskningen visar att *formerna för uppföljning* på säkerhetsområdet, är föremål för översyn. I intervjuer framkommer att uppföljning idag sker på olika håll inom förvaltningen, och att uppföljningen behöver bli mer systematisk i de verksamhetsnära delarna. På den övergripande rapporteringsnivån innehåller nämndens verksamhetsberättelse för 2022 ett särskilt avsnitt om säkerhet, under rubriken *2035: Region Stockholms verksamheter är resilienta*. Målvärdet för två av tre indikatorer på området rapporteras som uppnått, vilket är en förbättring mot föregående år då enbart ett målvärde uppnåddes. I övrigt rapporteras om genomförda åtgärder kopplade till bland annat krishantering, säkerhetsskyddsanalys, risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsobjekt, totalförsvaret och informationssäkerhet.

På samma sätt innehåller verksamhetsplanen för 2023 ett avsnitt om säkerhet, där planerade åtgärder, utifrån risk- och sårbarhetsanalyser, redovisas. Områden som tas upp är bland annat kontinuitetshantering, handlingsplan för klimatanpassning, totalförsvarsplanering samt utveckling av ledningssystem för informationssäkerhet.

Trafikförvaltningen arbetar även med *trafiksäkerhetsrapporter*. Dessa ska presenteras för förvaltningens ledningsgrupp kvartalsvis och beslutas av förvaltningschefen. Rapporterna ska innehålla förslag till beslut. Revisionen har tidigare konstaterat⁹⁴ att det inte sker någon uppföljning av om fattade beslut också verkställs. Den uppföljande granskningen visar att trafiksäkerhetsrapporter har tagits fram under året men att de inte fastställts av förvaltningschefen.

⁹² TN-S-2241923; handboken styr och stöttar arbetet i åtgärdsvalsprocessen i Region Stockholms åtgärdsvals- och investeringsprocess.

⁹³ TN-S-620088; handboken syftar till att stödja projekt och program på trafikförvaltningen i säkerhetsarbetet.

⁹⁴ Regionrevisorerna, Årsrapport 2021 Trafiknämnden

Anledningen till detta uppges vara att fastställande kräver en hel del manuellt arbete, samtidigt som personella och organisatoriska förändringar har lett till otidlighet i ansvaret för rapporterna.

I intervjuer framkommer att trafiksäkerhetsrapporterna innehåller en nulägesbeskrivning utan analys eller åtgärder. Vidare lyfts att konkreta åtgärder nu hanteras i det övergripande säkerhetsstyrningsmötet, och att mer djupgående analyser ingår som en del i trafiknämndens risk- och sårbarhetsanalyser.

3.4.3 Bedömning

Trafiknämnden har, i enlighet med fullmäktiges policy för verksamhetsskydd och riktlinjer för säkerhet, antagit ett antal lokala riktlinjer på säkerhetsområdet. Revisionen konstaterar att rapporteringen på säkerhetsområdet innehåller beskrivning av genomförda åtgärder under året. Likaledes framgår aktiviteter inom säkerhetsområdet i verksamhetsplanen för 2023. Tre olika trafiksäkerhetspolicier finns framtagna, medan utveckling av målstruktur och indikatorer är planerad för kommande år. Revisionen bedömer därmed att fullmäktiges intentioner gällande säkerhet i allt väsentligt efterlevs.

Revisionen menar vidare att inrättandet av en säkerhetsavdelning på trafikförvaltningen, tillsammans med ett systematiskt arbete i det övergripande säkerhetsstyrningsmötet, innebär att säkerhetsområdet har fått ökat fokus. Säkerhet utgör också ett av fyra utpekade fokusområden i trafiknämndens verksamhetsplan för 2023. Såväl planering och prioritering som rapportering har på det sättet stärkts, vilket revisionen ser som positivt.

Samtidigt bedömer revisionen att en del områden återstår för nämnden att utreda och hantera. Det handlar exempelvis om *ansvarsfördelning* mellan avdelningar när det gäller säkerhetsfrågor, *formerna för uppföljning* inom förvaltningen samt *kontinuitetshantering*. Rekommendationen gällande prioriterade åtgärder för att upprätthålla en tillräcklig intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet bedöms därför vara delvis åtgärdad.

Kopplat till riktlinjer för skal- och tillträdesskydd konstaterar revisionen att arbete med den riktlinje som berör verksamhet som inte lyder under säkerhetsskyddslagen, har försenats. I väntan på att sådan riktlinje tas fram och fastställs, bedöms rekommendation om skal- och tillträdesskydd vara delvis åtgärdad.

3.5 Brandskydd

När det gäller brandskydd arbetar trafikförvaltningen med åtgärder bland annat till följd av ett föreläggande från Storstockholms brandförsvaret (SSBF) 2019, och en bristlista som 2018 sammanställdes av upphandlad underhålls-entreprenör för tunnelbanan efter en s.k. hindersanmälan.

Enligt *föreläggandet* ska brandgasavskiljande partier på tunnelbanans stationer under mark vara installerade, och en utökad brandvattensförsörjning till ett antal stationer vara säkerställd, senast 2026⁹⁵. *Hindersanmälan* innebär att entreprenören inte ansåg sig kunna åta sig funktionsansvaret för brandskyddsarbetet i tunnelbanan eftersom det fanns en stor mängd brister i brandskyddet och det saknades brandteknisk dokumentation⁹⁶. Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden⁹⁷ att säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten, med en samlad planering och löpande uppföljning. Trafikförvaltningens ledning⁹⁸ har rekommenderats att säkerställa att det finns en löpande styrning och planering för att åtgärda brandsäkerhetsbristerna i tunnelbanan utifrån bristlistan.

3.5.1 Föreläggandet och bristlistan

I nämndens plan för intern kontroll finns sedan flera år tillbaka risken Att trafikförvaltningen inte har fullgott brandskydd i tunnelbanan. För 2020 riktades fokus inom risken mot den bristlista som underhållsentreprenören tagit fram. Sedan 2021 handlar samtliga åtgärder som beskrivs kopplade till risken om föreläggandet från SSBF. För att hantera föreläggandet har ett särskilt investeringsobjekt skapats, *Brandskyddsåtgärder tunnelbana*. Genomförandebeslut för investeringen fattades av trafiknämnden i september 2022⁹⁹. Av tjänsteutlåtandet framgår att tidplanen för objektet är baserad på att beslut i regionfullmäktige tas i december 2022, för att kunna klara de tider för färdigställande som anges i föreläggandet. Fullmäktiges beslut om att inleda genomförandefasen fattades i februari¹⁰⁰.

För att hantera bristlistan organiserades inledningsvis arbete i projektform, under namnet *Det stora brandprojektet*. Uppföljande granskning visar att de brister som identifierats nu istället hanteras som löpande underhåll, och återfinns i trafikförvaltningens förvaltningsplaner¹⁰¹. På samma sätt som andra typer av underhåll prioriteras brandskyddsåtgärder i en årlig process utifrån behov och ekonomiska ramar. I intervjuer framkommer att prioriteringen genomförs av brandspecialist, och att stort fokus under 2023 ligger på att genomföra brandskyddsåtgärder. Stora, omfattande bristkategorier är ventilation och glaspartier, vilka tillsammans uppskattas kosta ca 300 mnkr. Trafikförvaltningen har valt att inte hantera områdena samlat, som ett investeringsobjekt, utan istället genomföra åtgärder successivt. Detta för att underlätta samordning med andra underhållsåtgärder och därigenom uppnå högre kostnadseffektivitet.

⁹⁵ Föreläggandet gäller för stationerna inom SSBF:s geografiska ansvarsområde.

⁹⁶ Exempelvis brandskyddsbeskrivningar och brandritningar.

⁹⁷ Rekommendation nr 28875

⁹⁸ Rekommendation nr 37784

⁹⁹ TN 2020-1392; total investeringsutgift är 851 mnkr.

¹⁰⁰ TN 2020-1392; RS 2022-0785

¹⁰¹ Gäller för de brister som identifierats inom tunnelbanans stationer och depåer.

3.5.2 Systematiskt brandskyddsarbete

En ytterligare del i att säkerställa ett fullgott brandskydd utgörs av *systematiskt brandskyddsarbete*. Systematiskt brandskyddsarbete (SBA) innebär att på ett strukturerat sätt planera, utbilda, öva, dokumentera, kontrollera och följa upp brandskyddsarbetet i en organisation. I trafikförvaltningens riktlinjer för brandskydd¹⁰² framgår att det i avtal som tecknas med underentreprenörer (för trafikdrift och underhåll) ska framgå hur ansvaret för brandskydd ska fördelas mellan trafikförvaltningen och avtalade parter. Vidare specificeras att avtalad part ska säkerställa att de förfogar över brandteknisk specialistkompetens, och att avtalad part ska bedriva ett systematiskt brandskyddsarbete. Det systematiska brandskyddsarbetet ska även följas upp och rapporteras till trafikförvaltningen av avtalad part.

Granskning visar att trafikförvaltningens säkerhetsavdelning genomför revidering av entreprenörernas SBA. I sådana revideringar har det påvisats att det finns brister i kompetensen att sköta brandskyddet. I intervjuer framkommer också att systematiken i hur entreprenörernas SBA följs upp, utifrån gällande avtal, inte är entydig. Det är trafikförvaltningens avtalsförvaltare som ska följa upp avtalskrav kopplade till SBA, men det saknas fastställd rutinbeskrivning för hur uppföljningen ska gå till. Det finns ett framtaget metodstöd, som beskriver ett arbetssätt för uppföljning av SBA, men i intervjuer framgår att detta har varit svårt att tillämpa för avtalsförvaltarna. Kompetensen hos avtalsförvaltarna behöver stärkas inom detta område, och metodstödet behöver omarbetas för att följa förvaltningens struktur för styrande dokument¹⁰³.

Brandskydd är ett av de områden som planeras att utredas av trafikförvaltningens säkerhetsavdelning, vad gäller ansvarsfördelning internt på förvaltningen (se avsnitt 3.5). Vidare planeras en pilotstudie av hur det framtagna metodstödet kan användas, och utvecklas, för att säkerställa en mer stringent uppföljning av entreprenörernas systematiska brandskyddsarbete.

3.5.3 Bedömning

Revisionen konstaterar att hanteringen av den bristlista som tillkom kopplat till en s.k. hinderasanmälan från underhållsentreprenör hanteras som en del av det löpande underhållet. Vidare prioriteras arbetet i trafikförvaltningens generella process för prioritering utifrån förvaltningsplaner och ekonomiska ramar. Rekommendationen om att trafikförvaltningens ledning ska säkerställa löpande styrning och planering av brandsäkerhetsbrister bedöms därmed vara åtgärdad.

Rekommendationen rörande ett tillräckligt brandskydd i den verksamhet som trafiknämnden ansvarar för, bedömer revisionen som delvis åtgärdad. Steg har tagits mot ett fullgott brandskydd, genom initieringen av

¹⁰² SL-S-1773423

¹⁰³ Hantering av Trafikförvaltningens styrande dokument (administrativ bestämmelse), TN-S-455156

investeringsobjektet och det löpande underhållet, men åtgärderna är ännu inte genomförda. Även systematiken i uppföljningen av SBA behöver stärkas. Revisionen behöver därför följa utvecklingen för att säkerställa att arbetet genomförs enligt plan.

3.6 Underhåll av hissar, rulltrappor och spärrar

Revisionen granskade 2019¹⁰⁴ om trafiknämndens strategiska planering och styrning av underhåll säkerställer att det finns förutsättningar för att upprätthålla anläggningarnas funktion, säkerhet och värde. Granskningen var särskilt inriktad mot underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar i tunnelbanans och pendeltågens anläggningar. Revisionen rekommenderade trafiknämnden att säkerställa att de långsiktiga underhålls- och reinvesteringarna tydliggörs och omhändertas i nämndens långsiktiga planering¹⁰⁵. Nämnden rekommenderades vidare att stärka den egna förmågan att bedöma och kontrollera underhållsleverantörernas underlag och utförda arbeten¹⁰⁶. Revisionen rekommenderade även nämnden att utvärdera och analysera om underhållsavtalet¹⁰⁷ får avsedd effekt¹⁰⁸ samt att ta fram mål för underhållsarbetet så att verksamheten kan styras enligt fullmäktiges intentioner¹⁰⁹. Revisionen har nu följt upp granskningen.

3.6.1 Långsiktig planering av underhåll och reinvesteringar

Revisionens uppföljande granskning visar att trafikförvaltningen har påbörjat ett arbetssätt med förvaltningsplaner baserat på ISO 55000¹¹⁰, en standard för effektiv tillgångsförvaltning. Planerna fungerar som en informationsplattform där data om en tillgångs behov av tyngre underhåll och reinvestering är samlade. Behovet av åtgärder bygger på en insamlad och värderad så kallad anläggningshälsa samt en riskvärdering. Åtgärdsbehoven läggs in i en prioriteringsmodell för att kunna ställas mot varandra vid planering och budgetarbete. Förvaltningens mål är att specificera samtliga behov av tyngre underhåll och reinvesteringar för de kommande ett–tre åren i planerna, samt indikativa behov med ett perspektiv på upp till tio år.

Förvaltningen uppger att planerna på sikt kommer att leda till ökad kontroll på anläggningarna, effektivitet i förvaltningsarbetet och ett underlag för dialog inom organisationen. Av intervjuer framgår att planerna dessutom kommer hjälpa förvaltningen att uppfylla kärnuppdraget, som bland annat handlar om att vidmakthålla anläggningarnas funktion, säkerhet och värde.

¹⁰⁴ Regionrevisorerna, projektrapport 13/2019 Strategisk planering av underhåll

¹⁰⁵ Rekommendation nr 34239

¹⁰⁶ Rekommendation nr 34242

¹⁰⁷ Underhållsavtalet "UH2014" är ett samlingsnamn för flera olika underhållsavtal inom fastighetsförvaltning.

¹⁰⁸ Rekommendation nr 34241

¹⁰⁹ Rekommendation nr 34240

¹¹⁰ Standarden innehåller metoder och verktyg för att värdera och förvalta värden och tillgångar på ett effektivt sätt.

Uppföljningen visar dock att det finns en del utmaningar kopplat till det långsiktiga utbytet av hissar och rulltrappor. I ett särskilt investeringsprojekt, som initierades redan 2015, ingår de utbyten av hissar och rulltrappor som för närvarande sker inom förvaltningen. Revisionen noterade vid den ursprungliga granskningen att det, historiskt, inte har varit transparent hur belopp eller antalet objekt som ska bytas ut har räknats fram. Revisionen bedömde att detta inte var i linje med fullmäktiges inköspolicy¹¹¹ som säger att upphandling alltid ska föregås av strategisk analys och planering. Revisionen noterade även att prioriteringen av vilka objekt som ska bytas ut initialt skedde på basis av en förstudie som innehöll uppgifter om ålder, status, belastning, felfrekvens och antal resenärer på stationerna. Förstudien saknade dock information om vilka överväganden och analyser som gjorts eller hur den slutgiltiga bedömningen om att byta ut en rulltrappa/hiss gjorts. Detta resulterade i att projektet försenades ett flertal gånger.

Den uppföljande granskningen visar återigen att både tidplan och antalet hissar och rulltrappor som ska bytas, i utbytesprojektet, justerats ett flertal gånger. I intervjuer framkommer dessutom att det kommer finnas ett fortsatt utbytesbehov av hissar, rulltrappor och rullband efter utbytesprojektets avslut. Granskningen visar att det inom förvaltningen pågår diskussioner om hur det fortsatta utbytet ska hanteras, bland annat genom ett årligt löpande utbyte av en delmängd anläggningar. Det finns dock ännu inget beslut om hur det fortsatta utbytesbehovet ska hanteras.

3.6.2 Förmåga att kontrollera leverantörers arbete och underlag
När det gäller nämndens arbete med att stärka förmågan att bedöma och kontrollera underhållsleverantörernas underlag och utförda arbeten, hänvisar förvaltningen dels till det systematiska arbetet med förvaltningsplanerna (se avsnitt 3.2.1), dels till förvaltningens leverantör av servicekontroller¹¹².

I intervjuer framkommer att det finns två förvaltare som ansvarar för den löpande kontakten med underhållsleverantörerna. Förvaltarna bedömer rimligheten i rekommenderade underhållsåtgärder, och tar sedan ställningen till vilka åtgärder som ska ingå i förvaltningsplanerna. Inom ramen för detta arbete har förvaltarna även tillgång till stöd från både en tekniskt sakkunnig specialist, en leverantör av servicekontroller och ett besiktningsorgan. Serviceleverantören utför minst en servicekontroll per år för samtliga hissar och rulltrappor i enlighet med ett serviceprotokoll som är utarbetat av trafikförvaltningen. Förvaltarna och underhållsleverantörerna granskar servicekontrollantens service rapport. Om några fel eller brister upptäcks, kräver förvaltningen att underhållsleverantören tar fram en åtgärdsplan.

¹¹¹ LS 2017-1197

¹¹² Trafiknämnden har sedan 2016 avtal med en leverantör som minst en gång per år utför servicekontroller av hissar och rulltrappor.

Vidare kontrollerar servicekontrollanten samtliga utförda arbeten, anläggningarnas servicebehov och huruvida underhållsleverantörerna uppfyller avtalskrav. Servicekontrollanten lämnar även rekommendationer till förvaltningen genom ett andra utlåtande, på både förvaltningsplanerna och underhållsleverantörernas underhållsplaner¹¹³. I intervjuer framgår att samarbetet med servicekontrollanten fungerar bra och till skillnad från när den ursprungliga granskningen genomfördes, råder det varken brist på kunskap och underlag längre.

3.6.3 Strategisk avtalsutvärdering

När det gäller nämndens arbete med att utvärdera och analysera om underhållsavtalet får avsedd effekt, har trafikförvaltningen under 2022 genomfört en strategisk avtalsutvärdering av underhållsavtalet UH2014¹¹⁴. Syftet med utvärderingen var, enligt intervjuer, att analysera och förstå om underhållsavtalet innehåller rätt drivkrafter och riskfördelning samt att bedöma om det fanns grund för förvaltningen att förlänga eller avsluta avtalet och upphandla nytt.

I utvärderingen identifierades att avtalets utformning försvårade effektivtetsbedömningar, då det bland annat saknades definierade nyckeltal kopplade till mål. Därtill visade utvärderingen att underlaget gällande fel och felorsak från entreprenörerna var bristfällig, vilket försvårade förvaltningens kontroll över anläggningarna. Trots detta kom förvaltningen fram till att det fanns potential och möjligheter att tillsammans med entreprenörerna utveckla affären och förvaltningsarbetet inom ramen för det aktuella avtalet. En uppsägning ansågs enbart leda till nya priser under sista avtalsåret, vilket skulle ge en marginell effekt på den sammanlagda kostnaden för avtalsperioden. I utvärderingen framhölls att en bättre upphandling endast kan uppnås genom att förbättra kvaliteten på data, annars kommer resultatet bli detsamma som med nuvarande underhållsavtal. Mot denna bakgrund föreslogs förvaltningschefen att förlänga UH2014-avtalen för att kunna fokusera på ett gediget/genomarbetat underlag inför kommande upphandling, för att på ett grundläggande sätt förbättra underhållsavtalens konstruktion. I intervjuer framkommer att trafikförvaltningens ledningsgrupp både beslutat att förlänga underhållsavtalen, och inlett en strategisk studie, inför kommande underhållsavtal, som tar vara på de lärdomar utvärderingen resulterat i.

Vidare framgår i förvaltningens verksamhetsberättelse att upphandlingarna av nya underhållsavtal för bana, el och signal (UH2024) pågår.

¹¹³ UH-entreprenören ska årligen utarbeta en detaljerad underhållsplan med kostnadsuppskattningar och tider för nästkommande kalenderår, åtgärder för nästkommande rullande femårsperiod samt övergripande åtgärder för kommande tio år.

¹¹⁴ UH2014 – Ett samlingsnamn för ett flertal underhållsavtal inom fastighetsförvaltning.

Förvaltningen har dessutom publicerat ett preliminärt upphandlingsdokument¹¹⁵ avseende underhåll av spåranläggningen i tunnelbanan.

3.6.4 Mål och fullmäktiges intentioner

När det gäller nämndens arbete med att ta fram mål för underhållsarbetet så att verksamheten kan styras enligt fullmäktiges intentioner, visar uppföljningen att nämnden inte tagit fram sådana specifika mål. Uppföljningen visar även att de styrande principer som är tillämpbara på underhåll och reinvesteringar av hissar, rulltrappor och spärrar fortfarande återfinns i flera olika styrdokument, medan den mer specifika kravbilden inte är fastställd och dokumenterad.

Uppföljningen visar dock att förvaltningsplanerna (se avsnitt 3.2.1) fyller ett flertal av de funktioner som revisionen saknade i den ursprungliga granskningen. Till exempel noterade revisionen 2019 utvecklingsplanernas¹¹⁶ roll, som enligt förvaltningen ska tydliggöra verksamhetens behov av utveckling över tid och utgöra planeringsunderlag till beslut för genomförandeplan och budget. Revisionen noterade också att reinvesteringar berördes i utvecklingsplanerna, men att planerna inte tydliggjorde reinvesteringsbehovet för hissar, rulltrappor och spärrar, varken på kort eller lång sikt. I intervjuer framkommer att samtliga behov av tyngre underhåll och reinvesteringar för de kommande 1–3 åren ska samlas i förvaltningsplanerna, även indikativa behov med ett perspektiv på upp till 10 år (se avsnitt 3.8.1). På så sätt omhändertas reinvesteringsbehovet nu i förvaltningsplanerna.

Vidare bedömde revisionen, i den ursprungliga granskningen, att trafiknämnden bör stärka arbetet med att värdera om underhåll ska genomföras eller om det i stället bör göras en investering. I det sammanhanget såg revisionen en risk med att ha två underhållsleverantörer då det försvårar möjligheten att göra systemövergripande analyser eftersom ingen har hela bilden. Därför ansåg revisionen att förvaltningen bör stärka förmågan att analysera underhålls- och reinvesteringsbehov ur ett systemperspektiv, genom tydliga interna rutiner för klassificering, sammanställning och bedömning av information. Den uppföljande granskningen visar, som tidigare nämnt, att förvaltningen påbörjat ett arbetsätt med förvaltningsplaner. Arbetsättet är dessutom baserat på ISO 55000¹¹⁷, en metodik för effektiv tillgångsförvaltning (se avsnitt 3.2.1). Genom förvaltningsplanerna kommer förvaltningen ha större möjlighet att göra övergripande analyser ur ett systemperspektiv.

¹¹⁵ Syftet med att göra ett preliminärt upphandlings dokument är att inhämta marknadens synpunkter på kravställningen inför publiceringen av det slutgiltiga upphandlingsdokumentet.

¹¹⁶ Utvecklingsplanerna tydliggör kollektivtrafiksystemets behov av utveckling inom trafikslag digitalisering, kund- och resenärsservice för att realisera långsiktiga mål i kollektivtrafikplan 2050.

¹¹⁷ Standarden innehåller metoder och verktyg för att värdera och förvalta värden och tillgångar på ett effektivt sätt.

Mot denna bakgrund visar uppföljningen att arbetet med förvaltningsplanerna stärkt och omhändertagit många av de delar som revisionen tidigare identifierat som utvecklingsområden.

3.6.5 Bedömning

Revisionen bedömer att trafiknämnden genom arbetet med förvaltningsplaner stärkt möjligheten att omhänderta och tydliggöra både det kort- och långsiktiga underhålls- och reinvesteringsbehovet av hissar, rulltrappor och spärrar. Uppföljningen har dock visat att det fortfarande behöver tydliggöras hur det långsiktiga behovet av underhåll- och reinvesteringar ska kanaliseras och omhändertas både ur ett långsiktigt ekonomiskt perspektiv och planeringsmässigt. Revisionen ser detta särskilt som en risk då det i dagsläget inte är tydligt hur det fortsatta utbytesbehovet av hissar och rulltrappor ska hanteras, efter nuvarande projektets avslut 2026. Revisionen ser att det i sammanhanget är viktigt att upphandlingen av det fortsatta utbytet av hissar, rulltrappor och spärrar föregås av strategisk planering och analys med stöd av informationen som finns i förvaltningsplanerna. Förvaltningen kommer på så sätt kunna göra bättre prognoser för antalet anläggningstillgångar som ska bytas ut samt analyser av varför fördyringar uppstått. Revisionen ser av den anledningen positivt på den funktion och de möjligheter som förvaltningsplanerna medför både i dagsläget och i fortsättningen. Rekommendationen bedöms därför som delvis åtgärdad.

Revisionen bedömer vidare att trafiknämnden stärkt den egna förmågan att bedöma och kontrollera underhållsleverantörernas underlag och utförda arbete. Detta har möjliggjorts dels genom att arbetet med förvaltningsplanerna kommit i gång och stärkt möjligheten till kontroll av anläggningstillgångarna, dels genom strukturerade kontroller via leverantören av servicekontroller. Rekommendationen bedöms därför vara åtgärdad.

Revisionen bedömer att trafiknämnden utvärderat och analyserat underhållsavtalet utifrån dess övergripande målsättning och önskade effekter. Revisionen ser positivt på att förvaltningen genomfört utvärderingen och därifrån tagit lärdomar som i framtiden kan säkerställa bättre upphandlade underhållsavtal. Rekommendationen bedöms därmed vara åtgärdad.

Revisionen bedömer slutligen att trafiknämnden påbörjat ett arbetssätt med förvaltningsplaner som stärker möjligheten för verksamheten att styra underhållet- och reinvesteringsbehovet enligt fullmäktiges intentioner. Genom förvaltningsplanerna kan det långsiktiga planerings- och prioriteringsarbetet stöttas. Rekommendationen bedöms därmed som åtgärdad.

3.7 Regional trafikplanering

Region Stockholm ansvarar för regional planering där transportsystemet generellt ingår, liksom kollektivtrafiken mer specifikt. I ett särskilt projekt¹¹⁸ har revisionen granskat om den regionövergripande trafikplaneringen sker utifrån en sammanhållen strategi, med samverkan såväl internt inom regionen som externt med länets kommuner.

I Region Stockholms ansvar ingår att ta fram och följa upp ett antal styrdokument med bäring på trafikplaneringen för hela Stockholmsregionen. Det är tre dokument som benämns *regionala inriktningsdokument*. Ett av dokumenten är den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS 2050), som tas fram av tillväxt- och regionplanenämnden¹¹⁹ och beslutas av fullmäktige. I RUFSS 2050 finns delar som berör transportsystemet i sin helhet såväl som kollektivtrafiken mer specifikt. Trafikförsörjningsprogrammet arbetas fram av trafiknämnden och beslutas av fullmäktige. Programmet utgör regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafiken, där långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken definieras. Området styrs även av länsplan för transportinfrastruktur, som är en plan för statlig finansiering av infrastrukturåtgärder. Planen ska bidra till att de nationella transportpolitiska målen nås. Arbetet med planen ligger under Länsplane- och samhällsplaneringsutskottets ansvar¹²⁰, och planen fastställs av fullmäktige. Framtagandet av dessa ska ske i samverkan med länets kommuner och andra intressenter.

Revisionens samlade bedömning är att det inte finns någon formaliserad strategi för regionens trafikplanering, men att samverkan sker såväl internt som externt. I arbetet finns en tydlig roll- och ansvarsfördelning kopplad till framtagande och uppföljning av de olika styrdokumenterna. Revisionen bedömer dock att styrdokumentens inbördes förhållande behöver förtydligas och kommuniceras till externa intressenter. Även regionens styrning mot de mål som formuleras i dokumenterna behöver utvecklas och ensas. När det gäller en mer löpande regional samverkan kring trafikplanering ser revisionen en förbättringspotential, särskilt kopplat till genomförandet av åtgärder som ska leda mot målen.

Revisionen har därför rekommenderat regionstyrelsen att, tillsammans med trafiknämnden, säkerställa att det inbördes förhållandet mellan de regionala inriktningsdokumenten för trafikplanering förtydligas, framför allt i sammanhang där samverkan sker med externa parter.

¹¹⁸ Regionrevisorerna, Projektrapport 6/2022 Regional trafikplanering. Strategier, styrning och samverkan för trafikutveckling

¹¹⁹ Enligt den nämndorganisation som gällde t.o.m. 2022. Fr.o.m. 2023 ligger ansvaret för revidering av RUFSS 2050 på infrastruktur- och regionplaneutskottet, under regionstyrelsen. Ansvaret för uppföljning av RUFSS 2050 ligger på klimat- och regionutvecklingsnämnden.

¹²⁰ Enligt den utskottsorganisation inom regionstyrelsen som gällde t.o.m. 2022. Fr.o.m. 2023 ligger ansvaret för revidering och uppföljning av länsplanen på infrastruktur- och regionplaneutskottet, under regionstyrelsen.

Revisorerna i revisorsgrupp III överlämnade rapporten till trafiknämnden för kännedom med möjlighet till yttrande senast 2023-05-30.

3.8 Trafikförvaltningens IT-miljö

År 2020 lät trafikförvaltningen utvärdera den finansiella rapporteringen för det nya biljettsystemet, TAP. Fokus var den nya intäktsprocessen och framför allt det kontaktlösa flödet och angränsande system som påverkar, eller påverkas av, försäljningstransaktionerna. Trafikförvaltningen använder sig av flera olika IT-system, som är viktiga komponenter i intäktsflödet eftersom de hanterar masterdata, transaktionsdata och redovisningsinformation. Detta innebär en komplexitet i IT-miljön som måste bevakas i form av tydliga IT-kontroller i varje system, vilket är nödvändigt för det finansiella flödets fullständighet.

Utvärderingen resulterade i flera förbättringsområden och därtill kopplade åtgärdsförslag. De områden som identifierades vara i behov av åtgärder var behörighetshantering, förändringshantering samt styrning och formalisering av IT-processer. Under 2022 har revisionen granskat om åtgärder vidtagits för att hantera de identifierade förbättringsområdena.

Granskningens resultat visar att stora delar av de förbättringsområden som konstaterades 2020 fortfarande kvarstår att åtgärda¹²¹. Det saknas t.ex. övergripande styrning, där generella krav på processer finns beskrivna och kan implementeras i verksamheten. Detta betyder att de olika IT-system som stödjer intäktsprocessen inte harmonierar med varandra. De huvudsakliga förbättringsområden som framkommit i granskningen är:

- *Behörighetshantering*; det behövs central styrning kring behörigheter för att säkerställa att t.ex. anställda som avslutat sin anställning tas bort och att rättigheter i olika system inte kombineras på ett olämpligt system.
- *Förändringshantering*; styrande dokument behöver arbetas fram för hur utveckling och produktionssättning av förändringar i systemen ska gå till, dokumenteras och godkännas.
- *Återläsningstester*; rutiner för att genomföra, och dokumentera resultatet av, återläsningstester behöver etableras.
- Behovet av *manuella kontroller av avvikelser* i intäktsflödet bör minska; den manuella hanteringen av finansiell uppföljning har minskat sedan 2020 men det finns fortfarande vissa manuella moment kvar. De automatiserade rapporterna kan inte visa hela bilden för en bokslutsavstämning.
- *Uppföljning av tredjepart*; rutiner för uppföljning av kontroller som utförs av tredjepart¹²² behöver etableras. Det behövs en uppföljning av

¹²¹ Mer detaljerade resultat återfinns i rapporten Uppföljning IT-granskning 2020, Storstockholms Lokaltrafik.

¹²² Tredjepartsleverantörer av betaltjänster är företag eller fysiska personer som tillhandahåller betalningsinitieringstjänster, kontoinformationstjänster eller båda dessa tjänster.

trafikförvaltningens två IT-leverantörer för att säkerställa att de lever upp till avtalade servicenivåer och IT-säkerhetskrav. Tredjepartsintyg¹²³ från leverantörerna har inhämtats, men processer eller krav på uppföljning av intygen behöver etableras.

3.8.1 Bedömning

Revisionen bedömer att vissa förbättringsåtgärder genomförts rörande IT-systemen kopplade till den finansiella rapporteringen för det nya biljettsystemet. Stora delar av de observationer och rekommendationer som framkom i förvaltningens egen utvärdering 2020 kvarstår dock fortfarande. Revisionen bedömer därför att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att de förbättringsområden som identifierats åtgärdas. En övergripande riskbedömning bör genomföras, och baserat på denna bör processer och rutiner som säkerställer tillräcklig kontroll i IT-systemen och styrning av IT-leverantörer arbetas fram. Ledningen bör även övervaka att framtagna rutiner etableras och efterlevs i organisationen.

Rekommendation:

- Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa den finansiella rapporteringen i det nya biljettsystemet genom att, efter en övergripande riskbedömning, vidta åtgärder för tillräcklig kontroll i IT-system och systematisk styrning av IT-leverantörer.

3.9 Årsuppföljning av plan för intern kontroll

I samband med verksamhetsberättelsen har planen för intern kontroll följts upp. Trafiknämnden redogör för tolv risker i sin plan för intern kontroll för 2022.

Jämfört med delårsuppföljningen har två risker tilldelats ett sänkt riskvärde: *Otillräcklig kravställning när TF själva inte är byggherre samt Bristfällig förmåga att anpassa kollektivtrafiken till förändrade kundbehov*. En risk har i samband med årsuppföljningen fått ett högre riskvärde: *Bristande kontroll och underhåll på anläggningar*. I nämndens verksamhetsberättelse framgår att risken beror på att det finns ett behov av större åtgärder för att säkerställa processer och arbetssätt för anläggning och tillgångar. För att hantera risken har trafikförvaltningen under 2022 arbetat löpande med utveckling och implementering av arbetssätt i systemstöd¹²⁴ för tillgångsförvaltning.

I nämndens verksamhetsberättelse sammanfattas de högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2022.

¹²³ Ett sådant intyg kan inhämtas för att säkerställa att leverantören har god internkontroll i sin IT-miljö. Tredjepartsgranskning (ISAE 3402) kan sedan intyga och bestyrka att tredjepartsleverantören lever upp till lämpliga IT-säkerhetskrav.

¹²⁴ Förvaltningen arbetar aktivt för att skapa förutsättningar för att all anläggning, fordon och fartyg ska ligga i asset managementsystem (tillgångshanteringssystem).

De bakomliggande riskanalyserna görs av verksamheten på avdelningsnivå och av trafikförvaltningens ledningsgrupp.¹²⁵ Förvaltningschefen tar sedan beslut om vilka identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan. Trafiknämndens högst värderade risker för 2022 är följande:

- 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
- risk för bristande kontroll och underhåll på anläggningar

Risken för *bristande kontroll och underhåll på anläggningar* har tillkommit som en av nämndens högst värderade risker, vilket innebär en förändrad riskbild sedan delårsuppföljningen.

3.9.1 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 verksamhetsberättelsen. Revisionen noterar att trafiknämnden fortsätter utvecklingsarbetet inom risk och intern kontroll och kommer att följa arbetet även fortsättningsvis.

3.10 Hantering av bisysslor och jäv

Revisionen har granskat om trafiknämnden säkerställer en tillräcklig intern kontroll med avseende på anställdas bisysslor och jäv. Granskningen syftar även till att bedöma om nämnden har tillräckliga rutiner för hanteringen av ledamöters jäv.

Enlig Lag (1994:260) om offentlig anställning, (LOA) § 7, § 7a-d har varje nämnd till uppgift att ha en tillräcklig intern kontroll när det gäller anställdas bisysslor. Med bisyssla menas varje syssla, tillfällig eller stadigvarande, som utövas vid sidan av anställningen och som inte är hänförlig till privatlivet. Det kan innebära att man arbetar extra i en annan anställning, utövar uppdrag eller bedriver egen verksamhet vid sidan av sitt ordinarie arbete. Även extra arbete för huvudarbetsgivaren kan vara bisyssla. Det spelar ingen roll om bisysslan ger ekonomisk ersättning eller inte. En bisyssla i sig behöver inte vara olämplig, utan kan i många fall vara positiv även för arbetsgivaren.

¹²⁵ På ledningsnivå redovisas de övergripande riskerna.

Av granskningen framgår att det är tillåtet för en anställd inom regionen att ha en bisyssla, men det finns vissa kriterier för när en bisyssla är otillåten¹²⁶. Otillåtna bisysslor regleras, förutom i LOA, i kollektivavtalet Allmänna bestämmelser (AB). Vad som karaktäriserar otillåtna bisysslor framgår av den regionövergripande riktlinjen *Tillämpningsanvisningar Bisyssla Stockholms läns landsting*¹²⁷.

Av granskningen framgår att trafikförvaltningen har fastställda lokala riktlinjer¹²⁸ och rutiner för de anställdas ansvar att lämna in uppgifter om bisysslor, definitionen av otillåtna bisysslor och hur bedömningen av bisysslor ska göras. Förvaltningen har även informationsmaterial och rutiner¹²⁹ för jäv som anger att förtroendevalda och anställda har skyldighet att anmäla jäv och att de inte får delta i handläggning eller beslutsfattande i ärenden de har intressen inom.

I delegationsordningen¹³⁰ framgår vem som är behörig att fatta beslut i personalärenden som rör anställning, anställningsvillkor och därmed sammanhängande frågor. Däremot omnämns inte bisysslor specifikt.

Vidare framgår av granskningen det inte finns någon dokumenterad riktlinje eller rutin som tydliggör vem som ansvarar för att kontrollera att medarbetarna har rapporterat in sina eventuella bisysslor, hur det ska gå till eller med vilken frekvens.

Granskningen visar att det inte genomförs kontroller gällande de anställdas bisysslor och jäv, utöver informell kontroll genom fråga vid planerings- och utvecklingssamtalet, samt vid anställningsintervju. Revisionen noterar att det inte finns något dokumenterat stödmaterial, i form av exempelvis checklistor, för chefernas bedömning av otillåtna bisyssla. Det framgår inte heller av delegationsordning eller beslutsordning vem som har ansvar att bedöma och kontrollera medarbetares bisysslor.

Inom ramen för granskningen har en webbaserad enkät med frågor om rutiner, hantering och kännedom om anställdas bisysslor och jäv skickats ut till samtliga chefer inom trafikförvaltningen, inklusive sektion färdtjänst. Totalt 106 personer omfattades av enkäten. Enkäten hade en svarsfrekvens på 75 procent. Av enkätsvaren framgår att majoriteten av cheferna upplever att det finns tydliga riktlinjer och rutiner för hantering av bisysslor samt att de upplever att de har god kännedom om dem. Från fritextsvaren i enkäten uttrycks önskemål om tydliggörande i riktlinjerna om vad som kan anses utgöra förtroendeskadliga eller olämpliga bisysslor.

¹²⁶ Det finns tre typer av bisysslor som är olämpliga: Arbetshindrande bisysslor, Konkurrerande bisysslor, Förtroendeskadliga bisysslor

¹²⁷ RK 2017-1339

¹²⁸ Rutin bisysslor – Trafikförvaltningens chefshandbok

¹²⁹ Rutin jävsförhållanden, Trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter, TN-S-1452596

¹³⁰ RK 2014-0104

Av enkätsvar framgår att flera chefer, men inte alla, tar upp frågan om bisysslor vid medarbetarsamtal och arbetsplatsträffar. Däremot har endast drygt hälften av cheferna själva fått frågan om bisyssla under de tolv senaste månaderna.

Granskningen visar att över en tredjedel av cheferna svarade att de endast instämmer till viss del, inte alls eller är osäkra/inte vet, på frågan om det finns tydliga riktlinjer och rutiner som beskriver hantering av jäv samt har kännedomen om dessa.

Inom ramen för granskningen har även en dataanalys genomförts. Dataanalysen syftade till att granska förekomsten och hanteringen av bisysslor i form av engagemang i organisationer av näringskaraktär. Dataanalysen utgick från aktuellt personalregister över samtliga tillsvidareanställda inhämtat från förvaltningen¹³¹. Personalregistret kontrollerades mot Bolagsverkets register. Utifrån identifierade bisysslor har analys samt stickprov genomförts genom att undersöka om bisysslan är anmäld och registrerad i systemet Heroma.¹³² Stickprovsresultatet visade att endast 24 procent är korrekt hanterade med registrering i Heroma med rätt bisyssla.

Med utgångspunkt i ovan dataanalys gjordes en kontroll mot förvaltningens leverantörsregister för att undersöka om det finns anställda med bisyssla hos någon av förvaltningens leverantörer. Av 30 stickprov var det tre bolag som återfanns i förvaltningens leverantörsregister. Stickprov genomfördes på samma sätt här, men med en fördjupad kontroll av tre leverantörsfakturer från respektive leverantör i urvalet i syfte att undersöka om den anställde attesterat fakturan eller stått som referens på fakturan. Inga utbetalningar hade dock gjorts till någon av leverantörerna under granskningsperioden.

Av enkätsvaren framgår att majoriteten av förvaltningens chefer upplever ett tillräckligt stöd i hanteringen av otillåtna bisysslor. Ungefär var femte chef upplever dock inte detta. Av granskningen framgår vidare att anställdas bisysslor, enligt rutin, ska dokumenteras i Heroma och att majoriteten av cheferna är medvetna om detta. Utdrag från systemet visar dock att nästan var femte anställd i förvaltningen inte har besvarat frågan om bisyssla i Heroma.

3.10.1 Bedömning

Revisionen bedömer att trafiknämnden bör stärka den interna kontrollen med avseende på hanteringen av de anställdas bisysslor och jäv. Revisionen bedömer att nämnden har tillräckliga rutiner för hanteringen av ledamöters jäv.

Bland annat anser revisionen att det bör bli tydligare vem som har behörighet att besluta i ärenden kopplat till medarbetares bisysslor, t.ex. i delegations- eller beslutsordningen.

¹³¹ Exklusive anställda inom förvaltningen för utbyggd tunnelbana

¹³² Totalt genomfördes trettio stickprov

Revisionen bedömer vidare att alla bisysslor inte dokumenteras och därmed inte heller bedöms. Revisionen menar också att instruktioner och kriterier för bedömning av bisysslor behöver utvecklas för att tydliggöra vilka bisysslor som är tillåtna och otillåtna.

Rekommendationer

- Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga vilken funktion som har behörighet att besluta om medarbetares bisysslor och ansvarar för att följa upp dessa.
- Trafikförvaltningens ledning bör införa kontroller för att säkerställa att samtliga bisysslor är anmälda, registrerade och bedömda i systemet.
- Trafikförvaltningens ledning bör införa kontroller för att säkerställa följsamheten till regelverkets anvisningar när det gäller bedömning av otillåtna bisysslor.
- Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga riktlinjer och rutiner för hanteringen av jäv samt säkerställa att dessa är kända hos förvaltningens chefer och medarbetare.

3.11 Ledningsnära kostnader och representation

I Delrapport 2022 för trafiknämnden rapporterade revisionen om avsteg från gällande bestämmelse för resor och representation. Revisionens granskning visar att en ny riktlinje för resor och representation har antagits i november 2022. I genomförd stickprovskontroll under slutet av 2022 har inga väsentliga avvikelser noterats. Revisionen bedömer därför att attestrutiner kring resor och representation i allt väsentligt fungerar med en tillräcklig intern kontroll.

3.12 Avrapporterade granskningar i delrapport

Delar av årets granskning har tidigare avrapporterats i delrapport för nämnden¹³³. Nedan sammanfattas väsentliga iakttagelser från denna rapport.

3.12.1 Granskning av åtgärdsvalsprocessen

I ett särskilt projekt¹³⁴ har revisionen granskat om regionens riktlinje för investeringar ger tillräckliga förutsättningar för berörda nämnder och styrelser att genomföra åtgärdsvalsprocessens olika steg.

¹³³ Regionrevisorerna, Delrapport 2022 Trafiknämnden

¹³⁴ Regionrevisorerna, Projekt rapport 1/2022 - Åtgärdsvalsprocessen i investeringsverksamheten, RK 2022 - 0047

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

Revisorerna i revisorsgrupp III har överlämnat rapporten till trafiknämnden för kännedom med möjlighet till yttrande senast 2023-01-31. Av yttrande framkommer att nämnden delar revisorernas bedömning att investeringsriktlinjens åtgärdsvalsmetodik skapar förutsättningar för en effektiv investeringsstyrning i regionen samt att berörda nämnder och styrelser ges tillräckliga förutsättningar att genomföra åtgärdsvalsprocessens olika steg.

3.12.2 Granskning av avtalsuppföljning

Revisionen har granskat om trafiknämnden säkerställer en tillräcklig styrning och kontroll av erfarenhetsåterföring utifrån avtalsuppföljning. Granskningen har avgränsats till den strategiska fasen av avtalsutvärdering och efterföljande process med erfarenhetsåterföring.

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 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 vidare 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 åtgärdade¹³⁵ och en rekommendation som delvis åtgärdad¹³⁶.

3.12.3 Investeringar i anslutning till Slussen

Trafiknämnden bedriver flera investeringar i anslutning till ombyggnationen av Slussen. För arbetet finns en överenskommen fördelning av ansvar och

¹³⁵ Rekommendation nr 28832, Rekommendation nr 28818, Rekommendation nr 28816

¹³⁶ Rekommendation nr 28819

roller i ett genomförandeavtal mellan Region Stockholm och Stockholms stad¹³⁷. För investeringen i ny bussterminal i Katarinaberget har en särskild överenskommelse träffats, där Stockholm Stad är byggherre och regionen delfinansierar projektet¹³⁸. Utöver bussterminalen driver regionen¹³⁹, såväl som staden, flera egna investeringar i anslutning till Slussen. Revisionen granskade 2020¹⁴⁰ trafiknämndens styrning och uppföljning av dessa investeringar. Revisionen har i delrapporten för trafiknämnden 2022 följt upp de rekommendationer som lämnades i granskningen.

Revisionens bedömning är att styrning och kontroll av investeringarna i anslutning till Slussen fortsatt innebär en utmaning för trafiknämnden. Revisionen bedömer att det nu finns en tydligare struktur, och ett implementerat arbetssätt, för att arbeta med risker internt på trafikförvaltningen för investeringar kopplade till Slussen. Vidare konstaterar revisionen att nämndens rapporteringsstruktur har förändrats från delårsrapporteringen 2022, då 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. 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 även att fortsatt utvecklingsarbete behövs när det gäller investeringskalkyler och ekonomisk analys, liksom formulering och uppföljning av effektmål.

Under 2022 har en genomlysning av regionens och stadens samverkan kring bussterminalen i Katarinaberget genomförts av konsult, på uppdrag av parternas styrgrupp. Uppdraget var att ta fram en gemensam *nulägesanalys* (prognos av tid och utgifter) och även ge förslag på *gemensam målsättning* för tid och ekonomi, som underlag för beslut om fortsatt inriktning i arbetet.

Genomlysningen¹⁴¹ pekar på omfattande fördyringar och förseningar i utförandet. Flera viktiga samverkans- och styrningsfrågor behöver också fortsatt hanteras, bland annat kopplat till ansvarsfördelning och struktur för beslutsfattande, enligt rapporten.

¹³⁷LS 2016-1034

¹³⁸ 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.

¹³⁹ 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.

¹⁴⁰ Regionrevisorerna, projektrapport 4/2020, Slussen – styrning och kontroll av regionens investeringar.

¹⁴¹ Rapport Task Force Ny bussterminal

Regionstyrelsen har i december 2022¹⁴² fattat beslut om att genomföra en granskning av orsakerna till uppkomna kostnads- och tidsavvikelser, likväl som av kvarstående risker i samarbetsprojektet. Granskningen genomförs av extern oberoende part, och ska även inkludera granskning av hur Region Stockholm genom trafiknämnden har hanterat projektet i sin roll som beställare.

3.13 Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer

I tidigare revisionsrapporter har framförts ett antal rekommendationer avseende den interna styrningen och kontrollen. Ett antal av dessa har följts upp till årsrapporten för 2022. I bilaga 1 och 2 framgår också hur rekommendationerna har hanterats.

3.13.1 Ersättningstrafik

Revisionen granskade 2018¹⁴³ hur trafiknämnden säkerställer att fungerade trafiklösningar möjliggörs så att regionens övergripande mål om en attraktiv kollektivtrafik nås. Granskningen var i huvudsak inriktad på styrningen av planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik. Utifrån granskningen rekommenderades trafiknämnden att stärka förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik beställs till marknadsmässiga priser samt att stärka kontroll och uppföljning för att säkerställa att planerad ersättningstrafik utförs i enlighet med beställning.²

Revisionens uppföljande granskning visar att trafiknämnden under 2022 fattat beslut¹⁴⁴ om att inrätta ett dynamiskt inköpssystem (DIS). I tjänsteutlåtandet beskrivs DIS som ett ramavtal med fördelen att systemet är snabbare och mer flexibelt än andra upphandlings- och avtalsformer. Jämfört med ramavtal, där inga leverantörer kan tillkomma under avtalstiden, kan nya leverantörer ansöka om att delta i ett DIS under hela dess giltighetstid. Det finns heller ingen lagreglerad längsta giltighetstid för DIS, och förvaltningen kan ändra villkor samt avbryta DIS:et som helst. Genom förvaltningens tidigare upplägg beställdes planerad ersättningstrafik i enlighet med ett redan upphandlat/konkurrensutsatt trafikavtal. Detta har, enligt intervjuer, inneburit ett högre pris på grund av bristande konkurrens. Förvaltningen hoppas på flera fördelar med det nya förfarandet med DIS; dels lägre priser, dels större utrymme för innovativa och effektiva lösningar.

När det gäller arbetet med att stärka kontroll och uppföljning för att säkerställa att planerad ersättningstrafik utförs i enlighet med beställning, har förvaltningen tagit fram en utvecklad process för planeringen av ersättningstrafik.

¹⁴² RS 2022-0896

¹⁴³ Regionrevisorerna, projektrapport 6/2018 Planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik.

¹⁴⁴ TN 2022-0620

Processen har etablerats inom förvaltningen och är fastställd i projekt- och programhandboken¹⁴⁵ tillsammans med stödande information och dokumentation för hur ersättningstrafik ska hanteras internt. Bland annat finns krav på att ersättningstrafik ska planeras och beställas senast nio månader innan planerad trafikstart. Enligt förvaltningen skapar processen, genom krav på framförhållning, struktur och ansvar, stärkt kontroll över planerad ersättningstrafik och möjligheten att få goda ersättningstrafikslösningar. Uppföljningen av ersättningstrafik kontrollerar bland annat kundsynpunkter och antalet inkomna resegarantianmälningar¹⁴⁶ samt genomför stickprovskontroller¹⁴⁷ och särskilda mätningar av upplevd kvalitet¹⁴⁸. Om kontrollerna med ovanstående inslag leder till att avvikelser uppmärksammas ska förvaltningen, enligt processbeskrivningen, ta fram en åtgärdsplan som syftar till att hantera dessa. Enligt intervjuer kan förvaltningen, genom uppföljningen och de olika kontrollmomenten, i högre utsträckning säkerställa att planerad ersättningstrafik utförs enligt beställning.

Bedömning

Revisionen bedömer att trafiknämnden, genom den nya processen med DIS, skapat förutsättningar för att planerad ersättningstrafik beställs till marknadsmässiga priser. Detta är framför allt möjligt då systemet ger förvaltningen tillgång till ett brett urval av leverantörer, och på så sätt kan utnyttja konkurrensen. Revisionen bedömer därmed rekommendationen som åtgärdad.

Revisionen bedömer vidare att trafiknämnden tagit ett helhetsgrepp och utarbetat ett arbetssätt som stärkt formerna för kontroll och uppföljning, så att planerad ersättningstrafik utförs i enlighet med beställning. Processerna är etablerade och dokumenterade inom förvaltningen, och beskriver dels hur processen för planering av ersättningstrafik genomförs, dels hur uppföljningen av beställd ersättningstrafik ska ske. Revisionen bedömer därmed rekommendationen som åtgärdad.

3.13.2 Trafikbryggor och replipunkter

Revisionen har tidigare granskat trafiknämndens och tillväxt- och regionplanenämndens hantering av så kallade replipunkter¹⁴⁹.

¹⁴⁵ Förvaltningens projekt- och programhandbok (PPH) beskriver hur projekt och program ska drivas och anges vara såväl ett stöd som ett styrande dokument till medlemmar i projekten.

¹⁴⁶ Är en form av försäkring som ger resenärer rätt till ersättning för alternativa färdmedel vid förseningar.

¹⁴⁷ Stickproven inkluderar bland annat trafikinformation, tidhållning, hållplatser och validering av biljetter.

¹⁴⁸ Varje månad frågar förvaltningen resenärerna vad de tycker om kollektivtrafiken. Resultaten sammanställs i en rapport som publiceras en gång om året. Berör tidhållning, bemötande, städning.

¹⁴⁹ Regionrevisorerna, Trafiknämndens delårsrapport 2018.

Replipunkter är strategiska bytespunkter för kollektivtrafikresor mellan olika kärnöar, kommuncentrum och den centrala regionkärnan.

Granskningen visade att tillväxt- och regionplaneförvaltningen tar fram förslag till replipunkter tillsammans med trafikförvaltningen och berörda kommuner. Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar i praktiken om vilka replipunkterna ska vara i samband med framtagandet av den regionala utvecklingsplanen (RUF5)¹⁵⁰. Granskningen visade dock att det i styrande dokument inte är tydligt vad trafiknämndens ansvar för replipunkterna innebär. Med anledning av detta rekommenderades trafiknämnden att tillsammans med tillväxt- och regionplanenämnden tydliggöra hur regionens ansvar för replipunkterna ska hanteras¹⁵¹.

Länsstyrelsen i Stockholm initierade under 2019 ett projekt¹⁵² som syftade till att inventera replipunkterna och identifiera ansvariga aktörer för förbättring och underhåll. Trafikförvaltningen och regionledningskontoret har varit delaktiga i projektet. Inventeringen visade på stora brister i replipunkternas tillgänglighet, service och samverkan. Inventeringen visade också att utmaningarna kring replipunkterna både är många och komplexa. Detta beror på det stora antalet inblandade aktörer, olika regelverk samt oklarheter i ansvarsfördelning och mandat. På grund av utmaningarnas omfattning, samt pandemin som försvårade genomförandet av planerade projektaktiviteter¹⁵³, kunde projektets mål, om att tydliggöra ansvarsförhållanden, inte nås.

I intervjuer med trafikförvaltningen under 2021 framkom att förvaltningen, i samverkan med regionledningskontoret¹⁵⁴, fortsatt arbetet med att tydliggöra ansvarsfördelningen internt i regionen kring replipunkterna. Revisionens uppföljande granskning visar att trafikförvaltningen i dialog med regionledningskontoret utarbetat en lista som tydliggör roller och ansvar för funktioner¹⁵⁵ kopplade till respektive replipunkt. Trafiknämnden har dessutom i budget 2023¹⁵⁶ tilldelats uppdraget att ta ett större samordningsansvar för replipunkterna och höja standarden inom det egna ansvarsområdet. Detta inkluderar ansvar för att ställa upp väderskydd och tillhandahålla trafikinformation. Trafikförvaltningens plan är att använda den utarbetade roll- och ansvarslistan som stöd för fullmäktiges uppdrag samt som underlag för fortsatt dialog med berörda aktörer. Uppföljningen visar även att trafikförvaltningen haft en löpande dialog med regionledningskontoret och länsstyrelsen, där brister och utmaningar diskuterats. I detta sammanhang har frågan om vem som ska ansvara för att driva arbetet kring replipunkterna vidare, framhållits

¹⁵⁰ Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 (RUF5 2050).

¹⁵¹ Rekommendation nr 30027

¹⁵² Rapport 2021:20, Replipunkter – porten ut i skärgården.

¹⁵³ Enligt projektplanen skulle dialogmöten och workshoppar genomföras med relevanta aktörer för att ta fram lokala lösningar.

¹⁵⁴ Regionledningskontoret och tillväxt- och regionplaneförvaltningen har sedan den 1 april 2021 slagits samman till en gemensam förvaltning.

¹⁵⁵ Funktioner som säkerhet, kommunikation, service och information mm.

¹⁵⁶ RS 2022-0123

som svårast. I intervjuer framgår att detta framför allt beror på att trafiknämndens ansvar är begränsad till att bedriva trafik och, som tidigare nämnts, för standarden inom det egna ansvarsområdet.

Revisionen har tidigare också rekommenderat att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att riktlinje för trafikbryggor är fastställd och utformad i enlighet med förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer¹⁵⁷. Den uppföljande granskningen visar att trafikförvaltningen under 2022 fastställt en riktlinje för trafikbryggor (RiBrygga)¹⁵⁸, och att den är antagen enligt förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer.

Bedömning

Revisionen bedömer att trafiknämnden tydliggjort hur ansvaret för replipunkterna ska hanteras. Detta har skett genom att trafikförvaltningen tagit fram en gränsdragningslista som dels tydliggör ansvarsförhållanden mellan aktörer, dels visar vilka funktioner de olika aktörerna ansvarar för. Revisionen bedömer därmed rekommendationen som åtgärdad.

Revisionen bedömer vidare att trafiknämnden säkerställt att riktlinje för trafikbryggor (RiBrygga) är fastställd och utformad i enlighet med förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer. Revisionen bedömer därmed rekommendationen som åtgärdad.

3.13.3 Avfallshantering och återbruk inom investeringsprojekt

Revisionen har tidigare rekommenderat¹⁵⁹ trafikförvaltningens ledning att i enlighet med tillämpningsanvisningar för miljöprogrammet anta mål samt tydliggöra hur materialåtervinning ska öka och avfall förebyggas vid investeringsprojekt. Vidare har ledningen rekommenderats¹⁶⁰ att säkerställa investeringsprojektens efterlevnad till förvaltningens riktlinje för miljö och energi (RiMiljö)¹⁶¹ för att möjliggöra en mer systematisk uppföljning av miljömål i investeringsprojekt.

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021¹⁶² har ersatts av Hållbarhetspolicy¹⁶³ och -strategi¹⁶⁴ för Region Stockholm. I Hållbarhetsstrategin finns inte explicit formulerade mål på samma sätt som i det tidigare miljöprogrammet. Inom huvudområdet *Hållbar konsumtion och produktion* betonas dock vikten av att integrera hållbarhetsperspektivet i investeringsprocessen. I huvudområdets prioriteringar anges att Region Stockholms konsumtionsbaserade klimatpåverkan ska minska. Detta ska ske bland annat genom att metoder vidareutvecklas för att begränsa klimatpåverkan från bygg- och

¹⁵⁷ Regionrevisorerna, Trafiknämndens årsrapport 2020.

¹⁵⁸ TN-S-2409216

¹⁵⁹ Rekommendation nr 32324

¹⁶⁰ Rekommendation nr 32325

¹⁶¹ Riktlinjer Miljö och Energi (SL-S-477148), fastställd 2022-11-29

¹⁶² LS 2015-0092

¹⁶³ RS 2019-0857

¹⁶⁴ RS 2020-0779

anläggningsinvesteringar inom kollektivtrafik och hälso- och sjukvård. Exempel på klimatreducerande åtgärder, som lyfts i strategin, är resursoptimering, ökad cirkularitet och övergång till förnybart material.

Revisionens uppföljande granskning visar att förvaltningens riktlinje RiMiljö har reviderats under året och kompletterats med flera nya kapitel. Riktlinjens krav har även lagts in i förvaltningens kravhanteringsverktyg (se avsnitt XX). Kravhanteringsverktyget fungerar som ett slags databas där investeringsprojekt kan hämta de krav som har bäring på det specifika projektet. RiMiljö innehåller ett stort antal så kallade skall-krav, vilka baseras på lagkrav, bestämmelser och bedömd kravnivå för att nå trafikförvaltningens kort- och långsiktiga mål. Riktlinjen innehåller bland annat ett avsnitt om Miljökrav i planering, projektering och genomförande. Här återfinns krav kopplade till exempelvis begränsning av klimatpåverkan i investeringar, avfallsminimering och avfallshantering. Det framgår att vid projektering ska projekt utreda lämplig hantering av det bygg- och rivningsavfall som uppkommer. Vidare specificeras att vid ombyggnad och rivning inom investeringar ska projekt genomföra miljö- och återbruksinventering. Referens görs här till Byggföretagens¹⁶⁵ *Resurs- och avfallsriktlinjer vid byggande och rivning 2021*.

I intervjuer framkommer att allt fler av trafikförvaltningens investeringsprojekt jobbar i kravhanteringsverktyget. Från och med 2023 kommer det att krävas sponsorbeslut med motivering, om ett specifikt projekt inte arbetar i systemet¹⁶⁶. När samtliga projekt arbetar i systemet kommer systematiken i uppföljningen av efterlevnad av RiMiljö att förstärkas. Uppföljning av miljöaspekter kommer även att kunna ske genom andra system, och enligt intervjuer förbättras systematiken i uppföljningen successivt. Efter att en intern miljörevision med temat avfall/materialflöden inom bygg och anläggning genomförts på trafikförvaltningen under 2021, lyfts miljörapporter från samtliga avdelningar på förvaltningens ledningsgruppsmöten, tertialvis.

Granskningen visar att när det gäller avfallshantering generellt så är detta standardiserat hos entreprenörerna, enligt branschstandard, och upplevs av intervjuade över lag fungera väl. När det gäller materialåtervinning och återbruk återstår dock problematik kopplad till bland annat acceptans för återbruk hos beställaren samt mer praktiska frågor, exempelvis lagerhållning. Det framgår av intervjuer att det idag sker visst återbruk i investeringsprojekt, och återbruksinventeringar har börjat genomföras, men arbetet inte är standardiserat. Att Region Stockholm nu deltar i en samverkansarena för återbruk (CC Build)¹⁶⁷ lyfts i intervjuer fram som ett positivt steg mot ökat återbruk.

¹⁶⁵ Byggföretagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation som samlar bygg-, anläggnings- och specialföretag.

¹⁶⁶ Det kan till exempel röra sig om projekt som kommit så långt i genomförandeskedet att det inte är resurseffektivt att nu börja jobba i systemet.

¹⁶⁷ Centrum för cirkulärt byggande (CC Build) är en samverkansarena som erbjuder nätverk, kunskap och digitala tjänster som stödjer cirkulärt byggande i praktiken.

För att systematiskt kunna arbeta med återbruk krävs dock även någon form av lagringsutrymme, där återbrukade produkter kan lagras till dess att de ska användas i nya projekt, vilket idag saknas.

Bedömning

Revisionen konstaterar att förvaltningens riktlinje för miljö och energi (RiMiljö) finns inlagd i kravhanteringssystemet. Genom att allt fler investeringsprojekt arbetar med systemet har förutsättningarna för uppföljning av miljöarbete stärkts på förvaltningen. Att även kompletterande rapporter med koppling till miljö kan tas fram i andra system bedöms leda till större systematik i uppföljningsarbetet. Rekommendationen kopplad till investeringsprojektens efterlevnad av RiMiljö bedöms därför vara åtgärdad.

Gällande rekommendationen rörande antagande av mål samt ett tydliggörande av hur materialåtervinning ska öka och avfall förebyggas vid investeringsprojekt, gör revisionen bedömningen att den första delen inte längre är aktuell. Detta eftersom miljöprogrammet inte längre gäller, utan har ersatts av hållbarhetspolicy och -strategi.

Revisionen noterar att initiativ i hållbarhetsstrategins anda har tagit i trafiknämndens investeringsverksamhet, vilket ses som positivt. Nämnden krävställer, genom förvaltningens riktlinjer, begränsning av klimatpåverkan, avfallsminimering och avfallshantering. Vidare har investeringsverksamheten börjat genomföra återbruksinventeringar och mål för återbruk har tagits fram i vissa projekt. Revisionen konstaterar dock att det fortfarande i praktiken saknas tydlighet och systematik i hur materialåtervinning ska öka och avfall förebyggas. För att säkerställa att återbruk blir en integrerad del av investeringsverksamheten behövs ett samlat grepp och förvaltningsövergripande beslut kopplade till materialåtervinning och avfallsminimering.

Revisionen menar vidare att för att öka tydlighet och systematik kan någon form av mål eller indikator med fördel definieras, för att säkerställa en tydlig riktning i styrningen. Sådant arbete ligger också i linje med nya indikatorer i regionfullmäktiges budget för 2023, rörande *konsumtionsbaserad klimatpåverkan*, åtgärder för att *öka produkters och materials livslängd* samt åtgärder för att *öka materialåtervinning av produkt- och materialflöden*. Rekommendationen kopplad till materialåtervinning och förebyggande av avfall formuleras därför om, och revisionen bedömer den som delvis åtgärdad.

Omformulerad rekommendation: Trafikförvaltningens ledning bör stärka styrningen av, och systematiken i, arbetet med att öka materialåtervinning och förebygga avfall vid investeringsprojekt.

3.13.4 Beslutsordning

Revisionen har tidigare granskat nämndens hantering av beslutsordningen och då rekommenderat trafikförvaltningens ledning att säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen.¹⁶⁸

Årets uppföljning visar att beslutsordningen har uppdaterats så att terminologin följer den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen. Reglering av avrop samt hur verkställighetsbeslut ska dokumenteras har även tydliggjorts.

Under 2022 har det system som förvaltningen tog fram under 2021 för uppföljning av delegationsbeslut fortsatt utvecklas. En översyn av hanteringen av underlag som lämnas till förvaltningschefen pågår inom ramen för detta arbete, i syfte att säkerställa att samtliga beslut som fattats på delegation blir anmälda till nämnden i enlighet med kommunallagen. Under 2022 har tre nya mallar tagits fram och publicerats. Samtidigt har följdändringar i det styrande dokumentet *Att skriva beslut och tjänsteutlåtande* införts. Förändringarna har redovisats för trafikförvaltningens ledningsgrupp.

Granskningen har även visat att det i förvaltningens nya system för uppföljning ingår att kontrollera att ärenden blivit korrekt registrerade som delegations- eller verkställighetsbeslut i ärendehanteringssystemet Edit. Enligt uppgift är planen att uppföljningssystemet kommer att implementeras avdelningsvis. Någon tidsplan är inte satt, och i dagsläget har uppföljningssystemet testats på en avdelning. Av granskningen framgår vidare att det i nuläget inte finns en definierad roll som ansvarar för uppföljning när systemet väl är implementerat. Av intervju framgår att ansvaret i dagsläget ligger på TA-ledningsstab.

Bedömning

Revisionen ser positivt på det pågående utvecklingsarbetet kring beslutsordning samt rapportering och uppföljning av densamma. Det kvarstår fortsatt att implementera systemet för kontroll av delegations- och verkställighetsbeslut, samt att tydliggöra en ansvarig roll för uppföljningen av beslutsordningens olika delar. Revisionen bedömer därmed rekommendationen som delvis åtgärdad.

3.13.5 Trafik- och störningsinformation

Revisionen har tidigare granskat nämndens hantering av trafik- och störningsinformation och då rekommenderat trafikförvaltningens ledning att förtydliga och dokumentera ansvar och roller i syfte att säkerställa såväl den löpande utvecklingen som en samordnad kontroll och uppföljning av trafik- och störningsinformation¹⁶⁹.

¹⁶⁸ Rekommendation 28800

¹⁶⁹ Rekommendation 28830

Revisionens tidigare granskningar på området har visat att det inom förvaltningen funnits ett delat ansvar för trafikinformation.¹⁷⁰ Förvaltningen har under 2020 till 2022 tagit fram och implementerat ett nytt arbetssätt för att styra utveckling och förvaltning av digitalisering och trafikinformation. Arbetssättet följer den uppdaterade *Riktlinje trafikinformation*¹⁷¹ som definierar målsättning och inriktning för arbetet med trafikinformation, samt *Process kundcentrerad tjänsteutveckling – trafikinformation* och *Utvecklingsplan kundservice*.¹⁷² Arbetssättet bygger på en produktledning för trafikinformation. Produktledningen är byggd efter ett tvärfunktionellt arbetssätt i syfte att i små snabba steg utveckla mindre områden, och genom detta snabbt leverera förbättringar. Prioriteringar av arbetet sker var 6:e vecka, och till verksamhetsplanen. I trafikförvaltningen och trafikavdelningens arbetsordning¹⁷³ definieras roller och ansvar för arbetet med trafikinformation.

Trafikinformation är i hög grad digitaliserat, och digitalisering är därför en viktig del i utvecklingen av trafikinformation. Ett digitaliseringsforum, där trafikinformation ingår, har implementerats för strategiska och taktiska beslut. I forumet beslutas om en digitaliseringsplan på längre sikt. Arbetssättet är under kontinuerlig utveckling, inklusive dokumentationen. Arbetet framåt inkluderar en mer detaljerad beskrivning av processen i huvudprocesskartan. En omarbetning av *Process kundcentrerad tjänsteutveckling – trafikinformation* och *Utvecklingsplan kundservice* är planerad att påbörjas mars 2023.

Revisionens tidigare granskningar på området har visat att ansvarsfördelningen för avtalsuppföljning av trafik- och störningsinformation till stor del beror på hur respektive avtal är utformad samt hur avtalsförvaltare arbetar med uppföljning. Därav varierade ansvar och roller för hantering av trafikinformation. Vidare har tidigare granskning visat att trafik- och störningsinformation ingår i de nya uppföljningsplaner som utarbetas för samtliga trafikavtal.

Av årets granskning framgår att arbetet med att förtydliga hur trafikinformationsdelen i trafikavtalen ska följas upp är under omstart. I stället för Excel-dokument ska ett digitaliserat system användas som uppföljningsplaner. Detta har förändrat tidplanen för implementation av styrningen avseende ansvar för uppföljning av trafikinformation. Samtidigt pågår projekt där förutsättningar i form av automatiska kontroller av dataflöden samt rapporter som visar olika utfall, håller på att tas fram för att bistå i trafikavtalsuppföljningen gällande trafikinformation. Av granskningen framgår att förvaltningen har många nya trafikavtal, vilket innebär att metodiken och ansvaret för uppföljningen kommer utvecklas i takt med kommande trafikstarter.

¹⁷⁰ Regionrevisorerna, Årsrapport 2020 Trafiknämnden

¹⁷¹ SL-S-419781

¹⁷² TN 2018-0604, SL-S-515822

¹⁷³ TN-S-477387

Bedömning

Revisionen bedömer att förutsättningar har skapats för en tydlig roll- och ansvarsfördelningen för trafik- och störningsinformation genom implementering av nytt arbetssätt för utveckling och förvaltning av trafikinformation. Denna del av rekommendationen bedöms därmed som åtgärdad.

Eftersom arbetet med utveckling av metod och dokumentering för ansvar och roller för avtalsuppföljning av trafikinformation fortfarande pågår, bedömer revisionen denna del av rekommendationen som delvis åtgärdad. Rekommendationen formuleras om.

3.13.6 Hantering av avtal

Revisionen har tidigare granskat nämndens hantering av avtal och då rekommenderat att trafikförvaltningens ledning bör stärka förutsättningarna för den interna kontrollen av avtal som tecknas genom att säkerställa att avtal finns tillgängliga på ett samlat sätt¹⁷⁴. Vidare har revisionen vid tidigare granskning rekommenderat att trafiknämnden bör stärka systemet för bevakning av när avtal löper ut i syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar.¹⁷⁵

Av granskningen framgår att en så kallad funktionsbrevlåda i systemet Mer-cell TendSign har införts för nämndens alla avtal från och med 2020. Systemet signalerar till funktionsbrevlådan att arbete ska påbörjas av den som förvaltar avtalet. Någon motsvarande funktion för äldre avtal finns inte vare sig manuell eller via något systemstöd.

Årets uppföljande granskning visar att förvaltningen rekryterat en resurs för att föra in samtliga äldre avtal i avtalsdatabasen, vilket sker i en prioriterad ordning. Avtal som tillhör sektion BEST har varit först ut. Arbeta har även påbörjats för sektion Fastighet och IT-avdelningen.

Vidare framgår av granskningen att förvaltningen är i processen av att upphandla en resurs i syfte att påbörja en förstudie inför upphandling av ett inköpssystem. Upphandlingen av ett nytt inköpssystem kommer att bli ett stort projekt som kommer att sträcka sig över flera år. Även det nya inköpssystemet kommer att ha systemstöd för bevakning av avtalstider.

Revisionen ser positivt på förvaltningens åtgärder. Planerna på ett nytt systemstöd för upphandlings- och avtalstjänst medför sannolikt förbättringar även för funktionen att bevaka när avtal löper ut. Revisionen kommer att följa arbetet på området. Rekommendationen gällande bevakning av när avtal löper ut för att förhindra otillåtna direktupphandlingar¹⁷⁶ utgår och ersätts av befintlig rekommendation gällande den interna kontrollen av avtal som tecknas¹⁷⁷. Rekommendationen bedöms som delvis åtgärdad.

¹⁷⁴ Rekommendation 28798

¹⁷⁵ Rekommendation 28831

¹⁷⁶ Rekommendation nr 28831

¹⁷⁷ Rekommendation nr 28798

3.13.7 Avtalsregister för fastighetsbeståndet

Revisionen har tidigare rekommenderat¹⁷⁸ trafiknämnden att fullfölja och slutföra genomgången av fastighetsbeståndet i därför avsett system (Property Management). Granskning visar 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. Kvarstår gör emellertid ett större arbete med att lokalisera vissa delar av trafikavtalen.

Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

3.13.8 Trafiknämndens beredningar

Revisionen har tidigare rekommenderat¹⁷⁹ trafiknämnden att se över ärende- och beredningsprocessen, så att beredningarnas förslag är en del av beslutsunderlaget till nämnden.

Revisionen konstaterar att trafiknämndens beredningar – sjötrafikberedningen och beredningen för framkomlighet – har upphört vid årsskiftet 2022/2023. Inga nya beredningar har inrättats. Rekommendationen utgår därför.

4 Förvaltning för utbyggd tunnelbana

4.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

4.1.1 Ekonomiskt resultat

Resultat 2022

Trafiknämndens resultat för FUT uppgår till 17,5 mnkr. I enlighet med avtalet om medfinansiering från parterna i Stockholmsförhandlingen och fullmäktiges beslut om nollresultat för FUT, ska förvaltningen finansieras genom bidrag från parterna så att de täcker förvaltningens löpande kostnader. Revisionen konstaterar att ändringar i upplägget för finansiering av FUT:s verksamhet internt i regionen, har inneburit att finansiering sker med lån istället för bidrag. Trafiknämnden/FUT rapporterar att resultatet för förvaltningsdelen (FUT) uppgår till 2 mnkr och att bolaget SL Nya Tunnelbanan (NTAB) uppvisar ett nollresultat. Resultatenheten SL/FUT redovisar ett resultat på ca 15 mnkr, bestående av mellanskillnaden mellan anslag och ränta.

Jämförelse med budget 2022

Nämnden/FUT:s intäkter överskrider budget med 38 mnkr. *Övriga bidrag*, som utgörs av upplösning av finansieringen från parterna, understiger budget med 20 mnkr. Detta beror på en minskning av konsulttjänster och externa tjänster. *Övriga intäkter*, hänförliga till sålda tjänster till extern part från

¹⁷⁸ Rekommendation nr 28802

¹⁷⁹ Rekommendation nr 58187

NTAB i samband med byggnation av den nya tunnelbanan, överskrider budget med 57 mnkr. Motsvarande summa återfinns på kostnadssidan. I överskridandet ingår även 2 mnkr för covid-bonus till anställda inom Region Stockholm¹⁸⁰.

Nämnden/FUT:s kostnader, exklusive finansnetto, överskrider budget med 39 mnkr. *Personalkostnader*, inklusive inhyrd personal, understiger budget med 5 mnkr, beroende på minskade lönekostnader på grund av försenade nyrekryteringar. *Lämnade bidrag* till Trafikverket för bytespunkt Barkarby¹⁸¹ underskrider budget med 7 mnkr, på grund av lägre upparbetningsgrad än budgeterat. *Övriga kostnader* överskrider budget med 51 mnkr. I denna post ingår bland annat konsultkostnader, kommunikationskostnader och kostnader hänförliga till försäljning av tjänster från NTAB. Dessa kostnader som uppgår till 55 mnkr är inte budgeterade¹⁸². Exklusive dessa icke-budgeterade kostnader är övriga kostnader 4 mnkr lägre än budget, vilket rapporteras bero på en förskjutning av planerade insatser.

Finansnettot uppgår till -24 mnkr mot budgeterade -43 mnkr, och utgörs av de regioninterna räntekostnaderna hänförliga till regionens finansiering av förvaltningens verksamhet. Avvikelsen på 19 mnkr utgörs av mellanskillnaden mellan anslag och ränta. Budgeterat belopp sätts tidigt, utifrån en uppskattning av lånebehov och ränta, och utfallet för 2022 blev lägre än vad som budgeterats.

Investeringar

Trafiknämnden/FUT redovisar investeringsutgifter för 2022 på 5 360 mnkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad, jämfört med årets budget, på ca 87 procent.

Trafiknämnden/FUT beskriver väsentliga händelser samt avvikelser mot budget för respektive investeringsobjekt. Revisionen noterar att för *Tunnelbana till Arenastaden* överskrids investeringsbudgeten för året med 245 mnkr. Avvikelsen förklaras av tidsförskjutningar samt överklagan av berg- och anläggningsentreprenaden. För resterande objekt underskrids istället årets budget, vilket beror på tidsförskjutningar. Det gäller *Tunnelbana till Nacka och Söderort* (287 mnkr), *Station Södra Hagalund* (79 mnkr), *Tunnelbana till Barkarby* (245 mnkr), *Depå Nya Tunnelbanan* (326 mnkr), *Forndon* (2,6 mnkr) och *Tunnelbana till Älvsjö* (108 mnkr).

¹⁸⁰ RS 2022-0147

¹⁸¹ Trafikverket utför arbetet och äger anläggningen, vilket medför att detta redovisas som en kostnad och inte som en investering inom FUT. Utbetalningarna följer upparbetningstakten.

¹⁸² Principen som FUT använder är att inte budgetera för dessa arbeten förrän de har beslutats, vilket inte taktar med regionens budgetprocess. Istället för att uppskatta en kostnad inväntas utredning inför beslut. Då intäkter och kostnader för dessa arbeten motsvarar varandra, påverkas inte heller resultatet.

I verksamhetsberättelsen för 2022 redovisar trafiknämnden/FUT en avvikelser mot totalprognos i budget för 2022.

Detta beror på att investeringsprognosen, i enlighet med Regionens anvisningar, räknats upp med *Konjunkturinstitutets KPI-prognos framåt*, istället för som tidigare år enligt *KPI samt ytterligare två procent årligen*.

Nämnden/FUT lyfter risker på en övergripande nivå som berör samtliga investeringsobjekt, medan risker kopplade till de enskilda objekten inte framgår i verksamhetsberättelsen. En generell risk som lyfts handlar om indexutvecklingen. Den totala investeringsprognosen utgår från prognoser i prisnivå januari 2016. Prognosen har räknats upp till dagens prisnivå med KPI-utfall. Därefter har investeringsprognosen räknats upp med en KPI-prognos enligt Konjunkturinstitutets prognos framåt, i enlighet med regionens direktiv. Risk för att KPI-ökningen blir lägre än faktiskt byggindex, vilket medför en kostnadsrisk, kvarstår dock fortfarande.

Bedömning

Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens verksamhetsberättelse. Det konsoliderade resultatet för FUT (förvaltningsdelen), SL/FUT och NTAB uppgår till 17,5 mnkr, vilket är högre än det av fullmäktige beslutade resultatkravet på 0 mnkr. Utfallet beror på ett högre budgeterat anslag, som ska täcka räntekostnaderna för de lån som tas för att finansiera Region Stockholms andel av utbyggnaden. Räntekostnaden blev 19 mnkr lägre än budgeterat. Revisionen bedömer att fullmäktiges mål om ekonomi i balans har uppnåtts i och med att resultatet överstiger resultatkravet.

Revisionen noterar att nämnden/FUT har sett över modellen för bidragsfinansiering av så kallade stabskostnader, som är kostnader som är kopplade till FUT (förvaltningen) och inte kan hänföras till investeringsobjekten. Tidigare har Region Stockholms andel av dessa kostnader schablonmässigt (ca 7 procent) räknats fram år för år. Region Stockholms andel finansieras via lån och därför kan inte intäkter redovisas kopplat till denna andel, vilket lett till ett minusresultat för förvaltningen. Enligt den nya modellen finansieras stabskostnaderna till 100 procent av bidrag från de finansierande parterna, förutom Region Stockholm. Region Stockholm finansierar i stället motsvarande del i själva anläggningen, så att den totala finansieringen per part är i enlighet med avtalade betalplaner. Förändringen motiveras av att den tidigare modellen var alltför komplicerad. Vidare anges att det är svårt att exakt särskilja vilka kostnader från staben som är hänförliga till Region Stockholms andel av finansieringen för varje specifikt investeringsobjekt¹⁸³.

¹⁸³ Tunnelbana till Nacka och Söderort, Arenastaden respektive Barkarby, Depå och fordon, Tunnelbana till Älvsjö samt Depå och fordon Älvsjö.

Hanteringen är i linje med Region Stockholms redovisningsprinciper¹⁸⁴ och efterlever betalplanerna kopplade till finansieringsavtalen.

Revisionen konstaterar, liksom tidigare, att hanteringen av prognoser för utbyggnaden av tunnelbanan är komplicerad. Skillnader mellan KPI enligt avtalen med medfinansiärerna och byggindex enligt avtal med entreprenörerna kan uppgå till stora belopp. Revisionen noterar att uppräknings i verksamhetsberättelsen utgår ifrån Konjunkturinstitutets prognos framåt, istället för som tidigare med två procent årligen, vilket borde ge en mer rättvisande prognos.

4.1.2 Verksamhetsmässigt resultat

Målluppfyllelse

Regionfullmäktiges övergripande uppdrag för FUT är att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt gällande avtal från Stockholms- respektive Sverigeförhandlingen. För utbyggnaden av tunnelbanan finns inga, av fullmäktige fastställda, indikatorer kopplade till det övergripande målet för kollektivtrafiken, d.v.s. *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar*. I stället har nämnden beslutat om en lokal indikator kopplat till detta mål. För indikatorn *100 procent av entreprenörernas kvalitets- och miljöplaner ska vara godkända av projektledningen innan aktuella störande arbeten påbörjas* rapporteras ett utfall på 85 %.

När det gäller fullmäktiges övergripande inriktningsmål redovisar trafiknämnden/FUT att målvärdena för samtliga av fullmäktige beslutade indikatorer uppnåtts, med undantag av två indikatorer kopplade till målet *Region Stockholm – attraktiv arbetsgivare* samt en indikator kopplad till *Hög innovations- och digitaliseringsgrad*

För indikatorn *Andelen genomförda sociala konsekvensanalyser och/eller folkhälsokonsekvensanalyser* rapporteras att indikatorn inte är applicerbar på FUT. I intervjuer framkommer dock att konsekvensanalyser kommer att vara aktuella i framtiden. En indikator¹⁸⁵ rapporteras ha utgått då det funnits svårigheter att följa upp indikatorn. För indikatorn *Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i risk och sårbarhetsanalysens åtgärdsplan* anges målvärdet som uppnått, trots att förvaltningen inte gjort en formell risk- och sårbarhetsanalys.

Trafiknämnden/FUT rapporterar i verksamhetsberättelsen för 2022 också utfall för de lokala indikatorer med tillhörande målnivåer, som fastställts i verksamhetsplanen för 2022.

¹⁸⁴ Investeringsbidragen ska redovisas som intäkt i resultaträkningen /.../ för stabskostnader under uppförandeperioden av nya tunnelbanan (Region Stockholm 2021 Årsredovisning; RS 2021-0610)

¹⁸⁵ Indikatorn Antalet KFU:er per upphandling, exkl. fråga-svar, ska minska.

I intervjuer framkommer att dessa mål och indikatorer är framtagna för att stödja arbetet med förvaltningens övergripande uppdrag och bidra till Region Stockholms övergripande mål. Av nämnden/FUT:s uppföljning av de lokala indikatorerna framgår att 11 av 21 indikatorer uppnår målvärdet. Revisionen noterar att måluppfyllelsen vad gäller lokala mål är i nivå med föregående år, då 15 av 29 målnivåer uppnåddes.

Uppdrag från fullmäktige

Trafiknämnden/FUT har två uppdrag från regionfullmäktige, varav ett – *Säkra kostnadskontroll, genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och utveckla effektivt resursutnyttjande* – rapporteras ha utgått enligt budget för 2023. Nämnden/FUT har därför avslutat uppdraget, och rapporterat om uppdragets utfall i verksamhetsberättelsen för 2022. Det andra uppdraget – *Förslag till genomförandeavtal för Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City* – rapporteras som pågående enligt plan.

Bedömning av verksamhetsmässigt resultat

Revisionen bedömer att trafiknämnden/FUT har uppnått fullmäktiges inriktningsmål för 2022. När det däremot gäller nämndens lokala indikator, kopplat till det nämndspecifika målet, *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter har målvärdet inte uppnåtts*.

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

4.2 Intern styrning och kontroll

Under året har organisationsförändringar genomförts inom FUT. En ny avdelning Väst har skapats, med huvudansvar för den del av utbyggnaden som berör tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Vidare har två tidigare avdelningar (Planering respektive Verksamhetsstyrning) omorganiserats och bytt namn. En ny avdelning *Strategi och projektstöd* har inrättats, vilken omfattar enheterna Teknik, Hållbarhet samt Kommunikation. Den andra nya avdelningen heter *Ledningsstab*, och där ingår enheterna Ekonomi, Upphandling samt Juridik.

4.2.1 Systematiskt arbetsmiljöarbete

I oktober 2022 fastställde regionledningskontoret en rutin¹⁸⁶ för uppföljning av det systematiska arbetsmiljöarbetet i Region Stockholm. Rutinen är en konkretisering av Region Stockholms medarbetarpolicy¹⁸⁷, tillika arbetsmiljöpolicy, samt centralt respektive lokala samverkansavtal. Syftet med rutinen är att tillgodose lagkrav enligt *AFS 2001:1 Systematiskt arbetsmiljöarbete*.

¹⁸⁶ RS 2022-0001, RS 2022-0561

¹⁸⁷ RS 2019-1060

Revisionen har granskat om trafiknämnden bedriver ett systematiskt arbetsmiljöarbete i enlighet med lagstiftning, föreskrifter och regionens regelverk, när det kommer till FUT:s verksamhet.

Arbetsgivarens *arbetsmiljöansvar* handlar om att säkerställa ett fungerande systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) inom den egna organisationen. Detta ansvar omfattar såväl egna som inhyrda medarbetare. FUT har, i egenskap av byggherre för utbyggnaden av tunnelbanan, även ett *byggherreansvar*, vilket bland annat innefattar att säkerställa att entreprenörerna har rätt förutsättningar för att arbeta säkert och att säkerställa att projektering sker för god arbetsmiljö. Utöver byggherreansvaret har FUT även ett ansvar kopplat till byggarbetsmiljö, så kallad *byggarbetsmiljösamordning*, för utförandeskedet. Detta handlar bland annat om att organisera en gemensam skyddsverksamhet på arbetsplatsen, anpassa och uppdatera arbetsmiljöplaner samt samordna och följa upp kontroller av exempelvis besiktningsskyldiga tekniska anordningar och gemensamma skyddsanordningar. Granskningen visar att förvaltningen i hög grad skiljer på SAM och arbetet med byggarbetsmiljön. I intervjuer framgår att byggarbetsmiljön handlar om ett bredare perspektiv och om andra ansvarsområden.

Planering

SAM på FUT utgår från det årshjul som tagits fram regionens centrala HR-funktion. Med utgångspunkt i den förvaltningsövergripande rutinen för SAM har förvaltningen tagit fram en *plan för arbetet med systematisk arbetsmiljö*, i syfte att beskriva förvaltningens arbete i ett samlat dokument. Planen innehåller bland annat en ansvarsfördelning samt en förteckning över styrande och stödjande dokument för att säkerställa att planens krav efterlevs.

Planen innehåller även en checklista för hur den regionövergripande rutinen ska omsättas i praktiken. I checklistan ingår *skyddsronder* och *riskbedömningar* av verksamheten, som ska genomföras inom ramen för SAM. I intervjuer framkommer att riskanalyser sker löpande för de verksamheter där förvaltningen ansvarar för SAM. Skyddsronder sker dels kopplat till den egna arbetsmiljön inom kontorslokalerna, dels på byggarbetsplatserna. För dessa senare är fokus riktat mot att säkerställa en tillfredsställande byggarbetsmiljö. I regel är det entreprenörerna som har ansvaret för dessa skyddsronder, men förvaltningens representanter deltar som observatörer, utifrån sitt byggherreansvar.

I planeringen av SAM ingår även resultaten från regionens årliga medarbetarundersökning och därtill kopplad handlingsplan, samverkan via skyddsombud samt arbetsplatsträffar, där olika områden behandlas enligt det centralt framtagna årshjulet.

När det gäller byggarbetsmiljön har förvaltningen i den ordinarie rapporteringen¹⁸⁸ redovisat ett ökande antal inrapporterade allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud. Detta har också varit en av de högst värderade riskerna i nämnden/FUT:s plan för intern kontroll. Förvaltningen har utifrån detta arbetat fram en *Färdplan mot noll olyckor*. I färdplanen beskrivs en plan för åtgärder inom tolv olika områden. I nämnden/FUT:s delårsrapport för 2022 beskrivs att det genomförts både kunskapshöjande åtgärder och implementering av en intern utredningsgrupp. Utredningsgruppen har inrättats för att öka kvaliteten på utredningar av allvarliga händelser samt möjliggöra spridning av viktiga lärdomar inom och mellan förvaltningens olika projekt. Med anledning av detta har värderingen av risken sänkts i delårsuppföljningen av plan för intern kontroll. Sedan delårsrapporten 2022 redovisar nämnden/FUT också en ny indikator på området¹⁸⁹. I verksamhetsberättelsen framgår att målnivån för året uppnås.

Ansvar och roller

Ansvar och roller för SAM definieras dels i den regionövergripande rutinen, dels i FUT:s plan för arbetet med SAM. I rutinen framgår att fullmäktige ger nämnder och bolag förutsättningar och uppdrag att bedriva SAM genom budget och styrande dokument. Nämnden fördelar arbetsmiljöuppgifter till förvaltningschef, som i sin tur delegerar vidare i verksamheten. För denna fördelning finns en framtagen mall, där det tydligt framgår hur arbetsmiljöuppgifterna fördelas. I FUT:s plan för arbete med SAM beskrivs en ansvarsfördelning mellan processägare/ledningsstabens avdelningschef och linjechefer i olika nivåer. Den förra ansvarar för själva planen medan linjecheferna ansvarar för uppföljning och för att eventuella åtgärdsförslag dokumenteras i en handlingsplan. För såväl riskbedömning som handlingsplaner finns mallar framtagna, vilka utgår från regionens övergripande mallar och har anpassats till FUT:s verksamhet.

För att säkerställa att chefer med fördelade arbetsmiljöuppgifter har tillräckliga befogenheter, resurser och kompetens finns bland annat obligatoriska utbildningar inom området. Informationstillfällen har också organiserats i samband med ledningsgruppsmöten, och det finns tillgång till resurser inom regionens centrala HR-avdelning för stöd.

När det gäller arbetsmiljöarbetet inom FUT:s byggnads- och anläggningsprojekt finns en *Arbetsmiljöstrategi* framtagen, med utgångspunkt i arbetsmiljölagen och AFS 1999:3¹⁹⁰. I strategin beskrivs vilka funktioner som har ett arbetsmiljöansvar inom byggnads- och anläggningsprojekt enligt dessa lagrum.

¹⁸⁸ Regionrevisorerna, Årsrapport 2021 Trafiknämnden

¹⁸⁹ LTAR (Lost Time Accident Rate), dvs. antalet arbetsplatsolyckor med frånvaro mer än åtta timmar per miljoner arbetade timmar. LTAR är ett vanligt förekommande måttetal i branschen och möjliggör både jämförelser internt över tid och jämförelser med andra organisationer.

¹⁹⁰ Byggnads- och anläggningsarbete (AFS 1999:3), föreskrifter

Fördelningen av ansvar mellan FUT, i egenskap av byggherre, respektive entreprenörerna framgår, där:

- FUT är byggherre för samtliga byggnads- och anläggningsprojekt. Avdelnings- och projektchefer har arbetsmiljöledning, vilket innebär att de agerar som byggherrens representanter och har i uppgift att tillse att byggherrelaterade arbetsmiljökrav hanteras inom deras projekt.
- Entreprenörerna ska bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter, och ha fungerande rutiner för arbetsmiljöarbetet. Entreprenörerna ska redovisa sitt arbete för byggherren.

I intervjuer framkommer att FUT i avtal ställer krav på att entreprenören ska bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete. Utifrån rollen som beställare och byggherre har också FUT ett ansvar att se till att det råder god arbetsmiljö på arbetsplatserna. I detta syfte tillhandahåller FUT dels mallar, dels särskilda rutiner. I *rutin för händelsehantering – olyckor, tillbud och observationer* regleras vilket ansvar olika aktörer har för händelsehantering inom FUT samt hur hanteringen av händelser ska gå till. Det framkommer dock att gränsdragningen mellan byggherrens och entreprenörens, i egenskap av arbetsgivares, arbetsmiljöansvar har upplevts som otydligt inom förvaltningen. Kompetenshöjande åtgärder på området har genomförts inom ramen för det strategiska arbetet med FUT:s Färdplan mot noll olyckor.

Uppföljning

Enligt den regionövergripande rutinen för SAM ska en årlig uppföljning ske inom varje nämnd och bolag samt redovisas för fullmäktige i samband med att årsbokslutet för Region Stockholm beslutas. Rutinen innehåller information om vad den årliga uppföljningen ska omfatta, tillsammans med en checklista med 19 punkter. FUT beskriver i sin plan för SAM förvaltningens arbete utifrån checklistans punkter. Granskningen visar att uppföljning har gjorts i enlighet med checklistan. I intervjuer framkommer att redan innan den regionövergripande rutinen beslutades genomfördes uppföljningar. Rutinen har dock bidragit till att tydliggöra hur systematiskt arbetsmiljöarbete ska bedrivas, och framför allt hur den årliga uppföljningen ska genomföras.

Verksamhetsberättelsen för nämnden/FUT innehåller ett särskilt avsnitt om systematiskt arbetsmiljöarbete. Ur trafiknämndens mötesprotokoll framgår vidare att rapportering kring arbetsmiljö och vidtagna åtgärder har skett under punkten Förvaltningschefens information i början av 2022.

Rörande uppföljning kopplat till byggarbetsmiljön sker denna ur flera olika perspektiv. I ett av förvaltningens forum för arbetsmiljö, *styrgrupp arbetsmiljö*, sker analyser av riskområden inom byggarbetsmiljön utifrån de rapporteringssystem som förvaltningen använder.

Rapportering av händelser som sker inom ramen för byggarbetsmiljön sker i ett digitalt system och enligt särskilt framtagen rutin¹⁹¹. Rutinen gäller samtliga arbetsmiljöhändelser som inträffar inom ramen för entreprenörernas verksamhet, och syftet är ge FUT en samlad bild av alla sådana händelser i förvaltningens olika utbyggnadsprojekt. Eventuella avvikelser från arbetssättet enligt rutinen kommuniceras till projektledning för dialog med berörd entreprenör. Avvikelser och åtgärder följs även upp i FUT:s olika samordningsfora för arbetsmiljö.

I intervjuer framkommer att FUT också genomför revisioner av entreprenörernas arbete, i syfte att säkerställa att arbetet bedrivs i enlighet med gällande lagkrav. För stora entreprenader ska revision ske en gång per år, och mindre entreprenader revideras en gång per genomförandeperiod. Revisionerna beskrivs som ett verktyg för att säkerställa att verksamheten lever upp till de krav och villkor som gäller för utbyggnaden av tunnelbanan. Revisionerna beskrivs också som ett sätt att kontinuerligt förbättra verksamheten. Resultatet av enskilda revisioner rapporteras inte till nämnden, men det sammanvägda resultatet redovisas i den ordinarie rapporteringen kopplat till det verksamhetsspecifika målet 2035: *Regionen Stockholms verksamheter är resilienta*.

Granskningen visar att samtliga händelser som rapporteras ska generera någon form av utredning samt dokumenteras. Detta gäller för såväl sådana som sker inom ramen för förvaltningens systematiska arbetsmiljöarbete som de som inträffar i byggarbetsmiljön, men rapporterings- och hanteringsvägarna skiljer sig åt mellan de olika typerna av händelser. Rapporteringsgången för olyckor och tillbud inom SAM framgår i *Processbeskrivning för intern hantering och utredning av olyckor och tillbud*. I intervjuer framkommer att åtgärder i regel vidtas löpande i samband med att behov identifieras, exempelvis vid riskbedömningar eller utifrån medarbetarenkäter. Vid större åtgärdsbehov tas handlingsplaner fram och följs sedan upp för att säkerställa att åtgärderna gett önskad effekt.

Anmälningar enligt 6 kap. 6a § Arbetsmiljölagen

Enligt Arbetsmiljölagen (6 kap 6a §) ska skyddsombud, om denne anser att åtgärder behöver vidtas för att uppnå en tillfredsställande arbetsmiljö, vända sig till arbetsgivaren och begära sådana åtgärder. Arbetsgivaren ska då utan dröjsmål lämna besked i frågan. Gör arbetsgivaren inte det, eller om begäran inte beaktas inom skälig tid, ska Arbetsmiljöverket pröva om föreläggande eller förbud ska meddelas.

Den regionövergripande rutinen för SAM anger att risker och avvikelser ska rapporteras i ett digitalt system. Chefer i verksamheterna handlägger avvikelse rapporteringen, som också regelbundet följs upp i skyddskommittén. Vid behov eskalerar chefen avvikelserna uppåt i organisationen.

¹⁹¹ Rutin för händelsehantering – olyckor, tillbud och observationer

När det gäller FUT:s lokala dokument för händelserapportering, visar granskningen att inget av dessa tydliggör en särskild hantering avseende åtgärder eller händelser kopplat till det systematiska arbetsmiljöarbetet. Fokus i dokumenten ligger istället på avvikelser och rapportering. Serviceförvaltningen har tagit fram ett dokument, Anvisning avseende 6:6a-anmälan till Arbetsmiljöverket, där ett antal steg definieras, som ansvarig chef ska beakta vid en skriftlig begäran enligt 6:6a. Anvisningen är daterad januari 2023. FUT anger att förvaltningen använder sig av denna anvisning. Granskningen visar att inga anmälningar enligt 6 kap 6a § Arbetsmiljölagen gjorts av FUT:s skyddsombud under perioden januari 2020 till juni 2022.

Bedömning

Nämnden/FUT har påbörjat ett arbete med att säkerställa att rutinen för SAM efterlevs, bland annat genom att ta fram en lokal plan för arbetet med systematisk arbetsmiljö. Rutinen beslutades under hösten 2022 och revisionen bedömer att planen, och de aktiviteter den genererat, innebär att implementering av rutinen har påbörjats på ett strukturerat sätt. Revisionen bedömer vidare att den regionövergripande rutinen, tillsammans med förvaltningens lokala plan, bör skapa förutsättningar för en uppföljning av det systematiska arbetsmiljöarbetet i enlighet med AFS 2001:1. För att säkerställa att det finns en medvetenhet om roller och ansvar inom SAM, och om hur dessa förhåller sig till ansvar och roller kopplade till byggarbetsmiljön, kan utbildningar genomföras.

När det gäller byggherreansvaret och byggarbetsmiljön bedömer revisionen att den framtagna Färdplanen mot noll olyckor, och inrättandet av en dedikerad utredningsgrupp, visar att förvaltningen på ett systematiskt sätt arbetar med att minska risken för arbetsplatsolyckor och tillbud. Revisionen kommer att fortsätta följa utvecklingen för den indikatorer som är kopplad till området.

Revisionen konstaterar att inga anmälningar enligt 6 kap 6a § Arbetsmiljölagen gjorts av FUT:s skyddsombud under perioden januari 2020 till juni 2022. Förvaltningen använder sig av de anvisningar för hantering av 6:6a-anmälningar som serviceförvaltningen tagit fram. Revisionen bedömer att detta är en ändamålsenlig hantering.

4.2.2 Årsuppföljning av plan för intern kontroll

Nämnden/FUT redogör för 24 risker i planen för intern kontroll 2022. I intervjuer framkommer att FUT arbetar med risker och åtgärder löpande, varför planen ska ses som ett levande dokument där nya risker kan tillkomma under året. På samma sätt kan risker, som hanterats under året, plockas bort. Jämfört med delårsuppföljningen har en risk tillkommit, *Kostnad för tunnelbana till Älvsjö överskrider ram inför styrelsens kontrollstation 2*. Samtidigt har risken *TF saknar medel för integration av tekniska system i befintlig tunnelbana* utgått från planen utan att kommenteras.

Förvaltningen betonar att majoriteten av riskerna behöver hanteras över flera år, då de följer investeringsobjektens tidplan.

Jämfört med delårsuppföljningen har en risk fått ett högre riskvärde: *Upprepade allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud*. Det är fortfarande två risker som värderats till högsta möjliga värde¹⁹²: *Hantering av berg innehållande sulfider med försurningspotential* samt *Indexutveckling överskrider intäktsutvecklingen eller indexutvecklingen är högre än beräknat*.

I nämnden/FUT:s verksamhetsberättelse beskrivs sju risker ur plan för intern kontroll, tillsammans med åtgärder och kontroller. Det framgår inte ur verksamhetsplanen hur dessa sju risker har valts ut. I intervjuer framkommer dock att det rör sig om risker som är förvaltningsövergripande, och inte kopplade till enskilda investeringsprojekt. För risken kopplad till *hantering av sulfidhaltigt berg* rapporteras att samverkan sker med Länsstyrelsen för att utveckla kunskapen om sulfidhaltigt berg och försurningspotential. Nämnden/FUT har även initierat ett storskaligt test, tillsammans med Luleå Tekniska Universitet, för att få ytterligare kunskap inom området. För *indexrisken* rapporterar nämnden/FUT om ett antal åtgärder som vidtagits för att minska förvaltningens indexpåverkan, vilka beräkningsmässigt har minskat indexskillnaden mellan byggindex och KPI. Det konstateras samtidigt att den senaste tidsperioden har inneburit ett kraftigt förändrat indexläge, med större differenser mellan byggindex och KPI.

Bedömning

Nämnden/FUT arbetar med risker, riskbedömning och åtgärder löpande, vilket medför att risker i plan för intern kontroll kan förändras under innevarande år. Detta är i sig ett dynamiskt och responsivt sätt att hantera risker, vilket är ändamålsenligt för den verksamhet som FUT bedriver. Att risker tillkommer eller tas bort utan att kommenteras försvårar dock jämförelser mellan delårs- och årsuppföljning av planen. Revisionen bedömer därför att ledningen för FUT bör säkerställa att de förändringar som görs i plan för intern kontroll under innevarande år tydligt framgår, och kommenteras, i uppföljningarna så att trafiknämndens ansvar för en tillräcklig intern kontroll säkerställs.

Rekommendation

- Ledningen för FUT bör säkerställa att de förändringar som görs i plan för intern kontroll under innevarande år tydligt framgår och kommenteras.

4.2.3 Resultatenheten SL/FUT

Regionfullmäktige beslutade i oktober 2019¹⁹³ att inrätta en särskild resultatenhet för ekonomisk redovisning av tunnelbanans utbyggnad, enligt 2013

¹⁹² Sannolikhet = 5 och Konsekvens = 5

¹⁹³ RS 2019-0063

års Stockholmsöverenskommelse och 2017 års Sverigeförhandling, inom AB SL (SL). I enlighet med fullmäktiges beslut har förhållandet mellan FUT och SL förtydligats i *ägardirektiven* för SL¹⁹⁴. Där framgår att SL ska vidmakthålla en särskild resultatenhet, inom vilken all upparbetning och redovisning av investeringsbudget inklusive medfinansiering avseende utbyggnad av tunnelbanan inom FUT ska ske åtskilt från SL:s övriga verksamhet. Sedan 1 januari 2020 redovisas därför de investeringar som förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för, inom SL. Detta sker i den särskilda resultatenheten SL/FUT¹⁹⁵. Trafikförvaltningens verksamhet redovisas i en separat redovisningsenhet SL/TF. Trafikförvaltningens förvaltningschef är verkställande direktör för SL.

Enligt aktiebolagslagen (2005:551, 8 kap, 4 § och 29 §) svarar styrelsen för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Vidare ska styrelsen fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation. Styrelsen ska också se till att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska förhållanden i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. När det gäller den verkställande direktörens uppgifter anges att denne bland annat ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt. I tjänsteutlåtandet till fullmäktiges beslut om att inrätta den särskilda resultatenheten inom SL framgår att vid inrättandet av SL/FUT så ska "[a]npassning ske så att den ekonomiska styrningen, planeringen och uppföljningen samt verksamheten i FUT inte påverkas negativt". Vad sådan anpassning i praktiken kan innebära framgår inte, men revisionen konstaterar att anpassningen måste förhålla sig till vad aktiebolagslagen föreskriver.

Trafikförvaltningen (SL/TF) och förvaltning för utbyggd tunnelbana (SL/FUT) arbetar som två separata enheter. Auktoriserad revisors granskning visar att SL:s VD behöver säkerställa insyn i de delar av SL/FUT:s verksamhet som krävs för att kunna ta det ansvar som aktiebolagslagen föreskriver. Revisionen menar att samverkan och informationsutbyte mellan förvaltningarna rörande redovisningen är en fråga som behöver hanteras av förvaltningarnas respektive ledning.

4.2.4 Ledningsnära kostnader och representation

Revisionen har granskat ledningsnära kostnader och representation utan väsentliga noteringar.

¹⁹⁴ Senaste version enligt budget för 2023 (RS 2022-0123)

¹⁹⁵ Med undantag för ett fåtal anläggningar som ägs av Region Stockholm

5 Räkenskaper

I detta avsnitt görs en bedömning av om trafiknämndens och AB SL:s¹⁹⁶ räkenskaper i sin helhet redovisning är upprättad i enlighet med lagstiftning och god redovisningssed så att räkenskaperna ger en rättvisande bild av resultat och ställning. Bedömningsmålen och bedömningskriterierna framgår av bilaga 3.

5.1 Årsbokslut inklusive verksamhetsberättelse (förvaltningsberättelse)

Revisionen har granskat verksamhetsberättelsen samt resultat- och balansräkning för trafiknämnden gällande trafikförvaltningens respektive FUT:s verksamhet. Den auktoriserade revisorn har granskat SL-koncernens årsbokslut. I granskningen har inte noterats några väsentliga avvikelser. Årsbokslutet är i allt väsentligt upprättad enligt god redovisningssed, enligt regionens anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning.

5.2 Samlad bedömning av räkenskaper

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

Årsbokslut för SL-koncernen är i allt väsentligt upprättad enligt god redovisningssed och regionens anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning. Räkenskaperna för SL-koncernen bedöms av den auktoriserade revisorn vara rättvisande.

6 Nämndens yttrande över delrapport 2022

Nämnden har 2023-01-24 lämnat yttrande över delrapporten för 2022. Nämnden har i yttrandet kommenterat revisionens synpunkter utan avvikande mening.

¹⁹⁶ Här bedöms även de delar av räkenskaperna som hör till FUT:s verksamhetsområde, dvs. FUT, SL/FUT och NTAB.

Vad gör regionrevisorerna?

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

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

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

I årsrapporter för nämnder och styrelser sammanfattar revisionskontoret den granskning som genomförts under det gångna året. Verksamhetsrevisionen redovisas löpande i projektrapporter. Publikationerna finns på www.sll.se. Det går även att prenumerera på regionrevisorernas nyhetsbrev genom att anmäla intresse via e-postmeddelande till regionrevisorerna.rev@regionstockholm.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 – ÅR 2022

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Avtalsstyrning och uppföljning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28881 Från rapport 2018/6 Projekt rapport Tidigare ID 1341	Trafiknämnden bör stärka kontroll och uppföljning för att säkerställa att planerad ersättningstrafik utförs i enlighet med beställning.	●	ÅR 2022 Revisionen bedömer att trafiknämnden tagit ett helhetsgrepp och utarbetat ett arbetssätt som stärkt formerna för kontroll och uppföljning, så att planerad ersättningstrafik utförs i enlighet med beställning. Processerna är etablerade och dokumenterade inom förvaltningen, och beskriver dels hur processen för planering av ersättningstrafik genomförs, dels hur uppföljningen av beställd ersättningstrafik ska ske. Revisionen bedömer därmed rekommendationen som åtgärdad.
34241 Från rapport 2019/13 Projekt rapport	Trafiknämnden bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar framöver utvärdera och analysera om underhållsavtalet får avsedd effekt.	●	ÅR 2022 Revisionen bedömer att trafiknämnden utvärderat och analyserat underhållsavtalet utifrån dess övergripande målsättning och önskade effekter. Revisionen ser positivt på att förvaltningen genomfört utvärderingen och därifrån tagit lärdomar som i framtiden kan säkerställa bättre upphandlade underhållsavtal. Rekommendationen bedöms därmed vara åtgärdad.

Regionrevisorerna

Ekonomistyrning

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

Fastighetsförvaltning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28802 Från rapport 2012 Årsrapport Tidigare ID 25	Trafiknämnden bör fullfölja och slutföra det pågående arbetet med genomgång av fastighetsbeståndet i Fastnet mot befintliga avtal och säkerställa att avtalen finns tillgängliga i avtalsdatabasen. Vidare rekommenderar vi att en fullständig inventering och uppmätning av lokalbeståndet genomförs. Dessa åtgärder är avgörande för att säkerställa den information som ligger till grund för hyresfaktureringen.	●	ÅR 2022 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. Kvarstår gör emellertid ett större arbete med att lokalisera vissa delar av trafikavtalen. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
75953 Från rapport 2021/10 Projekt rapport	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 fastighets- ägar- och byggherreansvar för kollektivtrafikens fastigheter.	—	Delår 2022 Efter hantering av trafiknämndens yttrande över projekt-rapporten formuleras rekommendationen om till att gälla för framtida revideringar av samarbetsavtal. Detta kan göras på liknande sätt som i avtal på hälso- och sjukvårdsområdet.

Regionrevisorerna



Hållbarhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
66463 Från rapport 2021/02 Projektrapport	Trafiknämnden bör besluta om klimat-, risk- och sårbarhetsanalysen i enlighet med fullmäktiges budget.	●	Delår 2022 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.
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

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			trafiknämndens pågående arbete. Rekommendationen bedöms delvis åtgärdad.
28831 Från rapport 2016/2 Projekt rapport Tidigare ID 912	Trafiknämnden bör stärka systemet för bevakning av näravtal löper ut i syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar.		ÅR 2022 Revisionen ser positivt på förvaltningens åtgärder. Planerna på ett nytt systemstöd för upphandlings- och avtalstjänst medför sannolikt förbättringar även för funktionen att bevakna näravtal löper ut. Revisionen kommer att följa arbetet på området. Rekommendationen utgår därmed och ersätts av rekommendation nr 28798.
28882 Från rapport 2018/6 Projekt rapport Tidigare ID 1342	Trafiknämnden bör stärka förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik beställs till marknadsmässiga priser.		ÅR 2022 Revisionen bedömer att trafiknämnden, genom den nya processen med DIS, skapat förutsättningar för att planerad ersättningstrafik beställs till marknadsmässiga priser. Detta är framför allt möjligt då systemet ger förvaltningen tillgång till ett brett urval av leverantörer, och på så sätt kan utnyttja konkurrensen. Revisionen bedömer därmed rekommendationen som 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.	—	

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
73831 ¹ Från rapport	Trafiknämnden bör tydliggöra förutsättningarna och formerna för samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT	—	

¹ Denna rekommendation berör även FUT.

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
2021/08 Projektrapport	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 2022 Nämndens långsiktiga investeringsbehov framgår till stor del i Kollektivtrafikplan 2050. Prioritering av investeringar görs utifrån utvecklings-, förvaltnings- och genomförandeplaner och enligt dem modell som regionledningskontoret har tagit fram för ändamålet. Revisionen bedömer att det på så sätt finns en struktur och en arbetsprocess för hantering av investeringsbehoven. Rekommendationen bedöms vara 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 och arbetssätt i de strategiska mötesnivåerna pågår, vilket kan bidra till en sådan förstärkning. Rekommendationen bedöms vara delvis 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

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			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.	●	ÅR 2022 Nämndens långsiktiga investeringsbehov framgår till stor del i Kollektivtrafikplan 2050. Prioritering av investeringar sker utifrån utvecklings-, förvaltnings- och genomförandeplaner och enligt den modell som regionledningskontoret har tagit fram för detta ändamål. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
58177 Från rapport 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att utvärdering och erfarenhetsåterföring i avtalshanteringen inom investeringsverksamheten genomförs och omhändertas i syfte att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete.	—	
58179 Från rapport 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör se till att investeringarna inom program Nästa Biljettsystem tillställs fullmäktige för genomförandebeslut som ett samlat investeringsobjekt.	—	
73833 ² Från rapport 2021/08 Projekt rapport	Trafiknämnden bör utveckla ett gemensamt övergripande riskhanteringsarbete för trafikförvaltningen och FUT, där området överlämning-mottagning prioriteras.	—	
73834 Från rapport 2021/08 Projekt rapport	Trafiknämnden bör löpande efterfråga, och till regionstyrelsen rapportera, en sammanhållen bild av samtliga investeringar med koppling till utbyggnaden av tunnelbanan.	—	

² Denna rekommendation berör även FUT.

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
95950 Från rapport 2022 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att avslutade investeringar, i enlighet med gällande styrdokument, återspeglaras med analys av eventuella avvikelser mot beslutad tidplan, budget och omfattning till investering-ens politiska beslutsinstans.	—	

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 2022 Revisionen bedömer att en rimlig avvägning har gjorts mellan nämndbeslutade respektive förvaltningsinterna styrdokument. I verksamhetsplan respektive arbetsordning framgår relationen mellan olika dokument samt principer för kommande uppdateringar. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

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.

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
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 erhålla kvalitetssäkrad information. Förhoppning är att indikatorer ska finnas för trafikslagen 2022. Uppföljningen av indikatorerna har inte lyfts upp på nämndnivå med anledning av problem med att erhålla kvalitetssäkrad information. Viss uppföljning genomförs i trafikförvaltningens trafiksäkerhetsrapport, den redovisas inte till nämnden.
28856 Från rapport 2017 Årsrapport Tidigare ID 1196	Trafiknämnden bör skyndsamt utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd för att tydliggöra ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikutövarna, dels internt inom trafikförvaltningen.	●	ÅR 2022 Riktlinje för skal- och tillträdesskydd för den verksamhet som inte lyder under säkerhetsskyddslagen har försenats. I väntan på att sådan riktlinje fastställs bedöms rekommendationen som 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 2022 Steg har tagits mot ett tillräckligt brandskydd genom investeringsobjektet och det löpande underhållet men åtgärderna är ännu inte genomförda. Även systematiken i uppföljningen av entreprenörernas systematiska brandskyddsarbete behöver stärkas. Rekommendationen bedöms vara

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			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 2022 Utvecklingsarbete har skett inom säkerhetsområdet. Revisionen bedömer dock att en del områden återstår för nämnden att utreda och hantera. Det handlar exempelvis om ansvarsfördelning mellan förvaltningens avdelningar, formerna för uppföljning inom förvaltningens samt kontinuitetsshantering. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.


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	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

Regionrevisorerna




Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 1192			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 2022 Revisionen bedömer att trafiknämnden tydliggjort hur svaret för replipunkterna ska hanteras. Detta har skett genom att trafikförvaltningen tagit fram en gränsdragningslista som dels tydliggör ansvarsförhållanden mellan aktörer, dels visar vilka funktioner de olika aktörerna ansvarar för. Revisionen bedömer därmed rekommendationen som 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.	●	ÅR 2022 Revisionen bedömer att trafiknämnden genom arbetet med förvaltningsplaner stärkt möjligheten att omhänderta och tydliggöra både det kort- och långsiktiga underhålls- och reinvesteringsbehovet av hissar, rulltrappor och

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			<p>spärrar. Uppföljningen har dock visat att det fortfarande behöver tydliggöras hur det långsiktiga behovet av underhåll- och reinvesteringar ska kanaliseras och omhändertas både ur ett långsiktigt ekonomiskt perspektiv och planeringsmässigt. Revisionen ser detta särskilt som en risk då det i dagsläget inte är tydligt hur det fortsatta utbytesbehovet av hissar och rulltrappor ska hanteras, efter nuvarande projektets avslut 2026. Revisionen ser att det i sammanhanget är viktigt att upphandlingen av det fortsatta utbytet av hissar, rulltrappor och spärrar föregås av strategisk planering och analys med stöd av informationen som finns i förvaltningsplanerna. Förvaltningen kommer på så sätt kunna göra bättre prognoser för antalet anläggningstillgångar som ska bytas ut samt analyser av varför fördyringar uppstår. Revisionen ser av den anledningen positivt på den funktion och de möjligheter som förvaltningsplanerna medför både i dagsläget och i fortsättningen. Rekommendationen bedöms därför som delvis åtgärdad.</p>
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.		<p>ÅR 2022</p> <p>Revisionen bedömer att trafiknämnden påbörjat ett arbets sätt med förvaltningsplaner som stärker [AL1]möjligheten för verksamheten att styra underhållet- och reinvesteringens behovet enligt fullmäktiges intentioner. Genom förvaltningsplanerna kan det långsiktiga planerings- och prioriteringsarbetet stöttas. Rekommendationen bedöms därmed som åtgärdad.</p>

Regionrevisorerna

Övrigt

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
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.
58186 Från rapport 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att underorganen följer nämndens instruktion när det gäller återrapportering 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 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 förslag.		ÅR 2022 Trafiknämndens sjötrafikberedning och beredningen för framkomlighet har upphört vid årsskiftet. Inga nya beredningar har inrättats och rekommendationen bedöms därför inte längre vara aktuell.

Regionrevisorerna

Rekommendationer till ledning – ÅR 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.	●	ÅR 2022 Revisionen ser positivt på förvaltningens åtgärder. Planerna på ett nytt systemstöd för upphandlings- och avtalstjänst medför sannolikt förbättringar även för funktionen att bevaka när avtal löper ut. Revisionen kommer att följa arbetet på området. Rekommendationen bedöms som delvis åtgärdad.
34242 Från rapport 2019/13 Projekt rapport	Trafikförvaltningen bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar stärka den egna förmågan att bedöma och kontrollera underhållsleverantörernas underlag och utförda arbeten.	●	ÅR 2022 Revisionen bedömer att trafiknämnden stärkt den egna förmågan att bedöma och kontrollera underhållsleverantörernas underlag och utförda arbete. Detta har möjliggjorts dels genom att arbetet med förvaltningsplanerna kommit i gång och stärkt möjligheten till kontroll av anläggningstillgångarna, dels genom strukturerade kontroller via leverantören av servicekontroller. Rekommendationen bedöms därför vara åtgärdad.

Fastighetsförvaltning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
75954 Från rapport	Trafikförvaltningens ledning bör i framtida revideringar av interna styrdokument säkerställa att ansvaret för att följa	–	Delår 2022

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
2021/10 Projektrapport	gällande lagstiftning rörande fastighetsägar- och byggherreansvaret tydligt framgår.		Efter hantering av trafiknämndens yttrande över projektrapporten 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.

Hållbarhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
32324 Från rapport 2019/7 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör stärka styrningen av, och systematiken i, arbetet med att öka materialåtervinning och förebygga avfall vid investeringsprojekt.	●	ÅR 2022 Miljöprogrammet gäller inte längre, varför rekommendationens första led inte längre är aktuellt. Revisionen konstaterar att det fortfarande saknas tydlighet och systematik i hur materialåtervinning ska öka och avfall förebyggas. Rekommendationen formuleras om, och bedöms vara delvis åtgärdad.
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.	●	ÅR 2022 RiMiljö har lagts in i kravhanteringsverktyget Polarion. Genom att alltfler investeringsprojekt arbetar med systemet har förutsättningarna för uppföljning av miljöarbete stärkts inom förvaltningen. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

Inköp och upphandling

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

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
2021 Årsrapport			

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 2022 Revisionen ser positivt på det pågående utvecklingsarbetet kring beslutsordning samt rapportering och uppföljning av densamma. Det kvarstår fortsatt att implementera systemet för kontroll av delegations- och verkställighetsbeslut, samt att tydliggöra en ansvarig roll för uppföljningen av beslutsordningens olika delar. Revisionen bedömer därmed rekommendationen som delvis åtgärdad.
28853 Från rapport 2017 Årsrapport Tidigare ID 1193	Trafikförvaltningens ledning bör vidareutveckla styrdokumenterna 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 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra och säkerställa en långsiktig planering med tydliga mål, aktiviteter och prioriteringsordning för utvecklingen av förvaltningens kravhantering.	●	ÅR 2022 Revisionen bedömer att trafikförvaltningen på övergripande nivå har en strukturerad process för kravhantering, men att det återstår utvecklingsarbete i de mer


Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			verksamhetsnära delarna. Det rör sig exempelvis om standardiserade arbetssätt för avstegshantering och kontinuerligt uppdatering av riktlinjerna samt om att digitalisera de krav som finns i tekniska bestämmelser. Rekommendationen 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.	—	



Säkerhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28846 Från rapport 2017/3 Projektrapport Tidigare ID 1025	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att trafiksäkerhetsincidenter från alla kollektivtrafikslag löpande sammanställs, återrapporteras och analyseras på ett sådant sätt så att kunskaperna från händelserna kan användas som underlag i förbättringsarbetet.	●	ÅR 2022 Årets uppföljande granskning visar att ett utvecklingsarbete pågår på förvaltningen, dels gällande införskaffande av ett kompletterande ärendehanteringssystem till STAR, dels med enhetlig analys och rapportering av trafiksäkerhetsincidenter för samtliga trafikslag. Revisionen ser positivt på det pågående arbetet. Rekommendationen bedöms som

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			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 2022 Revisionen konstaterar att hanteringen av den bristlista som tillkom kopplat till hindersanmälan från underhålls-entreprenör hanteras som en del av det löpande underhållet. Arbetet prioriteras i trafikförvaltningens generella process för prioritering utifrån förvaltningsplaner och ekonomiska ramar. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

Verksamhetsstyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28830 Från rapport 2016 Delrapport Tidigare ID 874	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga och dokumentera ansvar och roller i syfte att säkerställa en samordnad kontroll och uppföljning av trafik- och störningsinformation.		ÅR 2022 Revisionen bedömer att förutsättningar har skapats för en tydlig roll- och ansvarsfördelningen för trafik- och störningsinformation genom implementering av nytt arbetssätt för utveckling och förvaltning av trafikinformation. Denna del av rekommendationen bedöms därmed som åtgärdad. Eftersom arbetet med utveckling av metod och dokumentering för ansvar och roller för avtalsuppföljning av trafikinformation fortfarande pågår, bedömer revisionen denna del av rekommendationen som delvis åtgärdad. Rekommendationen formuleras därför om.
37781 Från rapport 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningen bör ta fram och löpande följa upp en tydlig planering för det strategiska ramverket inklusive prioritering och samband mellan olika aktiviteter.		ÅR 2022 Trafikförvaltningens ledningsgrupp har beslutat om en beskrivning av strategiska dokument och deras inbördes relation, vilket också framgår i arbetsordning för förvaltningen. I

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			verksamhetsplanen beskrivs hur dokumenten relaterar till varandra samt principer för kommande uppdateringar. Rekommendationen bedöms vara 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 2022 Revisionen bedömer att trafiknämnden säkerställt att riktlinje för trafikbryggor (RiBrygga) är fastställd och utformad i enlighet med förvaltningens rutiner och anvisningar för riktlinjer. Revisionen bedömer därmed rekommendationen som åtgärdad.

Regionrevisorerna

BEDÖMNINGSMÅL OCH BEDÖMNINGS- KRITERIER

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

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

Bedömningsmål:

1. Nämnden/styrelsen har uppnått fullmäktiges finansiella mål (resultatkrav) och följt fullmäktiges ekonomiska riktlinjer.
2. Nämnden/styrelsen har uppnått fullmäktiges mål för verksamheten och genomfört tilldelade uppdrag.
3. Nämnden/styrelsen har i övrigt bedrivit verksamheten med god ekonomisk hushållning utifrån fullmäktiges beslut.
4. Nämndens/styrelsens verksamhet har bedrivits i enlighet med för verksamheten gällande lagar, föreskrifter, riktlinjer m.m.

Bedömningskriterier:

Tillfredsställande

Bedömningsmålen bedöms i allt väsentligt vara uppfyllda. Avvikelse kan förekomma.

Inte helt tillfredsställande

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

Ottillfredsställande

Bedömningsmålen bedöms inte vara uppfyllda. Det finns väsentliga avvikelser eller allvarliga brister som måste åtgärdas snarast.

Kommentar: Bristerna eller avvikelserna innebär att frågan om anmärkning eller avstyrt ansvarsfrihet bör prövas och ska kunna kopplas till en eller fler av nedanstående ansvarsprövningsgrunder¹:

- *Bristande måluppfyllelse – verksamhet*

¹ God revisionsred 2018

Regionrevisorerna

- *Bristande måluppfyllelse – ekonomi*
- *Ohörsamhet/obstruktion*
- *Icke lagenlig verksamhet, brottslig gärning*

Intern styrning och kontroll

Nämnden/styrelsen ansvarar för att det finns en intern styrning och kontroll som med rimlig grad av säkerhet leder till måluppfyllelse, effektiv verksamhet och regelefterlevnad. Nämnden/styrelsen har säkerställt systematiskt ordnade kontroller i organisation, system, processer och rutiner.

Bedömningsmål:

1. Nämnden/styrelsen har fastställt en organisation med tydlig fördelning av ansvar och befogenheter.
2. Nämnden/styrelsen har i budget/verksamhetsplan fastställt ekonomiska och verksamhetsmässiga mål i linje med fullmäktiges mål och övriga uppdrag. Målen är mätbara/uppfoljningsbara.
3. Nämnden/styrelsen har riktlinjer och rutiner för väsentliga områden för att säkerställa att verksamhetens uppdrag och mål uppnås samt att lagar, föreskrifter m.m. följs.
4. Nämnden/styrelsen har genomfört en riskanalys som identifierar, värderar och prioriterar väsentliga risker. Nämnden/ styrelsen har i en plan för intern kontroll, i enlighet med regionens fastställda regelverk, fastställt vilka åtgärder/ kontroller som ska hantera prioriterade risker.
5. Nämnden/styrelsen följer kontinuerligt och systematiskt upp ekonomi och verksamhet, såväl för verksamhet i egen regi som för sådan som uppdragits åt annan att utföra, analyserar väsentliga avvikelser samt vidtar åtgärder vid behov.
6. Nämnden/styrelsen har ett informations- och kommunikationssystem som stödjer styrning, kontroll och uppföljning av verksamheten.
7. Nämndens/styrelsens rapportering ger en rättvisande och tillförlitlig information om ekonomi och verksamhet.
8. Nämnden/styrelsen har säkerställt en tillräcklig beredning av ärenden.

Regionrevisorerna

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

Bedömningskriterier

Tillräcklig

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

Inte helt tillräcklig

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

Otillräcklig

Bedömningsmålen bedöms inte vara uppfyllda. Det finns väsentliga avvikelser eller allvarliga brister som försvårar styrning, ledning, uppföljning och kontroll som därför måste åtgärdas snarast.

Kommentar: Bristerna eller avvikelserna innebär att frågan om anmärkning eller avstyrt ansvarsfrihet bör prövas och ska kunna kopplas till en eller fler av nedanstående ansvarsprövningsgrunder²:

- *Brister i styrning och intern kontroll av verksamhet*
- *Brister i styrning och intern kontroll av ekonomi*
- *Otillräcklig beredning av ärenden*
- *Obehörigt beslutsfattande*

Räkenskaper

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

Bedömningsmål:

1. Nämndens/styrelsens räkenskaper är upprättade i enlighet med den kommunala redovisningslagen, god redovisningssed samt landstingets regler och anvisningar.
2. Nämndens/styrelsens delårsrapport och årsbokslut/årsredovisning ger en rättvisande bild av resultat och ställning.

² God revisionssed 2018

Bedömningskriterier:**Rättvisande**

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

Inte rättvisande

Räkenskaperna innehåller väsentliga avvikelser eller allvarliga brister i förhållande till bedömningsmålen och ger inte en rättvisande bild av resultat och ställning.

Kommentar: Bristerna eller avvikelserna innebär att frågan om anmärkning eller avstyrkt ansvarsfrihet bör prövas och ska kunna kopplas till ansvarsprövningsgrunden³ ej rättvisande redovisning.

³ God revisionsred 2018

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Verksamhetsstyrning och uppföljning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-12-19

Ärende
TN 2022-0872
FUT 2021-1278

Handläggare
Karin Rebhan
08-123 333 81
karin.rebhan@sll.se

Trafiknämnden
2023-01-24, punkt 8

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över regionrevisorernas Delrapport 2022 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Ärendebeskrivning

Regionrevisorerna har överlämnat Delrapport 2022, RK 2022-0033, till trafiknämnden och till styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik för yttrande. Ärendet innehåller yttrande över regionrevisorernas Delrapport 2022 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås, för egen del samt inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik, besluta följande.

1. Nämnden avger yttrande i enlighet med föreliggande tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Verksamhetsstyrning och uppföljning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-12-19

Ärende
TN 2022-0872
FUT 2021-1278

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förvaltningens motivering till förslaget

Regionrevisorerna har överlämnat Delrapport 2021, RK 2022-0033, till trafiknämnden och till styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik för yttrande.

Trafiknämnden har från och med 1 juli 2017 tagit över ansvaret för verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana. Verksamheten har efter övertagandet fortsatt att bedrivas inom en särskild, egen förvaltning vilket innebär att trafiknämnden har två självständiga förvaltningar. De pågående investeringarna kopplade till utbyggd tunnelbana redovisas från och med 1 januari 2020 inom AB SL och från och med den 1 oktober 2021 bildades ett nytt bolag, SL Nya Tunnelbanan, vars syfte är att utföra byggverksamhet inom ramen för utbyggnaden av tunnelbanan inom Region Stockholm.

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

Trafikförvaltningen

Sammanfattning

Delrapport 2022 omfattar en lägesrapport utifrån de granskningar som genomförts hittills under året inklusive en översiktlig granskning av delårsrapporten för trafiknämnden och AB Storstockholms lokaltrafik (SL). Rapporten är en delrapportering inför den slutliga avrapporteringen och bedömningen i årsrapporten för 2022.

Allmänt från regionens revisorer

Revisionen konstaterar att pandemin fortsätter att påverka både verksamhet och ekonomi. Ett svårt bedömt läge, med krig i Ukraina och en kraftigt ökad inflation, bidrar till en osäkerhet i prognoser för resterande del av 2022.

Pandemin, och den efterföljande förändringen i resandemönster har haft inverkan på nämndens möjligheter att uppnå fullmäktigesbeslutade mål och indikatorer. Detta medför risk för att målnivåer, särskilt för indikatorn antal tusentals påstigande en vanlig vardag inte kommer att uppnås.

Revisionen konstaterar att det i nämndens delårsrapport inte framkommer något som innebär risk för att verksamheten i övrigt inte kommer att kunna genomföras enligt fullmäktiges uppdrag och mål under året. Måluppfyllelse och

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Verksamhetsstyrning och uppföljning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-12-19

Ärende
TN 2022-0872
FUT 2021-1278

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

Revisionen bedömer att nämndens prognos för det ekonomiska resultatet som osäker, givet rådande samhällsekonomiskt läge. De delar av det verksamhetsmässiga resultatet där prognos ska lämnas bedöms i allt väsentligt som rimliga. Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i delårsrapporten.

Delårsrapport i enlighet med lag och god sed

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

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.

Granskningar utan väsentliga iakttagelser

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

Ekonomiskt resultat

Revisionens bedömning är att avvikelser i förhållande till budget i huvudsak har analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i trafiknämndens delårsrapport. Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska resultatet i allt väsentligt som rimlig.

Intern styrning och kontroll

Ekonomistyrning

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 utveckla kollektivtrafikens produktutbud, säkra intäkter och

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Verksamhetsstyrning och uppföljning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-12-19

Ärende
TN 2022-0872
FUT 2021-1278

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

stärka kostnadskontrollen över nämndens investeringar. Revisionen menar att effekten av vidtagna åtgärder är svårbedömd.

Trafikförvaltningens respons

Trafikförvaltningen delar revisionens syn att förvaltningen befinner sig i ett svårt planerings- och styrningsläge. Sedan pandemin bröt ut i Stockholm har resandet och biljettintäkterna minskat kraftigt till följd av nya resandemönster och behov. Stor osäkerhet råder om utvecklingen av kostnader och investeringsutgifter under 2023 till följd av stigande inflation, räntehöjningar och kraftigt ökade energipriser. Under de senaste åren har trafikförvaltningens icke påverkbara kostnader ökat kraftigt samtidigt som pandemins effekter har slagit hårt mot intäkterna. Det finns också en oro att det dröjer innan resandet kommer tillbaka på en nivå om ca 3 miljoner påstigande en vanlig vardag som rådde vid pandemins utbrott mars 2020. Rysslands krig mot Ukraina har ytterligare bidragit till stora störningar i de globala försörjningskedjorna vilket har lett till kraftiga prisstegringar på olika insatsvaror som är viktiga för investeringar i och driften av kollektivtrafiken.

Det växande kollektivtrafiksystemet kräver fortsatt höga krav på ekonomisk hushållning, intäktsförstärkningar minst i nivå med tidigare år och ett kontinuerligt effektiviseringsarbete för att klara av att i framtiden bära de kostnader som följer av dagens och morgondagens investeringar. Från 2023 till 2025 beräknas avskrivningarna öka med cirka 8,9 procent årligen. Tongivande aktiveringar under perioden sker i programmen Roslagsbanans utbyggnad, Röda linjens uppgradering, Tvärbana Norr Kistagrenen och Bussterminal Slussen. Lånebehovet är fortsatt högt till följd av den höga investeringstakten vilket tillsammans med en stigande ränta tar en allt större plats i trafikförvaltningens samlade kostnadskostym.

Trafikförvaltningens ekonomi ska anpassas till nytt ekonomiskt läge för att nå en ekonomi i balans till 2025. Viktiga aktiviteter som stödjer detta är att med olika fakta och analyser bedöma resandet på kort och lång sikt inom Stockholmsregionen och dess olika delområden samt med hjälp av mer tillförlitliga underlag bedöma utvecklingen av trafikförvaltningens intäkter och kostnader. Andra viktiga aktiviteter är intäktsförstärkning med hjälp av ett anpassat biljettsortiment till förändrat resandemönster och ökat utbud av servicetjänster. Under 2023 fortsätter trafikförvaltningen arbetet med att effektivisera trafikavtalen och se över trafiken för att bättre anpassa utbud och efterfrågan till resandeutvecklingen.

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Verksamhetsstyrning och uppföljning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-12-19

Ärende
TN 2022-0872
FUT 2021-1278

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Verksamhetsstyrning

Teknikavdelningen – ny avdelning

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.

Strategiska ramverket

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.

Strategisk avtalsuppföljning

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. Slutligen bedömer revisionen tre tidigare rekommendationer inom området som åtgärdade och en rekommendation som delvis åtgärdad.

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

Investeringar i anslutning till Slussen

Revisionen konstaterar att styrning och kontroll av investeringarna i anslutning till Slussen fortsatt innebär en utmaning för trafiknämnden. Revisionen bedömer dock att det nu finns en tydligare struktur, och ett implementerat

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Verksamhetsstyrning och uppföljning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-12-19

Ärende
TN 2022-0872
FUT 2021-1278

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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 rekommendation 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. Rekommendationen 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. Rekommendationen 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 skilda uppfattningar om hur effektmål ska formuleras. Vidare skiljer sig effektmål för enskilda granskade

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Verksamhetsstyrning och uppföljning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-12-19

Ärende
TN 2022-0872
FUT 2021-1278

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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 investeringens avslutande fas behöver också hanteras, och revisionen noterar att utvecklingsarbete pågår på området. Rekommendationen gällande kopplingen mellan effektmål i investeringsbeslut och interna styrdokument bedöms därför vara delvis åtgärdad.

Uppföljning av tidigare rekommendationer

Hittills under året har revisorerna granskat 28 rekommendationer. Av dessa bedömer revisionen att tolv är åtgärdade, nio som delvis åtgärdade, fyra som ej åtgärdade, en rekommendation utgår samt att två rekommendationer formuleras om till att gälla framtida revideringar av interna styrdokument.

Trafikförvaltningens respons

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

Trafikförvaltningen ser positivt på att granskningen av delåret inte har renderat i några nya rekommendationer och att revisionen bedömer att tolv rekommendationer är åtgärdade.

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Verksamhetsstyrning och uppföljning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-12-19

Ärende
TN 2022-0872
FUT 2021-1278

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

Vidare bedömer revisionen, utifrån genomförd granskning, att nämnden i huvudsak analyserat och kommenterat avvikelser i förhållande till budget på ett tillfredsställande sätt.

Revisionen bedömer nämndens prognos för det verksamhetsmässiga resultatet inom förvaltning för utbyggd tunnelbana i allt väsentligt som rimlig.

Revisionen har granskat ekonomi- och verksamhetsstyrning utan väsentliga iakttagelser.

Revisionen har även granskat förvaltning för utbyggd tunnelbanas styr- och ledningssystem, ledningsnära kostnader och representation, bokslutsprocessen samt verksamhetskostnader utan väsentliga iakttagelser.

Revisionen konstaterar liksom tidigare att den nuvarande lösningen gällande Region Stockholms del av finansieringen, via lån, skapar en otydlig redovisning samt omöjliggör att det budgeterade nollresultat för verksamheten kan uppnås. Mot bakgrund att nämndens verksamhet för utbyggd tunnelbana huvudsakligen bedrivs med extern finansiering, och då de finansierande parterna efterfrågat tydligare information om förändringar avseende tid och kostnad, vill revisionen framhålla vikten av en tydlig och transparent redovisning. Trafiknämnden har kontinuerlig dialog med de finansierande parterna avseende ökad tydlighet och transparent statusrapportering vilket behandlas på styrelsemöten.

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

Revisionen bedömer vidare att i auktoriserad revisors översiktliga granskning av SL/FUT har det inte framkommit några omständigheter som ger anledning att anse att bolagets delårsrapport avseende FUT-verksamheten inte, i allt

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Verksamhetsstyrning och uppföljning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-12-19

Ärende
TN 2022-0872
FUT 2021-1278

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

väsentligt, är upprättad i enlighet med bokföringsnämndens allmänna råd och god redovisningssed.

Rekommendationer till nämnd/styrelse – Delår 2022

Förvaltning för utbyggd tunnelbana:

- Trafiknämnden bör klargöra hur Stockholmsförhandlingens målbild förhåller sig till fullmäktiges verksamhets- och nämnds-specifika mål.

Trafiknämnden genom förvaltning för utbyggd tunnelbana tar årligen fram en målkarta där huvudmålet "Genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt avtalen" är direkt underställt fullmäktiges inriktningsmål. Genom tilläggsavtal med parterna har förvaltningen uppdrag att redovisa tid, kostnad, omfattning och risker. Det kopplar direkt till fullmäktiges inriktningsmål om "Långsiktig hållbar ekonomi" och verksamhetsmålet "Hållbar investeringsutveckling". Förvaltningen menar därmed att det finns en tydlig bild över hur Stockholmsförhandlingens målbild förhåller sig till verksamhets- och nämnds-specifika mål.

- Ledningen för FUT bör i framtida revideringar av interna styrdokument säkerställa att ansvaret för att följa gällande lagstiftning rörande fastighetsägar- och byggherreansvaret tydligt framgår.

Revisionen menar att ingen omedelbar åtgärd behöver vidtas för att förtydliga detta.

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Verksamhetsstyrning och uppföljning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-12-19

Ärende
TN 2022-0872
FUT 2021-1278

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Ekonomiska konsekvenser

Förslag till beslut innebär inga/oförändrade ekonomiska konsekvenser.

Riskbedömning

Förslag till beslut innebär inga/oförändrade risker.

Säkerhetskonskvenser

Förslag till beslut innebär inga/oförändrade säkerhetskonskvenser.

Konskvenser för miljön

Förslag till beslut innebär inga/oförändrade konskvenser för miljön.

Sociala konskvenser

Förslag till beslut innebär inga/oförändrade sociala konskvenser.

Expedieras till

Regionrevisorerna

David Lagneholm
Förvaltningschef för
trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef för
förvaltning för utbyggd
tunnelbana