

Delrapport 2023

# Trafiknämnden

Trafiknämnden

**Delrapport 2023**  
**Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik**

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade att överlämna rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 2024-01-26.

Nämndens synpunkter önskas särskilt vad gäller effekterna av de åtgärder som vidtas för att ytterligare effektivisera och prioritera under 2023 för att nå en ekonomi i balans, i år och på längre sikt. Revisorerna vill också ha nämndens syn på långsiktiga strategier för att hantera den sammantagna effekten av ett förändrat resande med kollektivtrafiken efter pandemin och rådande ekonomiska läge.

Staffan Olsson  
ordförande  
*Elektronisk underskrift*

Anna Peterson  
samordnande administratör  
*Elektronisk underskrift*

## Sammanfattning

I denna rapport ges en lägesrapport utifrån de granskningar som genomförts hittills under året inkl. en översiktlig granskning av nämndens delårsrapport. Rapporten är en delrapportering inför den slutliga avrapporteringen och bedömningen i årsrapporten för 2023.

### Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Ett svårbedömt läge med ett krig i Ukraina och en kraftigt ökad inflation bidrar till en osäkerhet i de ekonomiska prognoserna för 2023.

Nämndens prognostiserade resultat uppgår till -655, vilket är 511 mnkr högre än fullmäktiges resultatkrav på -1 166. Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i delårsrapporten.

Nämnden prognostiserar att fullmäktiges mål för verksamheten kommer att nås, med undantag av målet *2035: Flöden i Region Stockholms verksamheter är cirkulära*. Måluppfyllelsen för detta mål bedöms för närvarande som osäker. För det nämnds-specifika målet *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar* är prognosen att två av totalt sex indikatorer inte kommer att nå sina målvärden för året. Det gäller indikatorn *Tusentals påstigande en vanlig vardag* och *Trygga resor*. I nämndens delårsrapport framkommer inget som innebär risk för att verksamheten i övrigt inte kommer att kunna genomföras enligt fullmäktiges uppdrag och mål under året.

Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska och de delar av det verksamhetsmässiga resultatet som ska prognostiseras i nämndens delårsrapport i allt väsentligt som rimlig. För delar av det verksamhetsmässiga resultatet där nämnden inte är ålagd att lämna prognoser kan resultatet inte bedömas.

### Intern styrning och kontroll

Revisionen bedömer att det finns riktlinjer och rutiner för att säkerställa en tillräcklig styrning och intern kontroll inom de granskade processerna. Vid hittills genomförda granskningar har avvikelser noterats när det gäller nämndens arbete med risk- och sårbarhetsanalysen. Revisionen har även noterat att utvecklingsarbete pågår, men ännu inte har slutförts, inom flera områden som är avgörande för nämndens ekonomi. Det gäller exempelvis trafikpassning, utvecklat biljettsortiment, effektivisering av trafikavtal och investeringsstyrning. Revisionen kommer att fortsätta att följa utvecklingen inom dessa områden inför slutlig bedömning av nämndens interna styrning och kontroll i årsrapporten för 2023.

### Räkenskaper

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

## Innehållsförteckning

1. Nämndens och styrelsens ansvar .....	4
2. Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat – prognos per 2023-08-31 .....	5
2.1. Ekonomi .....	5
2.2. Verksamhet.....	8
2.3. Bedömning.....	9
3. Intern styrning och kontroll .....	9
3.1. Ekonomistyrning .....	9
3.2. Verksamhetsstyrning .....	14
3.3. Investeringsstyrning .....	14
3.4. Riskanalys och plan för intern kontroll 2023.....	18
3.5. Ledningsnära kostnader och representation .....	20
3.6. Intern kontroll i ekonomiprocesserna.....	20
3.7. Granskningar utan väsentliga iakttagelser .....	21
3.8. Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer.....	21
4. Förvaltning för utbyggd tunnelbana.....	26
4.1. Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat – prognos per 2023-08-31 .....	26
4.2. Intern styrning och kontroll.....	29
5. Räkenskaper .....	32
5.1. Delårsrapport 2023-08-31 .....	32
6. Yttrande över Årsrapport 2022 .....	32
Bilaga 1	a) Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare års lämnade rekommendationer till nämnden – trafikförvaltningens verksamhet
	b) Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare års lämnade rekommendationer till nämnden – FUT:s verksamhet
Bilaga 2	a) Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare år lämnade rekommendationer till ledningen – trafikförvaltningens verksamhet
	b) Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare år lämnade rekommendationer till ledningen – FUT:s verksamhet
Bilaga 3	Yttrande över årsrapport 2022

## 1. Nämndens och styrelsens ansvar

Trafiknämnden fullgör enligt reglementet regionens uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, och ansvarar för kollektivtrafiken på land och på vatten. Sedan 1 januari 2023 har nämnden tagit över ansvaret för färdtjänstverksamheten i regionen från den tidigare färdtjänstnämnden.

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och dotterbolaget Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ansvarar för avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på land respektive på vatten. Dotterbolaget Nya Tunnelbanan AB (NTAB) har till uppgift att utföra utbyggnaden av tunnelbanan medan trafiknämnden ska sköta förvaltningen av dessa avtal och tillgångar. Detta regleras i samarbetsavtal mellan trafiknämnden och bolagen.

Trafiknämndens verksamhet bedrivs inom två förvaltningar: trafikförvaltningen (TF) och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). På tjänstemannanivå hanterar trafikförvaltningen hela trafiknämndens ansvarsområde som regional kollektivtrafikmyndighet, med undantag för ett antal investeringsobjekt inom utbyggnaden av tunnelbanan. Här är det i stället FUT som utgör tjänstemannaorganisation.

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 resultatenhet<sup>1</sup>. SL är därmed uppdelat i två resultatenheter – SL/FUT (för utbyggnaden av tunnelbanan) och SL/TF (för trafikförvaltningen). Trafikförvaltningens förvaltningschef är VD för SL, och förvaltning för utbyggd tunnelbanas förvaltningschef är VD för NTAB.

Trafiknämndens verksamhet bedrivs inom två förvaltningar som lämnar två delårsrapporter, enligt ansvarsuppdelningen i förvaltningsorganisationen. Delårsrapporten för trafikförvaltningen konsolideras med SL/TF och WÅAB<sup>2</sup>. Delårsrapporten för FUT konsolideras med SL/FUT och dotterbolaget NTAB.

Den här rapportens avsnitt 2 och 3 omfattar granskning av den verksamhet som utövas inom trafikförvaltningen, inklusive den separata resultatenhet inom SL där räkenskaperna kopplade till trafikförvaltningens verksamhet hanteras (SL/TF) och WÅAB. Avsnitt 4 omfattar granskning av FUT (förvaltningsdelen, SL/FUT och NTAB).

<sup>1</sup> Benämningen "resultatenhet" används i fullmäktiges beslut; "en särskild resultatenhet inrättas inom AB Storstockholms Lokaltrafik för utbyggnaden av tunnelbanan". RS 2019-0790.

<sup>2</sup> Till ansvarsområdet hör även dotterbolaget AB SL Finans.

## 2. Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat – prognos per 2023-08-31

### 2.1. Ekonomi

Nämnden prognostiserar årets resultat till -643 mnkr. Resultatet, exklusive reavinster (12 mnkr), uppgår till -655 mnkr, att jämföra med resultatkravet på -1 166 mnkr. Detta är 511 mnkr högre än fullmäktiges resultatkrav.

Nämnden rapporterar att den positiva avvikelser mot resultatkravet framför allt är hänförlig till lägre kostnader för köpt trafik, samt högre intäkter från lokalhyror.

Nämnden rapporterar att förändrade resmönster, omvärldsläge samt index fortsatt påverkar verksamheten och orsakar osäkerhet i prognosarbetet. Nämnden beskriver i sin delårsrapport att en ekonomi i balans förutsätter att olika former av intäktsförstärkningar, trafik Anpassningar och kostnadseffektiviseringar genomförs fram till 2025. Nämnden beskriver genomförda och planerade åtgärder under 2023 med framåtblick mot 2024 till 2025.

**Intäkterna** prognostiseras till 25 957 mnkr för 2023, vilket är 169 mnkr (ca 14,5 procent) högre än budgeterat. Överskottet beror främst på *ökade intäkter från lokalhyra* på grund av högre indexering i hyresavtal. *Övriga intäkter* beräknas överstiga budget, främst beroende på vidarefakturerings, bland annat ersättning från kommuner för motsvarande kostnader.

Biljettintäkter prognostiseras understiga budget med totalt 218 mnkr. Vilket främst beror på ett lägre resande. I årets budget prognostiseras att resandet når 90 procent av 2019 års nivå<sup>3</sup>. Nämnden rapporterar att prognosen påverkas negativt av att resandet har minskat. Nya biljettköpsmönster som har varit positiva för intäkterna, väger inte längre upp effekten av lägre resande som tidigare år. Nämnden rapporterar att prognosen per augusti bygger på ett resande på runt 84 procent på årsbasis.

SL-trafikens biljettintäkter understiger budget med 213 mnkr medan Skärgårdstrafiken prognostiserar biljettintäkter i nivå med budget. Resenärsintäkterna för färdtjänsten beräknas understiga budget med 5 mnkr.

Posten *övriga intäkter* består i stora delar av resultatneutral vidarefakturerings. Den positiva avvikelser gentemot budget uppgår till 319 mnkr. Avvikelsen beror i huvudsak på högre intäkter från vidarefakturerade kostnader främst kopplat till ersättningstrafik till kommuner (153 mnkr). Högre ersättning för sjukresor (10 mnkr), bidrag kopplat till aktiverad medfinansiering till investeringsprojekt (5 mnkr) och reavinster<sup>4</sup> (12) påverkar även avvikelser positivt. Ett regioninternt bidrag på 100 mnkr kopplat till åtgärder

<sup>3</sup> 2019 var sista normalåret innan pandemin, 2019 används som basår för resandeprognoser.

<sup>4</sup> Avser främst försäljning av Grisslinge bussdepå.

för god ekonomisk hushållning påverkar även avvikelsen mot budget positivt.<sup>5</sup> Utöver detta påverkar diverse mindre delposter övriga intäkter som sammanlagt överstiger budget med 39 mnkr.

Intäkterna påverkas även positivt av högre intäkter från lokaluthyrning (88 mnkr). Lägre intäkter från reklam (3 mkr), samt fordonsuthyrning (17 mnkr) motverkar avvikelsen.

**Kostnaderna**, inklusive avskrivningar och finansiella poster, uppgår enligt prognosen till 26 600 mnkr, vilket är 354 mnkr lägre än budgeterad nivå. Budgetavvikelsen förklaras av ett antal positiva och negativa avvikelser:

Kostnaderna för *köpt trafik SL* prognostiseras understiga budget med 299 mnkr.

Kostnadsminskningen återfinns huvudsakligen för pendeltågstrafiken (429 mnkr) främst beroende på lägre incitamentskostnader<sup>6</sup> och indexkostnader. Lägre kostnader mot budget noteras även för pendelbåtstrafiken (24 mnkr), på grund av senarelagd trafikstart<sup>7</sup> samt trafikgemensamma kostnader (22 mnkr). Lägre kostnader prognosticeras för buss (140 mnkr) främst beroende på lägre drivmedelsindex än budgeterat samt högre viten. Avvikelsen beror även på högre kostnader för lokalbanetrafiken (3 mnkr) och tunnelbana (11 mnkr) på grund av ersättningstrafik och index. Ett budgeterat besparingsbehov på 290 mnkr motverkar de minskade kostnaderna för köpt trafik.

Kostnaderna för *köpt trafik WÅAB* prognostiseras minska med 13 mnkr mot budget, främst beroende på lägre bränslepris-index.

För *köpt trafik färdtjänst* är prognosen en minskning mot budget med 37 mnkr. Avvikelsen består främst av rullstolstaxi (27 mkr) med en lägre prognos för antal resor mot slutet av året samt taxiresor (17 mkr) till följd av lägre pris per resa. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för sjukvårdsuppdrag där motsvarande intäkter erhålls (5 mkr).

Prognosen för *drift och underhåll* är att kostnaderna kommer att överstiga budget med 54 mnkr. Dessa högre kostnader kopplas till anläggningsunderhåll, främst inom tunnelbaneverksamheten (52 mnkr).

*Personalkostnaderna* beräknas bli 39 mnkr under budgeterad nivå. Detta rapporteras främst bero på lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro, vilket delvis motverkas av inhyrd personal. Pensionskostnaderna prognostiseras däremot bli högre än budgeterat p.g.a. inflationsuppräknningen. Revisionen konstaterar att detta inte kompenseras fullt ut i regionfullmäktiges budget.

<sup>5</sup> I samband med budget för Region Stockholm 2023 (RS 2022-0123) beslutade fullmäktige om ett regioninternt bidrag om 150 mnkr kopplat till åtgärder för god ekonomisk hushållning. I augusti beslutades att trafiknämnden erhåller 100 mkr av dessa. Medlen har ännu inte bokförts men finns med i prognos för 2023.

<sup>6</sup> Incitamentsbaserad ersättning till trafikutövare prognosticeras minska p.g.a. försämrade indikatornivåer för pendeltågstrafiken.

<sup>7</sup> Av pendelbåtsförsöket linje 84

*Övriga kostnader* prognostiseras bli 70 mnkr högre än budgeterat. Avvikelsen beror till största del på högre kostnader för externa projekt (88 mnkr), högre försäljningskostnader (34 mkr) på grund av högre förseningsersättning till resenärer (24 mkr) vilket dock delvis vidarefaktureras till trafikentreprenörer. Andra orsaker är att övergång till egna digitala kanaler inte har skett i planerad omfattning. Avvikelsen utgörs även av färre arbetade timmar i investeringsprojekt (29 mnkr) samt flera mindre kostnadsposter därutöver.

Avvikelsen motverkas av ett antal poster, främst lägre kostnader för MÅLAB<sup>8</sup> till följd av en minskad trafikering (49 mnkr), lägre kostnad för inhyrda fordon (39 mkr) och bussbränsle (25 mkr) till följd av en ny beräkningsmodell. Resterande avvikelser inom övriga kostnader utgörs av flera mindre delposter som sammanlagt överstiger budget med 8 mnkr.

Årets *avskrivningskostnader* kommer enligt prognosen att bli 84 mnkr lägre än budgeterat, huvudsakligen beroende på förskjutna tidplaner inom olika projekt. *Finansnettot* beräknas innebära 6 mnkr lägre kostnader än budgeterat, framför allt på grund av lägre lånebehov hösten 2022, lägre räntekostnader på bundna lån än budgeterat, samt högre ränteintäkter än budgeterat.

Periodens **investeringar** uppgår till 3 193 mnkr. För helåret 2023 är prognosen 7 064 mnkr, vilket överstiger budet med 247 mnkr. Ökningen anges vara kopplad till avvikelser i program Roslagsbanans utbyggnad och program Bussdepåer samt Bussterminal Slussen, där den största avvikelsen återfinns<sup>9</sup>.

Beskrivningarna av prognosticerade budgetavvikelser för enskilda investeringsobjekt under innevarande år visar att avvikelserna vanligen är kopplade till tidsförskjutningar, fördyringar eller omfattningsförändringar. I de fall där totalbudgeten prognostiseras överskridas eller underskridas, ges en kort kommentar om avvikelsen. Totalprognosen för objekten uppges i många fall vara oförändrad gentemot totalbudget för respektive objekt. För flera objekt rapporteras dock om överskridande av totalbudgeten med hänvisning till ekonomiska omvärldsfaktorer som ökade index- och materialkostnader, ökat prisläge generellt inom entreprenadbranschen, materialbrist och/eller leveransförseningar med anledning av kriget i Ukraina. I ett särskilt projekt har revisionen granskat hur nämnden hanterar sådana förändrade förutsättningar (se avsnitt 3.3.1).

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

<sup>9</sup> Bussterminalen i Katarinaberget är en investering som samfinansieras av Region Stockholm, Stockholms stad och staten. Staden är byggherre och Regionen ska vid avslut ta emot anläggningen för drift och förvaltning. Framdriften har varit problemfylld, och förseningar och fördyringar har konstaterats vid flera tillfällen (se Regionrevisorernas rapport 4/2020).



## 2.2. Verksamhet

Trafiknämnden redovisar prognos för de indikatorer kopplade till fullmäktiges mål för kollektivtrafiken som mäts till delårsrapporteringen, enligt regionledningskontorets anvisningar.

Nämnden bedömer att flera av de redovisade indikatorerna för det nämndspecifika målet *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar* kommer att uppnås under 2023. De indikatorer som prognostiseras att inte nå målnivån är *Trygga resenärer*<sup>10</sup> samt *Tusental påstigande en vanlig vardag*<sup>11</sup>. För indikatorn *Trygga resenärer* uppgår periodens utfall till 73 procent, vilket är något lägre än fullmäktiges målnivå på 76 procent. I delårsrapporten framgår att förvaltningen aktivt arbetar med diverse trygghetsfrämjande åtgärder, som de hoppas ska öka tryggheten inom kollektivtrafiken. För indikatorn *Tusental påstigande en vanlig vardag* uppgår periodens resultat till 2 308, vilket är under målnivån på 2 623. Enligt förvaltningen beror utfallet fortsatt på att resandet minskade till följd av covid-19, även om det gradvis ökat sedan restriktionerna släpptes i februari 2022. Resandet verkar ha stabiliserat sig på en nivå något över 80 procent av normalåret 2019 års nivåer.

Nämnden bedömer att indikatorn *Administrativa kostnader ska minska*, kopplat till det verksamhetspecifika målet *Kärnverksamheten ska prioriteras*, kommer att uppnås. Förvaltningen framhåller dock i delårsrapporten att den del av organisationen som regionledningskontoret definierar som administration tillsammans med övrig kärnverksamhet bildar en naturlig helhet i leveranserna. Därför riskerar indikatorn, så som den är definierad i nuläget att ge oönskade effekter på kärnverksamheten.

Målet 2035: *Flöden i Region Stockholms verksamheter är cirkulära* är nytt för 2023, och nämnden prognostiserar att det är osäkert om målnivån kommer att uppnås. Granskning visar att prognosen grundas på att det återstår en hel del arbete innan målet är uppnått, särskilt när det gäller återbruk<sup>12</sup>.

Nämnden redovisar de uppdrag som regionfullmäktige tilldelat nämnden för 2023 samt kvarstående uppdrag från tidigare år. Nämnden har sammanlagt 24 uppdrag, varav fem är slutförda, 17 pågår enligt plan, och fyra förväntas avslutas 2024. Två uppdrag pågår med avvikelser.

För uppdraget *Förslag till genomförandeavtal för Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City* uppges avvikelsern bland annat bero på att arbetet med den fortsatta lokaliseringsutredningen genomförts men inte fullt ut avslutats, då den kalkylerade kostnaden överstiger ramavtalets budgetram. Ett utkast till genomförandeavtal finns dock framtaget. Det kommer ligga till grund för fortsatt dialog mellan avtalsparterna inom Sverigeförhandlingen.

<sup>10</sup> Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar.

<sup>11</sup> Genomsnittligt tusental påstigande per vardag: Ett ackumulerat medelvärde för antalet påstigande per vardag, hittills under året.

<sup>12</sup> Utmaningarna inom detta område är både omfattande och komplexa, och som hela förvaltningen behöver vara delaktig i för att lösa.

Uppdraget att *Påbörja en utredning av hur kollektivtrafikens framtida biljettsortiment och taxor kan utvecklas och förändras* pågår också med avvikelse. Granskning visar att avvikelsen beror på att förvaltningen inväntar politisk avstämning avseende uppdraget, inklusive en genomgång av slutsatser från tidigare parlamentarisk utredning<sup>13</sup>, innan dialog och klargöranden om uppdragets förväntningar kan genomföras. Förvaltningen planerar att återuppta diskussionen om ärendet i slutet av september.

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

### **2.3. Bedömning**

Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport. Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska resultatet i allt väsentligt som rimlig.

Arbetet för att säkerställa måluppfyllelsen har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport. Revisionen bedömer nämndens prognos för det verksamhetsmässiga resultatet i allt väsentligt som rimlig.

## **3. Intern styrning och kontroll**

### **3.1. Ekonomistyrning**

#### **3.1.1. Nämndens ekonomiska förutsättningar**

Trafiknämndens ekonomi påverkades kraftigt av covid 19-pandemin. Kollektivtrafiken kördes i normal (ibland till och med utökad) omfattning trots ett kraftigt minskat resande, vilket ledde till stora intäktstapp. Nämnden kompensades i viss mån för förloerade intäkter via riktade statsbidrag, men dessa täckte inte hela intäktsminskningen. Nämnden redovisade förlorade biljettintäkter på drygt 9 mdkr under åren 2020 till 2022, statsbidragen uppgick till 3,1 mdkr. Fullmäktige beslutade under dessa år att förlorade intäkter till följd av coronapandemin inte skulle ingå vid avstämning av om resultatkravet uppnåtts, vilket innebar att trafiknämnden trots allt nådde sina resultatkrav.

Efter att coronarestriktionerna hävts har nämnden arbetat för att återta resenärerna och säkra biljettintäkter, bland annat genom att utveckla sitt biljettsortiment. Pandemin har dock lett till ökat distansarbete, vilket gjort att resandebehov och -mönster i Region Stockholm har förändrats. Det har varit svårt att prognostisera resandeutvecklingen, eftersom det har varit osäkert om förändringen är tillfällig eller mer bestående. I fullmäktiges budget för 2023 räknades med ett resande på 90 procent av normalårets, medan senare prognoser snarare pekar mot en stabilisering runt ca 85 procent.

<sup>13</sup> En parlamentarisk biljettutredning tillsattes under 2022 för att se över biljetter i syfte att säkra intäkter för kollektivtrafiken och skapa en mer attraktiv produkt för resenärerna.

I fullmäktiges budget för 2023 anges att nämnden ska bedriva sin verksamhet i enlighet med reglemente, uppdrag och avtal, samtidigt som ett resultatkrav på -1 166 mnkr ska uppnås. Under planåren 2024 och 2025 är resultatkravet satt till 236 respektive 817 mnkr vilket innebär att resultatkravsmodellen ska uppnås från 2025. I budgeten för 2023 får nämnden, bland annat, i uppdrag att

- se över hur *trafikutbudet kan justeras* inför trafikplaneringen 2024 för att anpassa det till ett förändrat resande och ekonomiska förutsättningar, och
- presentera ett *sparprogram för att minska förvaltningens kostnader* med minst 100 mnkr under 2023 samt presentera liknande sparprogram för kommande budgetår.

Till en redan utmanande situation har sedan det ekonomiska världsläget adderat ytterligare osäkerheter och försämrade förutsättningar. Såväl nämndens kostnader som dess investeringsutgifter, som är omfattande, påverkas av stigande inflation, räntehöjningar och ökade priser på energi och olika insatsvaror.

### 3.1.2. Fullmäktigeuppdrag: justerat trafikutbud

I delårsrapporten för 2023 rapporterar nämnden att uppdraget pågår enligt plan och förväntas slutföras under året. När det gäller *justeringar av trafikutbudet* uppger nämnden att årets trafikförändringsprocess har haft ett förstärkt fokus på förankring bland berörda intressenter. Granskning visar att utgångspunkten för arbetet har varit den ordinarie trafikförändringsprocessen och att politisk dialog och förankring har fått stort utrymme såväl internt inom regionen som externt med kommuner.

Med utgångspunkt i faktiskt resande (belägningsgrad) och en så kallad marknadspotentialmodell, som gör det möjligt att jämföra resande före och efter pandemin, har förslag på justeringar arbetats fram och presenterats i *Remiss inför trafikförändringar i SL-trafiken 2023/2024 (T24)*<sup>14</sup>. Dialog med trafikutövare kring förslag på utbudsjusteringar samt förhandlingar om ersättningsjusteringar har genomförts. Trafikförändringsförslaget skickades ut på remiss till kommunerna i regionen och till funktionshinderorganisationer under våren<sup>15</sup>. Remissen, som skulle besvaras i juni, innehöll konkreta förslag på förändringar, bland annat justeringar av turtäthet i spårtrafiken, indragning av parallellgående busstrafik och vissa så kallade paketlösningar för en effektivare busstrafik. Därefter har en analys för att bedöma effekten av trafikförändringarna på antalet kollektivtrafikresor genomförts. Indikationen är att resandet kommer att minska med 0,7 procent givet förändringarna.

I intervjuer framkommer att årets trafikförändringsprocess, med sitt uttalade fokus på trafikneddragningar, har resulterat i en stor mängd remissynpunkter. En sammanvägning av förslag och synpunkter görs under tidig höst. Nämnden kommer att behandla beslutade förändringar genom ett informationsärende under hösten, där samtliga be-

<sup>14</sup> TN 2022-0837

<sup>15</sup> Remissrundan pågick till 16 juni.

ställda respektive godkända trafikförändringar ska framgå tillsammans med trafikförvaltningens kommentarer på remissyttranden. Granskning visar att trafikförändringar kopplade till busstrafik i innerstaden och på Lidingö hanteras i en separat process, och kommer att beslutas i särskild ordning. Resandet med buss i innerstaden har minskat kraftigt (ca 30 procent), vilket föranleder en grundlig analys och översyn av gällande avtal. Förändringarna här kommer därför inte att kunna genomföras i samband med ordinarie tabellskifte i december 2024<sup>16</sup>.

I ett presentationsmaterial till nämnden går det att utläsa att de föreslagna förändringarna innebär ”en viss hantering” av det ekonomiska läget, men att ytterligare åtgärder kommer att krävas. I trafiknämndens budgetunderlag inför 2024 framgår att föreslagna trafikförändringar förväntas leda till minskade kostnader på 266 mnkr, där busstrafiken står för den största kostnadsminskningen.

### 3.1.3. Fullmäktigeuppdrag: minska kostnader med 100 mnkr

För uppdraget att *minska förvaltningens kostnader med 100 mnkr* rapporterar nämnden att arbete pågår inom flera områden. Granskning visar att det främst rör sig om minskade utgifter för specialistkonsulter samt för resor och representation. Också kostnaderna för försäljningskanaler har minskats, i och med en övergång till mer digitala lösningar, liksom vissa kostnader för verksamhetsutveckling inom IT. Prognosen i nämndens delårsrapport är att uppdraget kommer uppfyllas för 2023.

Det presenteras ingen plan för den del av uppdraget som berör kommande budgetår. Det framgår i det budgetunderlag<sup>17</sup> inför 2024, som nämnden behandlade i juni, att en fortsatt kostnadsminskning kommer att bli svår för nämnden att uppnå.

### 3.1.4. Anpassning till nytt ekonomiskt läge

I fullmäktiges budget för 2023 framgår att Region Stockholm som helhet budgeterar för ett negativt resultat både 2023 (- 3 456 mnkr) och 2024 (- 918) mnkr. 2025 planeras för att åter nå en ekonomi i balans. Fullmäktige betonar att det är av stor vikt att Region Stockholms nämnder och bolag effektiviserar resursanvändningen, och därmed begränsar kostnadsutvecklingen under den kommande perioden. I budgeten framgår att trafiknämndens resultatkrav höjs från - 1 166 mnkr för 2023 till 236 mnkr 2024 och 817 mnkr 2025.

I budgeten för 2023 anges vidare följande förutsättningar för trafiknämnden för 2024:

- Resultatkravet för 2024 höjs med 1,4 mdkr jämfört med 2023
- Verksamhetsanslaget från regionen ökar med 3,9 procent 2024
- Biljettintäkterna budgeteras öka med 4 procent mellan 2023 och 2024
- Inga biljettprisökningar ingår 2024

<sup>16</sup> Granskning visar att ett särskilt tabellskifte för innerstaden skulle kunna planeras till mars/april 2024.

<sup>17</sup> RS 2023-0160, TN 2023-0048

Utifrån dessa förutsättningar, och den planering som gjorts i verksamhetsplanen för året, har nämnden arbetat med åtgärder för att säkerställa trafikutbud, öka resandet med kollektivtrafiken, stärka intäkterna och effektivisera verksamheten. I nämndens verksamhetsplan har arbete inom fyra huvudområden prioriterats för 2023. Ett av dessa områden är **Anpassning till nytt ekonomiskt läge**.

I delårsrapporten redovisar nämnden ett antal initiativ för att anpassa verksamheten till ett nytt ekonomiskt läge. Ett arbete har genomförts för att utveckla förvaltningens *trafikanalyser och resandeprognoser* på kort och lång sikt, vilka ökar förståelsen för hur kollektivtrafiksystemet används inför beslut om åtgärder och investeringar. En ny metod för att hantera effekten av distansarbete har tagits fram, och delar av processen har digitaliserats, för att underlätta analyser och effektivisera arbetet.

Även aktiviteter kopplade till *intäktsförstärkning* har initierats, exempelvis ökat utbud av servicetjänster och pågående upphandling av ett nytt reklamavtal<sup>18</sup> som beräknas leda till en markant ökning av reklamintäkterna. Vidare pågår en översyn av biljettsortimentet inom ramen för fullmäktigeuppdraget att påbörja en utredning av hur kollektivtrafikens framtida biljettsortiment och taxor kan utvecklas och förändras. Arbete pågår med att uppdatera resenärsprognoser och verktyg för intäktsanalyser (se avsnitt 2.2).

Nämndens *investeringsplan* har justerats utifrån rådande ekonomiskt läge (se avsnitt 3.3.2) och en omfattande *konsultväxling*, inom framför allt investeringsverksamheten, har påbörjats. Konsultväxlingen ska pågå under tre år, och går ut på att byta ut konsulter mot anställd personal. Planen är att växla 285 tjänster, varav drygt hundra under 2023. Trafiknämnden har erhållit ett bidrag på 64 mnkr för konsultväxlingen från de medel (150 mnkr) som fullmäktige i budget 2023 avsatt till åtgärder för god ekonomisk hushållning.

Anpassning till nytt ekonomiskt läge sker också genom *anpassning av trafiken* till rådande efterfrågan (se avsnitt 3.1.2) och *effektivisering av trafikavtal* i samband med nya upphandlingar. Revisionen har granskat arbetet med effektivisering av trafikavtal.

### 3.1.5. Effektivisering av trafikavtal

I delårsrapporten lyfter trafiknämnden effektiviseringar av trafikavtal som ett sätt att minska kostnader. Granskning visar att trafikförvaltningen på olika sätt arbetar för att öka kostnadskontrollen i sina trafikavtal. Detta inbegriper bland annat utvecklade processer och verktyg för så kallad *efterkalkyl*, för *kostnadsprognoser* och för *index*.

*Efterkalkyler* ska framöver tas fram årsvis för samtliga trafikavtal. Genom dessa kan jämförelser göras mellan pris vid avtalets tecknande och pris vid tidpunkt för kalkylen. På detta sätt erhålls en struktur för att jämföra avtalat pris med verklig ersättning. Eventuellt gap mellan dessa synliggörs och behöver, i förekommande fall, analyseras och förklaras. I intervjuer framkommer att kostnadsökningar i många fall kan vara motiverade, och att analyser och förklaringar kan bli viktig input för utformningen av

<sup>18</sup> TN 2022-0762

kommande avtal. Efterkalkyler kommer att göras och analyseras från och med helårsrapporteringen för 2023.

Ett annat effektiviseringsarbete handlar om *kostnadsprognoser*, genom utveckling av en prognosmodell för köpt trafik. Modellen inkluderar ett antal olika parametrar, som förväntad kostnad efter ny upphandling, effekt av eventuella överprövningar, indexprognos samt trafikeringsprognos. Kostnadsutvecklingen kan simuleras utifrån olika scenarion, och syftet är att det ska gå att identifiera avtal med stor respektive liten marginal, för att kunna göra justeringar framåt där så är lämpligt. Granskning visar att visst arbete återstår innan processen helt är på plats.

När det gäller *index*, så kan förändringar här utgöra en stor kostnadspost för trafiknämnden. Förändringar inom flera olika index påverkar kostnaden för gällande trafikavtal, exempelvis index för personalkostnader, inköp av varor samt bränsle. Granskning visar att prognosen för 2023 ligger på knappt 3 mdkr i indexrelaterade kostnader. Indexkostnaden ligger högre än normalt, bland annat beroende på rådande ekonomiska läge och inflationstakt. Inför kommande upphandlingar görs därför ett arbete där indexutvecklingen följs, och där analyser och prognoser ger underlag och rekommendationer, för att säkerställa lämplig indexhantering framåt.

I intervjuer framkommer att arbetet med att på olika sätt stärka kostnadskontrollen, kan generera hundratals miljoner i besparingar i de nya trafikavtal som tecknas framöver. Det framgår också att enbart omförhandlade avtal inte kommer att vara tillräckligt för att hantera trafiknämndens underskott, utan ytterligare trafikförändringar kommer att krävas för att spegla det minskade resandet.

### 3.1.6. Budgetunderlag inför 2024

Med utgångspunkt i ovan förutsättningar gällande resultatkrav, verksamhetsanslag, biljettintäkter samt biljettpris (se avsnitt 3.1.4), och justerat för nu gällande prognoser för resande, intäkter och kostnader, redovisas i nämndens budgetunderlag för 2024 ett underskott på nästan 1,7 mdkr för 2024. För att hantera underskottet har nämnden, i budgetunderlaget i juni 2023, äskat *ökade anslag* (11,4 procent, dvs. 912 mnkr), och en *biljettprishöjning* (på 3 procent, ger 180 mnkr) har föreslagits. Även förslag på besparingar i form av *anpassat trafikutbud* presenteras (600 mnkr). I budgetunderlaget poängteras att om inte biljettprisökning och ökade anslag medges, kommer kraftiga förändringar att krävas i trafikutbudet för att resultatkravet ska kunna nås. I intervjuer lyfts att trafikförändringar sällan kan genomföras snabbt, och att större förändringar troligtvis kan genomföras först när nya avtal upphandlas. Utan intäktsförstärkning kommer nämndens resultatkrav att vara mycket utmanande att nå.

### 3.1.7. Bedömning

Revisionen har tidigare rekommenderat<sup>19</sup> trafiknämnden att stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om utvecklingen. Köpt trafik utgör nämndens överlägset största kostnadspost, varför trafikutbud, avtals-

<sup>19</sup> Rekommendation nr 28826

konstruktion och avtalsuppföljning är avgörande frågor för nämnden att följa. Revisionen noterar att arbete genomförs kopplat till anpassning av trafikutbud och effektivisering av trafikavtal, och att nämnden därmed har stärkt sin styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen. Budgetunderlaget redogör också för hur kostnadsutvecklingen framåt ser ut. Rekommendationen bedöms därmed vara åtgärdad.

Nämnden har under 2023 tagit initiativ för att på olika sätt hantera det ekonomiska läget. Revisionen bedömer att nämnden, i såväl delårsrapport som budgetunderlag inför 2024, är transparent i sin beskrivning av det kärva ekonomiska läget och de åtgärder och verksamhetsförändringar som är nödvändiga.

I budgetunderlaget inför 2024 föreslås flera åtgärder för att hantera det underskott som verksamheten uppvisar till följd av förändrat resande med kollektivtrafiken. Det framgår dock att det inte finns förutsättningar att klara ändrade ekonomiska mål med ett högre resultatkrav med mindre än att trafikutbudet justeras. Revisionen konstaterar att det riskerar att påverka nämndens möjlighet att på sikt uppnå sitt verksamhetsmässiga resultat och regionens mål för kollektivtrafiken. Revisionen har tidigare framfört att trafiknämnden, i samverkan med regionstyrelsen, behöver arbeta fram tänkbara strategier – ekonomiska såväl som verksamhetsmässiga – för att långsiktigt kunna hantera effekterna av ett förändrat resande efter pandemin. Denna bedömning kvarstår.

### **3.2. Verksamhetsstyrning**

Revisionen har granskat Region Stockholms övergripande process för risk- och sårbarhetsanalyser. Enligt fullmäktiges riktlinje *Krisberedskapsplan och katastrofmedicinsk beredskapsplan för Region Stockholm*, ska samtliga nämnder och bolag årligen genomföra risk- och sårbarhetsanalyser (RSA) för sina respektive verksamhetsområden. Analysen ska rapporteras till regionstyrelsen.

Revisionen konstaterar att det enligt riktlinjen för krisberedskap är tydligt att respektive nämnd och bolag ska genomföra risk- och sårbarhetsanalys för sina respektive verksamhetsområden, t.ex. hälso- och sjukvård och kollektivtrafik. Oavsett om en nämnd eller ett bolag väljer att upphandla delar av sin verksamhet eller inte, så påverkar det inte ansvaret för verksamhetsområdet.

Det framgår av genomförd granskning att trafiknämnden i begränsad omfattning tagit med verksamhet som bedrivs av privata utförare, och inte heller hela den egna verksamheten, i genomförandet av risk- och sårbarhetsanalyser. Revisionen bedömer därför att trafiknämnden bör säkerställa att även verksamhet som bedrivs av privata utförare är en del av risk- och sårbarhetsanalysen för respektive verksamhetsområde.

#### **Rekommendation:**

- Trafiknämnden bör säkerställa att även verksamhet som bedrivs av privata utförare är en del av risk- och sårbarhetsanalysen för respektive verksamhetsområde.

### **3.3. Investeringsstyrning**

Trafiknämnden bedriver en omfattande investeringsverksamhet, och är den av Region Stockholms nämnder som har den största investeringsbudgeten. Nämndens 10-åriga

investeringsplan för 2023-2032 omfattar 46 885 mnkr, exkl. FUT:s utbyggnad av tunnelbanan.

Under flera år har nämnden arbetat med att utveckla och förbättra sin investeringsstyrning, bland annat kopplat till fullmäktiges så kallade åtgärdsvals- och investeringsprocess. I tidigare granskningar<sup>20</sup> har revisionen konstaterat att genomfört utvecklingsarbete har skapat förutsättningar för en förbättrad investeringsstyrning. Samtidigt återstår flera delar att utveckla; exempelvis implementering av ett nytt projektstyrningsverktyg, kravhantering i ett dedikerat IT-system samt framtagande av anpassade investeringsprocesser för IT- och ersättningsinvesteringar.

Liksom tidigare år utgör *förseningar och fördyringar i strategiskt viktiga projektleveranser/investeringar* en av nämndens högst värderade risker i Plan för intern kontroll (se avsnitt 3.4). Revisionen följer därför kontinuerligt utvecklingsarbetet inom investeringsstyrningen.

### 3.3.1. Styrning och kontroll av beslutade investeringar

I ett särskilt projekt<sup>21</sup> har revisionen granskat hur kraftigt ökande byggkostnader, materialbrister och leveransförseningar, framför allt till följd av kriget i Ukraina, bedöms påverka regionens investeringsverksamhet de kommande åren.

Revisorernas samlade bedömning är att fastighets- och servicenämnden genom Locums, trafiknämndens och regionstyrelsens investeringsstyrning bör kunna ske inom ramen för en god ekonomisk hushållning. Detta under förutsättning att verksamheterna arbetar utifrån de processer som har utarbetats för att hantera prioritering av ett framtida investeringsbehov kopplat till ändrade förutsättningar i omvärlden.

Revisionens granskning visar att regionstyrelsen behöver se till att regionens två största investeringsverksamheter, det vill säga trafiknämnden och fastighets- och servicenämnden genom Locum, arbetar på ett likartat sätt med investeringarnas utgiftsprognoser och framtida kostnadsuppräknningar. Tydliga anvisningar behöver tas fram för utgiftsuppräknningar inför den framtida planeringen och prioriteringen av kommande investeringsprojekt. Om olika bedömningar görs av hur prisökningarna kommer att påverka finns risk att projekt inte prioriteras på likartade grunder. Det riskerar också att påverka bedömningen av vilket investeringsutrymme som finns framgent.

Revisorerna i revisorsgrupp III har överlämnat rapporten till trafiknämnden för kännedom med möjlighet till yttrande senast 2024-01-31.

### 3.3.2. Investeringsplan för 2024-2033

Som en del av budgetunderlaget inför 2024 har en investeringsplan för 2024-2033 arbetats fram. Med utgångspunkt i att revisionen tidigare har rekommenderat trafiknämnden att utifrån sitt ansvar för verksamheten ta aktiv del i det långsiktiga arbetet

<sup>20</sup> Exempelvis Revisionsrapport 1/2022, Åtgärdsvalsprocessen i investeringsverksamheten samt Regionrevisorerna, Årsrapport 2022 Trafiknämnden

<sup>21</sup> Regionrevisorerna, Projektrapport 2/2023 – Styrning och kontroll av beslutade investeringar, RK 2023 - 0062



med prioriteringar<sup>22</sup>, har det prioriteringsarbete som ligger till grund för investeringsplanen granskats.

Revisionen konstaterar att trafikförvaltningen har en strukturerad process, i flera steg, för arbetet med att prioritera investeringar till investeringsplanen. Utgångspunkten är regionledningskontorets anvisningar, och parallellt med det förvaltningsinterna arbetet sker en löpande dialog med den politiska nivån. Prioriteringsarbetet har skett utifrån ett antal principer som definierats av förvaltningen. Exempel på sådana principer är att behov/objekt som föreslås att prioriteras in i investeringsplanen ska ha föregåtts av åtgärdsval eller motsvarande, och att alla investeringar är föremål för prioritering, oavsett fas.

Nämnden har följt regionledningskontorets anvisningar för prioritering och riskbedömning, där ett antal kriterier ska bedömas och viktas. Prioriteringen inbegriper analys och beskrivning av konsekvenser som uppstår om investeringen inte genomförs samt en riskanalys för samtliga investeringsobjekt över 100 mnkr. I förslaget till investeringsplan för 2024-2033 finns två nya så kallade specificerade objekt<sup>23</sup>, som inte ingått i tidigare investeringsplaner: *C30 optioner*, vilket innefattar avrop av fyra C30-fordon för tunnelbana, och *Saltsjöbanans upphöjning* vid Nacka station. Granskning visar att båda dessa objekt har analyserats i förvaltningens Genomförandeplan (se avsnitt 3.8.4). I investeringsplanen ingår även en post ospecificerade investeringar<sup>24</sup>, vilken i förslaget uppgår till 13 868 mnkr. Detta är något högre än i den beslutade planen för 2023-2032.

I regionledningskontorets anvisningar för hantering av investeringar i budgetunderlaget framgår att en beskrivning av fördelningen mellan ny- och ersättningsinvesteringar ska göras. I trafiknämndens förslag till investeringsplan för 2024-2033 anges för varje objekt om det rör sig om en ny- eller ersättningsinvestering. Av de två nya objekten i planen är ett en ersättningsinvestering (C 30 optioner) och ett en nyinvestering (Saltsjöbanans upphöjning). Det framgår också att utöver de investeringar som prioriterats inom plan har ytterligare behov om totalt 14,9 mdkr identifierats, vilka planeras att påbörjas 2025. Dessa investeringar har lagts utom plan, enligt regionledningskontorets anvisningar<sup>25</sup>, och i budgetunderlaget framgår att dessa objekt främst avser ersättningsinvesteringar.

<sup>22</sup> Rekommendation nr 28852

<sup>23</sup> Specificerade objekt avser investeringsobjekt med en investeringsutgift på mer än 100 mnkr. Dessa objekt är namngivna och redovisas separat i såväl fullmäktiges investeringsbilaga som i de årliga uppföljningsrapporterna.

<sup>24</sup> En ospecificerad investering har en utgift under 100 mnkr och redovisas inte separat, utan som en sammanlagd post, i regionens planerings- och uppföljningsrapporter.

<sup>25</sup> Enligt anvisningen ska en beskrivning göras av eventuella investeringar som inte har kunnat inrymmas i det totala investeringsutrymmet, men som bedöms behövas för att upprätthålla eller utveckla verksamheten enligt fastställda uppdrag, mål och strategier.

En stor del av den förslagna investeringsplanen är hänförlig till de förhandlade investeringarna inom Sverigeförhandlingens Ramavtal 6, där trafikförvaltningen ansvarar för objekten Roslagsbanan till city och Spårväg Syd<sup>26</sup>. De här investeringarna samfinansieras av Region Stockholm, staten och berörda kommuner, och enligt ramavtalet räknas finansieringen årligen upp med konsumentprisindex från ett grundvärde satt i prisnivån i januari 2016. Utgiftsökningen utgörs av den ackumulerade indexeffekten till och med projektslut, utifrån 2022 års indexutfall. Sammantaget påverkas totalutgiften för de två objekten med nästan 900 mnkr i indexuppräknings<sup>27</sup>, vilket begränsar utrymmet för andra investeringar.

Sett över den 10-årsperiod som respektive investeringsplan omfattar, är totalutgiften för 2023 till 2032 och 2024 till 2033 ungefär densamma (46 885 mnkr respektive 46 859 mnkr). Revisionen noterar dock att omdisponering skett mellan åren, så att volymerna för åren 2024 till 2026 är betydligt större i det förslag som ingår i budgetunderlaget. Detta innebär att investeringsplanen är ”framtung”, med en omfattande investeringsvolym under de närmast kommande åren. I intervjuer framgår att det kommer att innebära en stor kapacitetsmässig utmaning för nämnden.

Prioriteringsbilagan innehåller även ett avsnitt, *Ytterligare behov*, där identifierade men ännu inte utredda investeringsbehov kortfattat beskrivs. Avsnittet innehåller vissa, mycket grova, kostnadsuppskattningar, vilka tydliggör att nämndens investeringsbehov kommer att vara fortsatt stort också i det längre tidsperspektivet.

### 3.3.3. Bedömning

Revisionen konstaterar att det finns en strukturerad process för prioritering av investeringar till investeringsplanen. I investeringsplanen med bilagor framgår förändringar i tidigare beslutade investeringar samt att behovet av framtida investeringar är omfattande. I underlaget till nämnden framgår hur investeringar är prioriterade inom ram såväl som utom ram med kompletterande information om ytterligare större och mer långsiktiga investeringsbehov. Revisionen bedömer därför att rekommendationen kopplad till nämndens aktiva deltagande i det långsiktiga arbetet med prioriteringar är åtgärdad. Revisionen bedömer vidare att investeringsplanen och dess bilagor i allt väsentligt innehåller den information som regionledningskontoret efterfrågar i underlaget.

Revisionen noterar att investeringsplanen har omdisponerats, så att investeringsvolymen ökats för de närmast kommande åren, och minskats under vissa perioder längre fram under 10-årsperioden. En stark koncentration av investeringsverksamheten under framför allt de två kommande åren ställer stora krav på förvaltningens kapacitet, kompetens och resurser inom investeringsområdet. Det gäller både planering, genomförande och mottagande samt driftsättning av färdigställda objekt. Revisionen bedömer

<sup>26</sup> Trafiknämndens andra förvaltning, förvaltning för utbyggd tunnelbana, ansvarar för objektet Tunnelbana till Älvsjö.

<sup>27</sup> 320 mnkr för Spårväg Syd och 558 mnkr för Roslagsbanan till city.

att det finns en risk att nämndens styrning och kontroll av investeringarna påverkas negativt, om alltför mycket ska ske under samma tidsperiod. Nämnden behöver säkerställa att det finns förutsättningar och resurser att genomföra investeringar i den omfattning som investeringsplanen definierar. Revisionen kommer att följa arbetet med investeringar även fortsättningsvis.

Även efter färdigställande genererar investeringar kostnader, i form av efterföljande förvaltning (drift och underhåll) under investeringarnas hela livslängd samt avskrivningar. Med hänvisning till fullmäktiges styrande princip<sup>28</sup> om att investeringarna och deras driftkostnadskonsekvenser måste rymmas inom budgeten, bedömer revisionen därför att nämnden bör klargöra hur den växande kostnaden för drift, underhåll och avskrivningar för pågående och planerade investeringar ska hanteras.

#### **Rekommendation:**

- Trafiknämnden bör klargöra hur den växande kostnaden för drift, underhåll och avskrivningar för pågående och planerade investeringar ska hanteras.

### **3.4. Riskanalys och plan för intern kontroll 2023**

I samband med fastställande av trafiknämndens verksamhetsplan för 2023 fastställde nämnden en för året aktuell plan för intern kontroll, upprättad utifrån dokumenterad risk- och väsentlighetsanalys. De inom förvaltningen identifierade risker som sammantaget bedöms utgöra störst risk för verksamheten har förts in planen.

#### **3.4.1. Utvecklingsarbete: självutvärdering inför försäkran om intern kontroll**

I samband med delårs- och helårsrapportering ska nämnder och styrelser lämna en försäkran om att man, genom förvaltningschefen, vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig intern kontroll inom verksamheten, i enlighet med riktlinjen för intern kontroll<sup>29</sup>.

Under 2023 har sektion risk och intern kontroll på trafikförvaltningen arbetat med att ta fram ett tydligare och mer transparent underlag till denna försäkran. Arbetet har resulterat i en skriftlig självutvärdering<sup>30</sup> genom vilket respektive avdelningschef bedömer avdelningens arbete med intern styrning och kontroll, samt formulerar åtgärder utifrån förekommande brister och utvecklingsarbete. Den sammanvägda bedömningen till delåret, utifrån samtliga avdelningars/avdelningschefer bedömningar, är att det finns en tillräcklig intern styrning och kontroll. Utvärderingen har dock belyst en förbättringspotential, som bland annat har att göra med tydliggörande av gränssnitt mellan avdelningar, hantering av styrdokument, avvikelshantering och systematisering av kontrollåtgärder. Granskning visar att förvaltningen arbetar kontinuerligt med att åtgärda dessa förbättringsområden.

<sup>28</sup> Policy Styrande principer för Region Stockholms investeringar, RS 2019-1161, RS 2019-0829

<sup>29</sup> RS 2022-0362

<sup>30</sup> Självutvärderingen utgår från COSO-ramverkets fem komponenter: styr- och kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt övervakning och uppföljning.

### 3.4.2. Uppföljning av plan för intern kontroll

I samband med nämndens delårsrapport har planen för intern kontroll följts upp. Nämndens plan innehåller sammanlagt tolv risker, och även en kortfattad beskrivande text samt analys av de högst värderade riskerna. För delåret är de högst värderade riskerna framför allt kopplade till målen *hållbar investeringsutveckling, ett resultat i balans, Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar samt att Region Stockholms verksamheter är resilienta*.

Trafiknämndens högst värderade risker är:

- Risk för omfattande störningar i trafikleveransen
- Risk för allvarlig skada på anläggning och/eller fordon
- Risk för försenad trafikstart av tillkommande anläggningar och fordon avseende utbyggd tunnelbana
- Risk för (oplanerade) kostnadsökningar
- Risk för intäktsbortfall
- Risk för antagonistiskt angrepp
- Risk för oegentligheter
- Risk att inte lyckas ställa om och anpassa verksamheten till ökade externa krav inom säkerhetsskydd och civilt försvar
- Risk för förseningar och fördyringar i strategiskt viktiga projektleveranser/investeringar

I delårsrapporten framkommer att några risker har fått en förändrad riskvärdering, sedan verksamhetsplanen för 2023 togs fram. Risken för *antagonistiskt angrepp* har fått ett ökat riskvärde, eftersom förvaltningen med rådande säkerhetsläge nationellt bedömer att sannolikheten för att denna risk ska materialiseras har stigit. Risken för *intäktsbortfall* har också fått en ny riskvärdering, på grund av omfattande störningar inom pendeltågstrafiken<sup>31</sup>, som resulterat i att färre väljer att åka pendeltåg än tidigare. Enligt förvaltningen har nivån på resandet inte uppnått prognostiserade nivåer under sommaren. Risken för *försenad trafikstart av tillkommande anläggningar och fordon avseende utbyggd tunnelbana* har fått ett sänkt riskvärde. Den förändrade värderingen beror på en översyn som förvaltningen genomfört, vilken resulterat i en förändrad konsekvensbedömningen.

### 3.4.3. Bedömning

Revisionen bedömer att nämnden upprättat en för året aktuell plan för intern kontroll, utifrån dokumenterad risk- och väsentlighetsanalys, samt följt upp densamma i samband med nämndens delårsrapportering för året. Revisionen noterar att trafiknämnden fortsätter utvecklingsarbetet inom risk och intern kontroll. Revisionen kommer att följa arbetet även fortsättningsvis.

<sup>31</sup> Under 2023, har pendeltågstrafiken drabbats av inställd trafik, delvis på grund av en omfattande lokförarbrist hos MTR.

### **3.5. Ledningsnära kostnader och representation**

Trafikförvaltningen har en administrativ bestämmelse som reglerar ledningsnära kostnader och representation<sup>32</sup>. Enligt denna ska slutattest aldrig göras av eget deltagande kopplat till resor och representation. Detta ska istället göras av närmsta chef.

Granskning visar att det inte finns några specifika beloppsspärrar inlagda i systemet för att kontrollera representation. De beloppsspärrar som finns är kopplade till de vanliga attestbehörigheterna, som baseras på roll i systemet. Det ingår i rollen/befattningen som utbetalningsattestant att eskalera vidare egna kostnader i systemet, oavsett beloppets storlek. Att skicka fakturan vidare för slutattest är alltså en manuell aktivitet, och det finns risk för att en person med behörighet i systemet kan attestera sina egna utlägg. De stickprov som genomförts har dock inte visat på några avvikelser från bestämmelsen.

### **3.6. Intern kontroll i ekonomiprocesserna**

Biljettintäkter utgör en av de största intäktsposterna i nämndens räkenskaper. Revisionen har granskat och testat de kontroller som finns för att upptäcka felaktigheter i biljettintäkterna. Under året har det tidigare biljettsystemet SL Access fasats ut, och helt ersatts av ett nytt system, TAP. Övergången till TAP har inneburit att kontrollerna numer sköts av trafikförvaltningen, och inte som tidigare av leverantör. Detta innebär att förvaltningen har en bättre översyn av processen för kontroller i stort.

I SL Access fanns en funktion för att hantera resenärernas så kallade reskassa. Möjligheten att använda reskassa finns inte i det nya systemet. Resenärer ska efter stängning av SL Access ha rätt att få sin reskassa återbetald. För att hantera den skuld till resenärer som reskassan utgör, har en särskild systemlösning byggts. I samband med nedstängning av SL Access genomfördes en utredning för att fastställa storleken på den kvarstående skulden. Genom utredningen noterades nya differenser som till del inte varit kända för verksamheten sedan tidigare. Den totala differensen uppgår till 23 mnkr och är hänförlig till faktorer som bedrägeri, återanvändning av kort efter kortrekonstruktion och obekräftade påfyllningstransaktioner. De negativa värdena har varit inkluderade i SL Access bokföringsposter, vilket har minskat SL:s skuld till kund i bokföringen. Att beloppet är av en så betydande storlek förklaras av att det byggts upp över tid, och inte hanterats tidigare. Summan har följt med och byggts upp över systemets livscykel.

I intervjuer framkommer att det nya biljettsystemet är kravställt och framtaget utifrån andra förutsättningar. Det ger helt andra möjligheter att ta fram exakta detaljer kring vilka transaktioner och biljetter bokföringen består av. I det nya biljettsystemet uppges att det inte finns motsvarande oidentifierade differenser som dem som genom åren byggdes upp i SL Access.

<sup>32</sup> TN-S-609494

## Bedömning

Revisionen konstaterar att det nya biljettsystemet bör kunna skapa bättre förutsättningar för avstämning mellan försäljning och betalning än vad som varit möjligt med SL Access. Revisionen kommer att följa upp hanteringen av reskasseskulden till årsrapporteringen, då det behöver säkerställas att nämnden hanterar den skuld som kvarstår i enlighet med gällande redovisningsmässiga riktlinjer. Den uppföljande granskningen kommer att inkludera implementering och migrering av data mellan de olika biljettsystemen.

### 3.7. Granskningar utan väsentliga iakttagelser

Revisionen har granskat trafiknämndens delegationsordning, för att säkerställa att den upprättats i enlighet med kommunallagen och nämndens reglemente. Inga väsentliga iakttagelser har noterats.

Också bokslutsprocessen, leverantörsfakturahantering samt fullmakter och behörigheter har granskats utan väsentliga iakttagelser.

### 3.8. Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer

#### 3.8.1. Trafiksäkerhetsmål

Revisionen har tidigare granskat<sup>33</sup> hur trafiknämnden styr trafiksäkerhetsarbetet inom den vägbundna kollektivtrafiken så att fullmäktiges mål uppnås. I granskningen lämnades en rekommendation om att nämnden 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<sup>34</sup>.

Revisionens uppföljande granskning visar att trafiknämnden fortfarande inte har fastställt några trafiksäkerhetsmål, och att uppföljning inte sker på nämndnivå. Däremot visar uppföljningen att förvaltningens nybildade säkerhetsavdelning har tagit fram ett nytt arbetssätt för ökad trafiksäkerhet, som inkluderar mätbara mål. Förvaltningen uppger att den nuvarande trafiksäkerhetsindikatorn, som ingår i trafikförsörjningsprogrammet<sup>35</sup>, inte återspeglar trafiksäkerhetsläget inom kollektivtrafiken på rätt sätt. Detta beror delvis på problemen för förvaltningen med att driva pendeltrafik under 2023, vilket har lett till färre tågkilometer. Denna nedgång har i sin tur påverkat indikatorns mätvärde negativt, även om antalet händelser inte ökat. Förvaltningens plan är att föreslå det nya arbetssättet för nämnden, så snart de säkerställt dess funktionalitet.

Det nya arbetssättet bygger på mätbara säkerhetsindikatorer, som förvaltningen tagit fram för samtliga trafikslag. Indikatorerna är kopplade till förvaltningens övergripande

<sup>33</sup> Regionrevisorerna projektrapport 3/2017 Trafiksäkerhetsarbete inom den vägbundna kollektivtrafiken

<sup>34</sup> Rekommendation nr 28845

<sup>35</sup> Indikatorn mäter antalet händelser per miljon tågkilometer.

trafiksäkerhetsmål, dvs. att antalet allvarligt skadade och omkomna till följd av förvaltningens verksamhet ska minska<sup>36</sup>. Varje trafikslag har numer en uppsättning säkerhetsindikatorer, som utgörs av kategorier av oönskade händelser. Dessa kategorier har identifierats som risker, och deras förekomst kan ha betydande inverkan på möjligheten att uppfylla förvaltningens övergripande säkerhetsmål.

Indikatorerna följs upp regelbundet vid ett säkerhetsstyrningsmöte<sup>37</sup>, där månadsutfall för respektive säkerhetsindikator följs upp mot fastställda acceptabla säkerhetsnivåer<sup>38</sup> för respektive trafikslag. Förvaltningen följer dessutom upp trafikutövarnas och drift- och underhållsentreprenörernas rapportering vid ett särskilt förvaltningsmöte för trafiksäkerhet. Om acceptabla nivåer överskrids beslutas om orsaksanalyser, samt korrigerande och riskreducerande åtgärder. Av intervjuer framgår att det kvarstår brister avseende trafikutövarnas inrapportering, vilken enligt uppgift sker med varierande kvalitet och resultat. Detta är något som förvaltningen aktivt arbetar med att förbättra.

### Bedömning

Nämnden har fortfarande inte fastställt trafiksäkerhetsmål inom den vägbundna kollektivtrafiken. Revisionen ser dock positivt på de åtgärder som förvaltningen hittills vidtagit, som innebär att säkerhetsområdet fått ett ökat fokus. Detta gäller framför allt bildandet av en separat säkerhetsavdelningen med det huvudsakliga ansvaret för trafiksäkerhet, samt framtagandet av både trafiksäkerhetsmål och indikatorer för samtliga trafikslag. Mot bakgrund av dessa åtgärder bedöms avsikten med rekommendationen vara omhändertagen. Givet att det också finns en plan för att nämnden framöver ska besluta om arbets sättet, bedöms rekommendationen inte längre vara aktuell.

#### 3.8.2. Program Nästa biljettsystem

Revisionen har tidigare granskat trafiknämndens arbete med ett nytt biljettsystem, med ett särskilt fokus på formerna för beslut kopplade till bytet av biljettsystem. År 2017 inrättades på trafikförvaltningen programmet *Nästa Biljettsystem* för att organisatoriskt samla pågående och nya projekt inriktade mot att utveckla ett nytt biljettsystem. I årsrapporten 2018<sup>39</sup> och 2020<sup>40</sup> till trafiknämnden konstaterade revisionen att det fanns prognostiserade investeringsvolymerna för det nya biljettsystemet, vilka inte fanns upptagna i nämndens investeringsplan trots att de låg över beloppsgränserna för när investeringsbeslut ska lyftas till fullmäktige. Trafiknämnden rekommenderades

<sup>36</sup> Förvaltningens mål bygger på indikatorn "Antalet omkomna och allvarligt skadade i den upphandlade spårtrafiken ska minska" till målet "Smart kollektivtrafiksystem" i fullmäktiges trafikförsörjningsprogram.

<sup>37</sup> Regionrevisorerna, Trafiknämndens årsrapport

<sup>38</sup> Det finns tre uppsatta acceptabla säkerhetsnivåer (bygger på standardavvikelse).

<sup>39</sup> Regionrevisorerna, Årsrapport 2018 Trafiknämnden

<sup>40</sup> Regionrevisorerna, Årsrapport 2020 Trafiknämnden

därför att se till att investeringarna inom program Nästa Biljettsystem tillställs fullmäktige för genomförandebeslut som ett samlat investeringsobjekt<sup>41</sup>. Vidare rekommenderades trafikförvaltningens ledning att under 2021 ta upp program Nästa Biljettsystem samlat, som ett specificerat investeringsobjekt i planerings- och uppföljningsdokument<sup>42</sup>.

Trafiknämnden delade inte revisionens bedömning att investeringarna kopplade till det nya biljettsystemet var att betrakta som ett samlat investeringsobjekt. I stället betonades att arbetet bestod av olika aktiviteter och/eller projekt inom biljett- och betalområdet, vilka befann sig i olika faser och där funktioner och tjänster lanserades löpande, efterhand som de färdigställdes. Beslutet att ändå samla dessa organisatoriskt i ett gemensamt program motiverades av ett behov av gemensam styrning, planering och ett effektivt resursutnyttjande. Inom programmet har beslut fattats enligt gällande delegationsordning, och per ingående projekt.

### **Bedömning**

Från och med våren 2023 är det nya biljettsystemet implementerat, och program Nästa Biljettsystem är därmed avslutat. Tidigare lämnade rekommendationer bedöms därmed inte längre vara aktuella. Revisionen noterar dock att trafikförvaltningen har identifierat en problematik kopplad till tillämpningen av Region Stockholms investeringsprocess<sup>43</sup> för investeringar inom IT-området. Förvaltningen arbetar med att ta fram en anpassad process för IT-investeringar, och revisionen kommer att fortsätta följa detta arbete.

#### **3.8.3. Efterannonsering samt uppföljning av direktupphandlingar**

Revisionen har tidigare rekommenderat trafikförvaltningen att säkerställa att upphandlingar efterannonseras i enlighet med krav i lagstiftningen.<sup>44</sup>

Årets granskning visar att en systematik för att följa upp att direktupphandlingar efterannonseras har införts på förvaltningen. I avsaknad av ett systemstöd har avdelningen utvecklat ett system med en ärendelogg, där alla upphandlingar som ska anmälas till avdelningen loggas, bedöms och följs upp enligt de kriterier som gäller. Detta innefattar efterannonsering. Om bedömning görs att en direktupphandling ska efterannonseras markeras detta i ärendeloggen och det följs upp att så sker. Detta arbetssätt är en utveckling av den tidigare ärendelogg som användes, där efterannonseringen inte fanns med.

Granskningen visar vidare att det finns skriftlig instruktion för att genomföra efterannonsering. En handbok för inköp är även under utveckling på avdelningen. Målet är att denna ska kunna publiceras på intranätet. Avtal som inte är direktupphandlingar ska genomföras i upphandlingssystemet TendSign, där finns en automatiserad process som

<sup>41</sup> Rekommendation nr 58179

<sup>42</sup> Rekommendation nr 58180

<sup>43</sup> Riktlinje investeringar, RS 2021-0286

<sup>44</sup> Rek. 77067 Årsrapport 2021 trafiknämnden, Regionrevisorerna



innebär att efterannonsering ska utföras, och påminnelser sänds regelbundet ut till ansvarig tills efterannonseringen är gjord.

Revisionen har även tidigare rekommenderat trafiknämnden att säkerställa att uppföljningar görs av genomförda upphandlingar så att samtliga direktupphandlingar över 100 000 kr beslutas i enlighet med det interna regelverket.<sup>45</sup>

Årets granskning visar att det sedan februari 2023 genomförs kontroller av samtliga nya leverantörer månadsvis. Antalet nya leverantörer brukar uppgå till ca 20-30 st. Dessa leverantörer kontrolleras mot befintliga avtal för att se om det redan finns relevanta avtal som motsvarar fakturan. Om så inte är fallet kontaktas fakturaansvarig för att se om ett avtal finns. En rutin har upprättats för detta arbete, och alla nya leverantörer kontrolleras enligt denna metod.

Dessutom genomförs stickprovskontroller i den samlade huvudboken för att upptäcka direktupphandlingar som görs utanför systemet. Förvaltningen gör slumpmässiga kontroller av ett antal leverantörer. Förvaltningen jämför de aktiva avtal som finns i TendSign mot fakturor, för att identifiera fakturor utan avtal i TendSign för kontroll mot beställarna. Denna process beskrivs i en rutin.

Av granskningen framgår att inom ramen för dessa kontroller så har man inte funnit några otillåtna direktupphandlingar, dock har man upptäckt vissa avvikelser som har eskalerats till säkerhetsavdelningen. Arbetet med dessa kontroller är ett led i verksamhetsutvecklingen som pågår på Sektionen Inköp och upphandling, med stöd av sektion risk och interkontroll.

### **Bedömning**

Revisionen ser positivt på att förvaltningen infört ett nytt arbetssätt med en uppdaterad ärendelogg och rutin för efterannonsering av direktupphandlingar. Detta ger förutsättningar för ett strukturerat arbete med efterannonsering av direktupphandlingar trots att ett systemstöd i dagsläget saknas.

Vidare bedömer revisionen att den nya metodiken för leverantörskontroller samt stickprov ger förutsättningar för en strukturerad uppföljning av direktupphandlingar. Revisionen bedömer rekommendationerna som åtgärdade.

#### **3.8.4. Styrning av trafikplaneringen**

Revisionen har rekommenderat trafiknämnden att säkerställa att styrningen av trafikplaneringen som helhet omfattar principiella ställningstaganden och prioriteringar. I prioriteringar ingår även att ta ställning till hur ekonomiska förutsättningar och eventuella målkonflikter ska hanteras<sup>46</sup>. Trafiknämnden arbetar med ett flertal olika strategiska, styrande dokument för kollektivtrafikens utveckling<sup>47</sup>. De styrande dokumenten har varierande konkretiseringsgrad, tidshorisont, omfattning och användningsområde.

<sup>45</sup> Rek. 77066 Årsrapport 2021 trafiknämnden, Regionrevisorerna

<sup>46</sup> Rekommendation nr 28842

<sup>47</sup> För en genomgång, se Regionrevisorerna, Årsrapport 2022 Trafiknämnden.

En del av dokumenten är politiskt beslutade, övergripande/strategiska och långsiktiga<sup>48</sup>. Andra dokument har en mer verksamhetsnära karaktär och är därmed att betrakta som förvaltningsinterna styrdokument<sup>49</sup>. Dessa senare beslutas på tjänstemannanivå.

Vid uppföljande granskning till delåret 2022 konstaterade revisionen att en del väsentliga styrdokument ännu inte var fastställda, och därför inte kunde bedömas. Det rörde sig om så kallade *utvecklingsplaner* per trafikslag och den *genomförandeplan* som ska ligga till grund för budget och investeringsplan. Planerna har nu fastställts, och revisionen konstaterar att dokumenten innehåller skrivningar om prioriteringsprinciper och målkonflikter.

I genomförandeplanen står, bland annat, att *ekonomiska ramar* har högre prioritet än uppfyllandet av trafikförsörjningsprogrammets långsiktiga mål respektive kollektivtrafikplanens nedbrutna mål och behov. Det framgår också att åtgärder som bidrar till *ökat resande* ska prioriteras framför sådana som bidrar till ökad kundnöjdhet samt att åtgärdsförslag ska prioriteras enligt en tregradig skala: *systemkritiska* åtgärder för god funktion i befintligt system (nivå 1), *systemutvecklande och effektiviserande* åtgärder (nivå 2) och *höjd ambitionsnivå* för regional tillgänglighet (nivå 3).

Utvecklingsplanerna tar avstamp i Kollektivtrafikplan 2050, som i sin tur utgår från målformuleringar i RUFSS 2050. Revisionen har granskat Utvecklingsplan Buss och kan ur denna utläsa att arbete pågår med att bryta ner de övergripande målen ytterligare, så att de blir tillämpbara per trafikslag. Det framgår även att målkonflikter som kan uppstå mellan system och behov kommer att hanteras genom utveckling av prioriteringsmodeller för verksamheten. Revisionen kan också konstatera att den remissversion som föreligger av det reviderade trafikförsörjningsprogrammet<sup>50</sup> innehåller ett avsnitt om hantering av målkonflikter. Målkonflikter lyfts här som någonting som inte går att undvika, utan istället kontinuerligt behöver hanteras. Hantering sker i många fall genom prioritering mellan mål, och sådan prioritering kan förändras över tid och mellan år. I remissversionen framhålls att det tydligt behöver framgå i planer och beslut vad som har prioriterats och vad som har prioriterats bort, givet exempelvis budgetramar och investeringsutrymme.

## Bedömning

Revisionen bedömer att trafiknämndens övergripande styrande dokument för trafikplanering omfattar vissa principiella ställningstaganden, liksom principer för prioritering och hantering av målkonflikter. Fortsatt utvecklingsarbete när det gäller prioriteringsmodeller pågår. Revisionen bedömer därmed rekommendationen som åtgärdad.

<sup>48</sup> Trafikförsörjningsprogrammet, Kollektivtrafikplan 2050 och Trafiknämndens strategier.

<sup>49</sup> Riktlinjer, Utvecklingsplaner, Försörjningsplaner samt Genomförandeplan.

<sup>50</sup> TN 2020-0554

### 3.8.5. Sjötrafikutskottets beslutanderätt

Trafiknämnden har tidigare rekommenderats att säkerställa att den beslutanderätt som delegeras till sjötrafikutskottet överensstämmer med delegeringsreglerna i kommunallagen, och är tillräckligt specificerad<sup>51</sup>.

Nämnden har i januari 2023 reviderat såväl delegationsordning som instruktion för utskott. Nämnden har i både delegationsordning och instruktion i tillräcklig omfattning specificerat sjötrafikutskottets delegation, och den bedöms vara i linje med delegeringsreglerna i kommunallagen. Revisionen bedömer därmed rekommendationen som åtgärdad.

### 3.8.6. Rekommendationsuppföljning kopplad till ekonomiprocesserna

Revisionen har följt upp rekommendationer kopplade till riskbedömning och åtgärder för kontroll i IT-system och styrning av IT-leverantörer, avskrivningar och aktivering, intern kontroll av avtal samt genomgång av fastighetsbestånd och avtal i avtalsdatabasen<sup>52</sup>. Arbete pågår kopplat till samtliga rekommendationer men är ännu inte slutfört. Rekommendationerna bedöms som delvis åtgärdade.

## 4. Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

### 4.1. Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat – prognos per 2023-08-31

#### 4.1.1. Ekonomiskt resultat

Nämnden prognostiserar årets resultat för FUT till 0 kr, vilket är i linje med fullmäktiges resultatkrav. Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt.

Periodens investeringar uppgår till 3 417 mnkr. För helåret 2023 är prognosen 6 391 mnkr, vilket understiger budget med 651 mnkr.

Att den totala prognosen för investeringar understiger budget är främst hänförlig till problem med entreprenören för Järfällatunneln (se nedan), samt förseningar och lägre framdrift i andra projekt.

Avvikelser mellan prognos och budget analyseras per investeringsobjekt. Till stor del är avvikelserna hänförliga till tidsförskjutningar, men även till omplanering utifrån optimeringsarbete samt utredningsarbeten, och i ett fall uppsägning av avtal (se nedan).

<sup>51</sup> Rekommendation nr 58182

<sup>52</sup> Rekommendation nr 97870, 97869, 28798 samt 28802

Revisionen konstaterar att nämnden/FUT i likhet med tidigare lyfter ekonomiska risker förknippade med index. Den totala investeringsutgiften för FUT:s projekt utgår från prisnivån i januari 2016 i de avtal som tecknats inom ramen för Stockholms- och Sverigeförhandlingarna. Prognosen har räknats upp till dagens prisnivå med utfall för KPI, vilket är vad som stipuleras i avtalen mellan parterna. Därefter har investeringsprognosen räknats upp med en KPI-prognos framåt, i enlighet med regionledningskontorets anvisningar. Liksom tidigare understryker nämnden/FUT att det finns en risk att KPI-ökningen blir lägre än faktiskt byggindex, som är det index som nämnden/FUT arbetar med i sina avtal. Den här utgiftsriskerna täcks inte i gällande avtal. Nämnden/FUT rapporterar att risken är väsentlig och att den har börjat falla ut under de senaste åren.

Ingen redovisning av faktiska belopp ingår dock i delårsrapporten. Nämnden redogör för ett antal åtgärder som har vidtagits för att minska indexpåverkan, vilka under tidigare perioder har minskat skillnaden mellan byggindex och KPI. Rådande indexläge har dock resulterat i en ökande differens mellan byggindex och KPI.

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

#### *Tunnelbanan till Barkarby*

Tunnelbana till Barkarby innebär en förlängning av Blå linje från den befintliga stationen Akalla till Barkarby pendeltågsstation via Barkarbystaden.

Förvaltningen rapporterar att produktion pågått i den stora berg- och anläggningsentreprenaden *Järfällatunneln* under inledningen av året. Den anlitate entreprenören har dock under en längre tid legat efter i tidplan avseende bland annat anläggnings- och betongarbeten. Detta medförde att FUT avbeställde cirka hälften av kvarvarande entreprenad och under våren upphandlat ny entreprenad för att färdigställa dessa delar.

Entreprenören hävde kontraktet den 4 augusti med hänvisning till uteblivna betalningar. Förvaltningen menar att detta inte stämmer och innebär en obefogad hävning som utgör ett väsentligt kontraktsbrott. Dessutom menar förvaltningen att flera överenskomna leveranser inte var klara i tid. Produktionen har stått stilla sedan i maj.

Mot bakgrund av ovan och efter en längre tid av problem där den ursprungliga entreprenören i Järfällatunneln inte levt upp till kontraktsvillkoren, har även förvaltningen den 7 augusti valt att häva kontraktet.

#### *Åtgärder*

Av förvaltningen rapportering framgår att en ny upphandling för kvarvarande arbeten skickades ut den 21 augusti, med mål att skriva kontrakt under hösten. I slutet av tertialet har arbete även pågått med att göra tunnarna startklara för en ny entreprenör.

Sedan tidigare finns kontrakterade entreprenörer för efterföljande entreprenader<sup>53</sup>. Arbetet har pågått under året med att hantera och planera förutsättningarna effekten av förändringarna på de efterföljande entreprenaderna.

### *Ekonomi*

Prognosen för helåret uppgår till 365 miljoner kronor vilket understiger budget med 564 miljoner kronor. Avvikelsen är direkt hänförlig till de problem som uppstått med entreprenören i Järfällatunneln och hävning av kontraktet.

### **Bedömning**

Revisionen bedömer nämndens/FUTs prognos för det ekonomiska resultatet i allt väsentligt som rimlig. Revisionen bedömer vidare att det föreligger en betydande ekonomisk risk kopplat till differensen mellan byggindex och KPI. En kontinuerlig analys och uppföljning behöver efterfrågas av nämnden och återrapporteras till fullmäktige.

### **Rekommendation:**

- Trafiknämnden bör efterfråga en kontinuerlig analys och uppföljning av indexutvecklingen samt säkerställa att återrapportering sker till fullmäktige.

#### 4.1.2. Verksamhet

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

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

För det verksamhetsspecifika målet *2035: Region Stockholms verksamheter är resilienta* har nämnden/FUT prognostiserat måluppfyllelse för indikatorn *Antal olyckor med frånvaro mer än åtta timmar per miljon arbetade timmar*. Av delårsrapporten framgår att mätetalet LTAR (Lost Time Accident Rate) anger antalet arbetsplatsolyckor med frånvaro i mer än 8 timmar per miljoner arbetade timmar<sup>54</sup>. Enligt nämnden/FUT är målet för 2023 att olycksfallsfrekvensen (LTAR) ska ligga under 8,0. I avstämning under augusti låg värdet på 6,4, vilket ses som en utveckling i rätt riktning.

Den av nämnden beslutade indikatorn *90 procent av revisionsprogrammet för 2023 ska genomföras enligt plan*, kommer enligt nämndens prognos inte att uppnås. Det framgår av delårsrapporten att en översyn av resurssättning pågår för att kunna genomföra fler revisioner i enlighet med beslutad revisionsplan.

<sup>53</sup> bygg- och installation samt bana, el 400 V

<sup>54</sup> LTAR är ett mätetal som är vanligt i branschen, vilket möjliggör såväl uppföljning över tid som jämförelser med andra jämförbara aktörer.

Trafiknämnden har två specifika fullmäktigeuppdrag med koppling till FUT:s verksamhet: *Ta fram behovsanalys för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad samt utreda kollektivtrafikplanens åtgärder respektive att återkomma till fullmäktige med förslag till genomförandeaftal för objekten Tunnelbanestation Hagalund och Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan*<sup>55</sup>. Status för båda uppdragen anges vara pågående enligt plan.

### **Bedömning**

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

## **4.2. Intern styrning och kontroll**

### 4.2.1. Ekonomi- och verksamhetsstyrning

Revisionen har granskat ekonomi- och verksamhetsstyrning utan väsentliga iakttagelser.

### 4.2.2. Riskanalys och plan för intern kontroll 2023

Trafiknämnden har fastställt en för året aktuell plan för intern kontroll avseende förvaltning för utbyggd tunnelbana<sup>56</sup>. I samband med nämndens delårsrapport har planen för intern kontroll följts upp och en ny riskbedömning har gjorts.

Nämnden/FUT har sammantaget identifierat 26 risker som tagits med i planen för intern kontroll, 11 risker värderas till mycket hög, 14 som hög och en som medelhög. Riskerna är kopplade till fullmäktiges mål och indelade i olika områden.

Följande fem risker har högst riskvärdering av samtliga 26 risker och har även högsta möjliga riskvärde, enligt regionens modell för värdering av risker:

- *Hanteringen av berg innehållande sulfider med försurningspotential*
- *Indexutveckling överskrider intäktsutvecklingen eller indexutvecklingen är Högre än beräknat*
- *Otillräcklig klassning av informationstillgångar*
- *Risk för felaktiga externa betalningar*
- *Risk för felaktigheter i den finansiella rapporteringen*

Revisionen noterar dock att för de två sistnämnda riskerna finns varken kontroll eller åtgärd beskrivet i delårsuppföljningen. Dessa risker är dock obligatoriska enligt anvisning från regionledningskontoret och ska finnas med i delårsrapportering och uppföljning av plan för intern kontroll.

Vidare noterar revisionen att de två obligatoriska riskerna gällande betalningar och finansiell rapportering bedömdes ha mycket låg risk i Interkontrollplanen för 2023, men

<sup>55</sup> FUT 2021 - 0414

<sup>56</sup> RS 2023-0407

i uppföljningen har de fått högsta möjliga riskvärde. Revisionen noterar att den förändrade riskvärderingen inte har kommenterats i uppföljningen.

Risken *Brist på cement* har nedvärderats. Riskerna *Kostnad för tunnelbana till Älvsjö överskrider ram inför styrelsens kontrollstation 2, Bristande implementering av nya/förändrande krav från myndigheter eller i lag och förordning, Överlämning/mottagning dokumentation inkl. förvaltningsdata saknas* (t.ex. BIM) och *Entreprenadberg klassas som avfall istället för biprodukt* har nedvärderats från mycket hög till hög.

Risken *Mottagandet av modell för anläggningen fungerar inte, produktionsstörningar, otillräcklig klassning av informationstillgångar och Bristande följsamhet mot uppförandekoden* har uppvärderats från hög till mycket hög.

Revisionen har tidigare rekommenderat att ledningen för FUT bör säkerställa att de förändringar som görs i plan för intern kontroll under innevarande år tydligt framgår och kommenteras i delårsrapport och verksamhetsberättelse.<sup>57</sup>

För att få en transparent redovisning där det tydligt framgår vilka risker som tillkommit eller inte längre är aktuella bör förändringarna kommenteras i enlighet med regionledningskontorets anvisningar. Förändringarna går nu endast att se om man jämför bilagorna till interkontrollplanen med bilagor för interkontrollplanen i budget 2023.

### **Bedömning**

Revisionen bedömer att nämnden/FUT upprättat en aktuell plan för intern kontroll, utifrån dokumenterad risk- och väsentlighetsanalys, samt följt upp densamma i samband med nämndens/FUT:s delårsrapportering. Nämnden/FUT arbetar med risker, riskbedömning och åtgärder löpande, vilket medför att risker i plan för intern kontroll kan förändras under innevarande år.

Att risker tillkommer, tas bort eller får ändrad riskvärdering utan att det kommenteras försvårar jämförelser mellan delårsuppföljning och planen för internkontroll. Revisionen bedömer därför, i likhet med tidigare, 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 för att underlätta för trafiknämnden som har ansvar för att en tillräcklig intern kontroll säkerställs. Rekommendationen bedöms som ej åtgärdad.

#### **4.2.3. Intern kontroll i ekonomiprocesserna**

Sedan 1 januari 2020 redovisas de investeringar som förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för inom SL. Detta sker i den särskilda resultatenheten SL/FUT<sup>58</sup>. 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

<sup>57</sup> Rekommendation 97871, Regionrevisorerna årsrapport trafiknämnden, 2022

<sup>58</sup> Med undantag för ett fåtal anläggningar som ägs av Region Stockholm

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. Revisionen har tidigare granskat trafiknämndens styrning av aktiveringsprocessen för utbyggnationen av tunnelbanan<sup>59</sup>.

Auktoriserad revisors uppföljande granskning visar att förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen efter inrättandet av SL/FUT i huvudsak har fortsatt att arbeta som två separata verksamheter. En förutsättning för nuvarande arbetssätt är bland annat att SL som juridisk person, inbegripet sina två redovisningsenheter, ska tillämpa samma redovisningsprinciper.

Av auktoriserad revisors granskning framgår att samtliga ekonomiska transaktioner för de två enheterna SL/TF och SL/FUT har inträffat i den juridiska personen AB SL, och det är utifrån den aspekten som granskningen har utförts. Under förutsättning att det finns gemensamma interna kontroller, system, rutiner och kvalitetssavstämningar som säkerställer att respektive enhet, i detta fall SL/TF och SL/FUT, utför sina uppgifter på ett korrekt sätt, finns det inga krav i gällande regelverk att båda enheterna måste följa upp samtliga ekonomiska transaktioner som sker inom den juridiska personen SL.

Auktoriserad revisors granskning visar att de förutsättningar som nämns ovan inte säkerställts fullt ut, för att SL:s vd ska kunna ta det ansvar som aktiebolagslagen föreskriver. Förvaltningarna arbetar på olika sätt när det gäller bland annat underlag och dokumentation, som ska ligga till grund för aktiveringar av investeringar. Det behöver därför säkerställas att SL:s VD har insyn i interna kontroller, system och rutiner gällande aktiveringsprocessen. Det krävs även samsyn mellan förvaltningarna kring vilka redovisningsprinciper som ska tillämpas.

I relation till SL:s VD:s insyn i SL/FUT:s verksamhet underströk revisionen i årsrapporten för 2022 att samverkan och informationsutbyte mellan nämndens två förvaltningar behövde förstärkas. Nämnden/FUT framhåller i sitt yttrande på årsrapporten att samarbete mellan förvaltningarna sker på flera nivåer och att full transparens och insyn råder för den del av FUT:s verksamhet som bedrivs i resultatenheten SL/FUT. Årets granskning visar dock att så inte är fallet.

### **Bedömning**

Revisionen bedömer att SL:s styrelse och verkställande direktörens insyn i SL/FUT:s verksamhet behöver stärkas, med hänvisning till det ansvar som definieras i aktiebolagslagen. Revisionen menar att samverkan och informationsutbyte mellan förvaltningarna rörande redovisningen behöver stärkas, vilket är en fråga som behöver hanteras av förvaltningarnas respektive ledning. För den mer praktiska hanteringen av aktiveringar, bedömer revisionen att det bör säkerställas att de förutsättningar som ska före-

<sup>59</sup> Regionrevisorerna, Årsrapport 2022 trafiknämnden



ligga enligt gällande regelverk uppfylls. Detta är särskilt viktigt för att säkerställa gemensamma redovisningsprinciper och insyn från SL:s styrelse och VD, som ska ta ansvar för hela verksamheten.

#### **Rekommendation:**

- Ledningen för trafikförvaltningen respektive FUT bör gemensamt säkerställa interna kontroller, system, rutiner och kvalitetssavstämningar mellan SL/TF och SL/FUT gällande aktiveringsprocessen.

#### 4.2.4. Granskningar utan väsentliga iakttagelser

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

## **5. Räkenskaper**

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

### **5.1. Delårsrapport 2023-08-31**

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

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

## **6. Yttrande över Årsrapport 2022**

Nämnden har 2023-08-29 lämnat yttrande över revisionens årsrapport för 2022.

Nämnden har i sitt yttrande framhållit synpunkter som avviker från revisionens synpunkter i rapporten. Nämnden/TF delar inte revisionens bedömning att aktivering av investeringar inte utförs löpande, utan menar att detta görs löpande men att den största andelen av aktiveringar sker i december.

Nämnden/FUT delar inte revisionens bedömning att samverkan och informationsutbyte mellan nämndens två förvaltningar behöver förstärkas (se avsnitt 4.2.3).

## 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, saktighet 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.regionstockholm.se](http://www.regionstockholm.se). Det går även att prenumerera på regionrevisorernas nyhetsbrev genom att anmäla intresse via e-postmeddelande till [regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se](mailto: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](mailto:regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se)

**Hemsida:** [www.regionstockholm.se](http://www.regionstockholm.se)

Regionrevisorerna


## Rekommendationer till nämnd/styrelse – Delår 2023

### Trafiknämnden/Trafikförvaltningen


#### Avtalsstyrning och uppföljning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
97872 Från rapport 2022 Årsrapport	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.	–	

#### 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.		<b>Delår 2023</b>  Revisionen konstaterar att utveckling skett vad gäller anpassning av trafikutbud och effektivisering av trafikavtal och att nämnden därmed har stärkt sin styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen. Budgetunderlaget redogör för kostnadsutvecklingen framåt. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

#### Fastighetsförvaltning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28802 Från rapport 2012 Årsrapport	Trafiknämnden bör fullfölja och slutföra det pågående arbetet med genomgång av fastighetsbeståndet i Fastnet mot befintliga avtal och säkerställa att avtalen finns tillgängliga i avtalsdatabasen. Vidare rekommenderar vi att en		<b>ÅR 2022</b>  En genomgång av fastighetsbeståndet i fastighetssystem pågår. Arbetet inkluderar genomgång av befintliga avtal för

## Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
<b>Tidigare ID</b> 25	fullständig inventering och uppmätning av lokalbeståndet genomförs. Dessa åtgärder är avgörande för att säkerställa den information som ligger till grund för hyresfaktureringen.		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 <b>Från rapport</b> 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 fastighetsägar- och byggherreansvar för kollektivtrafikens fastigheter.	—	<b>Delår 2022</b>  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.

**Hållbarhet**

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
66463 <b>Från rapport</b> 2021/02 Projekt rapport	Trafiknämnden bör besluta om klimat-, risk- och sårbarhetsanalysen i enlighet med fullmäktiges budget.	●	<b>Tertial 1 2023</b>  Revisionen har inte funnit beslut i nämnden om risk- och sårbarhetsanalys och avvaktar uppföljning till slutet på 2023. Rekommendationen bedöms därmed inte vara åtgärdad.

**Inköp och upphandling**

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28803 <b>Från rapport</b> 2013 Delrapport <b>Tidigare ID</b> 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.	●	<b>Delår 2022</b>  revisionens uppföljande granskning visar att det fortsatt saknas en rutin, med systemstöd, som möjliggör och tydliggör ansvar för kontroll av totala volymer inköp per

## Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			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 <b>Från rapport</b> 2015/3 Projektrapport <b>Tidigare ID</b> 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.	●	<b>Delår 2022</b>  Granskningen visar att det i dagsläget finns en trafikupphandlingsplan där strategiska utvärderingar, förberedande arbete inför en upphandling och studier tidsätts. En övergripande upphandlingsplan för hela förvaltningen är även framtagen, det har dock förekommit svårigheter för vissa avdelningar att sammanställa sitt upphandlingsbehov. Ett utvecklingsarbete med införande av utvecklingsplaner leds av SU, med syfte att bland annat förbättra den förvaltningsgemensamma upphandlingsplanen. Revisionen ser positivt på trafiknämndens pågående arbete. Rekommendationen bedöms delvis åtgärdad.
77066 <b>Från rapport</b> 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.	●	<b>Delår 2023</b>  Revisionen bedömer att den nya metodiken för leverantörskontroller samt stickprov ger förutsättningar för en strukturerad uppföljning av direktupphandlingar. Revisionen bedömer rekommendationen som åtgärdad.


**Investeringar**

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
73831 <b>Från rapport</b>	Trafiknämnden bör tydliggöra förutsättningarna och formerna för samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT	-	


## Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
2021/08 Projektrapport	för att undvika målkonflikter i förvaltningarnas olika uppdrag.		
54035 <b>Från rapport</b> 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.	●	<b>Delår 2022</b>  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 <b>Från rapport</b> 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.	●	<b>Delår 2022</b>  Utveckling och förbättring har skett kopplat till investeringskalkyler och ekonomisk analys i underlagen för investeringsbeslut. Fortsatt förbättringspotential bedöms dock finnas med anpassning och standardisering av en miniminivå för olika investeringstyper, så att det blir enklare att följa förändringar genom investeringens olika faser. Helheten kan granskas först när det finns investeringar som genomgått hela investeringsprocessen enligt regionens riktlinje för investeringar. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
58177 <b>Från rapport</b> 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att utvärdering och erfarenhetsåterföring i avtalshanteringen inom investeringsverksamheten genomförs och omhändertas i syfte att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete.	—	





## Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
58179 <b>Från rapport</b> 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör se till att investeringarna inom program Nästa Biljettsystem tillställs fullmäktige för genomförandebeslut som ett samlat investeringsobjekt.		<b>Delår 2023</b>  Från och med våren 2023 är det nya biljettsystemet implementerat, och program Nästa Biljettsystem är därmed avslutat. Rekommendationen bedöms inte längre vara aktuell.
73833 <b>Från rapport</b> 2021/08 Projektrapport	Trafiknämnden bör utveckla ett gemensamt övergripande riskhanteringsarbete för trafikförvaltningen och FUT, där området överlämning-mottagning prioriteras.	—	
73834 <b>Från rapport</b> 2021/08 Projektrapport	Trafiknämnden bör löpande efterfråga, och till regionstyrelsen rapportera, en sammanhållen bild av samtliga investeringar med koppling till utbyggnaden av tunnelbanan.	—	
95950 <b>Från rapport</b> 2022 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att avslutade investeringar, i enlighet med gällande styrdokument, återrapporeras med analys av eventuella avvikelser mot beslutad tidplan, budget och omfattning till investering-ens politiska beslutsinstans.	—	

**Säkerhet**

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28820 <b>Från rapport</b> 2015/11 Projektrapport <b>Tidigare ID</b> 739	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga informationstillgångar hanteras enligt landstingets riktlinjer när det gäller krav på förteckning, riskanalyser, informationssäkerhetsklassning och avbrottsplaner.		<b>ÅR 2019</b>  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

## Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			säkerhetssektionen. Av den framgår det att majoriteten av aktiviteterna ännu inte är avslutade men pågår enligt plan. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28845 <b>Från rapport</b> 2017/3 Projekt rapport <b>Tidigare ID</b> 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.		<b>Delår 2023</b>  Nämnden har fortfarande inte fastställt trafiksäkerhetsmål inom den vägbundna kollektivtrafiken. Revisionen ser dock positivt på de åtgärder som förvaltningen hittills vidtagit, som innebär att säkerhetsområdet fått ett ökat fokus. Detta gäller framför allt bildandet av en separat säkerhetsavdelningen med det huvudsakliga ansvaret för trafiksäkerhet, samt framtagandet av både trafiksäkerhetsmål och indikatorer för samtliga trafikslag. Mot bakgrund av dessa åtgärder bedöms avsikten med rekommendationen vara omhändertagen. Givet att det också finns en plan för att nämnden framöver ska besluta om arbetssättet, bedöms rekommendationen inte längre vara aktuell.
28856 <b>Från rapport</b> 2017 Årsrapport <b>Tidigare ID</b> 1196	Trafiknämnden bör skyndsamt utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd för att tydliggöra ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikotövarna, dels internt inom trafikförvaltningen.		<b>ÅR 2022</b>  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 <b>Från rapport</b> 2017 Årsrapport <b>Tidigare ID</b> 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.		<b>ÅR 2021</b>  Status kvarstår då det finns avtal som inte prioriteras.
28875 <b>Från rapport</b> 2018 Delrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning.		<b>ÅR 2022</b>  Steg har tagits mot ett tillräckligt brandskydd genom



## Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 1306			investeringsobjektet och det löpande underhållet men åtgärderna är ännu inte genomförda. Även systematiken i uppföljningen av entreprenörernas systematiska brandskyddsarbete behöver stärkas. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
37782 Från rapport 2019 Årsrapport	Trafiknämnden bör tydliggöra prioriterade åtgärder för att uppnå och upprätthålla en tillräcklig intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet.	●	<b>ÅR 2022</b>  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 kontinuitetshandling. 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.	●	<b>Delår 2023</b>  Revisionen bedömer att trafiknämndens övergripande styrande dokument för trafikplanering innehåller vissa principiella ställningstaganden, liksom principer för prioritering och målkonflikter. Fortsatt utvecklingsarbete när det gäller prioriteringsmodellen pågår. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
28852 Från rapport 2017 Årsrapport Tidigare ID 1192	Trafiknämnden bör utifrån sitt ansvar för verksamhetens inriktning, omfattning och en budget i balans på lång sikt ta aktiv del i det långsiktiga arbetet med prioriteringar.	●	<b>Delår 2023</b>  Revisionen konstaterar att det finns en strukturerad process för prioritering av investeringar till investeringsplanen. I investeringsbilagorna till budgetunderlag inför 2024 framgår hur investeringar prioriterats såväl inom som utom



## Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			ram. Även kompletterande information om ytterligare större och mer långsiktiga investeringsbehov framgår. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
28885 <b>Från rapport</b> 2018/12 Projektrapport <b>Tidigare ID</b> 1403	Trafiknämnden bör redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.	●	<b>Delår 2022</b>  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 <b>Från rapport</b> 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.	●	<b>ÅR 2022</b>  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

## Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			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.

**Övrigt**

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
58182 <b>Från rapport</b> 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att den beslutanderätt som delegeras till sjötrafikutskottet överensstämmer med delegeringsreglerna i kommunallagen och är tillräckligt specificerad.		<b>Delår 2023</b>  Revisionen har i och med delårsrapporteringen 2023 följt upp rekommendationen. Nämnden har i januari 2023 reviderat både delegationsordning och instruktion. Nämnden har i både delegationsordning och instruktion i tillräcklig omfattning specificerat sjötrafikutskottets delegation, och den bedöms vara i linje med delegeringsreglerna i kommunallagen.  Rekommendationen bedöms som åtgärdad.
58186 <b>Från rapport</b> 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att underorganen följer nämndens instruktion när det gäller åiterrapportering av utskottets beslut och anmälan av protokoll.		<b>Delår 2022</b>  Granskning visar att arbetet pågår med en allmän rutin för delegationsbeslut. Rutinen är dock inte färdigställd, och rekommendationen bedöms därmed inte vara åtgärdad.

Regionrevisorerna

**Rekommendationer till nämnd/styrelse – Delår 2023**Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana<sup>1</sup>**Investeringar**

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

<sup>1</sup> Rekommendationer till trafiknämnden, som också berör FUT: 73831 Trafiknämnden bör tydliggöra förutsättningarna och formerna för samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT för att undvika målkonflikter i förvaltningarnas olika uppdrag samt 73933 Trafiknämnden bör utveckla ett gemensamt övergripande riskhante-ringsarbete för trafikförvaltningen och FUT, där området överlämning-mottagning prioriteras.

Regionrevisorerna

## Rekommendationer till ledning – Delår 2023

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

### Avtalsstyrning och uppföljning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28798 <b>Från rapport</b> 2019 Delrapport <b>Tidigare ID</b> 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.	●	<b>ÅR 2022</b>  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.
97873 <b>Från rapport</b> 2022 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att händelser avseende hot och våld mot personal systematiskt sammanställs, analyseras och återrapporteras för alla kollektivtrafikslag.	–	

### Fastighetsförvaltning

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

## Regionrevisorerna

## Hållbarhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
32324 <b>Från rapport</b> 2019/7 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör stärka styrningen av, och systematiken i, arbetet med att öka materialåtervinning och förebygga avfall vid investeringsprojekt.	●	<b>ÅR 2022</b>  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.

## Inköp och upphandling

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
77067 <b>Från rapport</b> 2021 Årsrapport	Trafikförvaltningen bör säkerställa att upphandlingar efterannonseras i enlighet med krav i lagstiftningen.	●	<b>Delår 2023</b>  Revisionen ser positivt på att förvaltningen infört ett nytt arbetssätt med en uppdaterad ärendelogg och rutin för efterannonsering av direktupphandlingar. Detta ger förutsättningar för ett strukturerat arbete med efterannonsering av direktupphandlingar trots att ett systemstöd i dagsläget saknas. Revisionen bedömer rekommendationen som åtgärdad.

## Intern kontroll

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28800 <b>Från rapport</b> 2019 Delrapport <b>Tidigare ID</b> 1547	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.	●	<b>ÅR 2022</b>  Revisionen ser positivt på det pågående utvecklingsarbetet kring beslutsordning samt rapportering och uppföljning av densamma. Det kvarstår fortsatt att implementera

## Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			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 <b>Från rapport</b> 2017 Årsrapport <b>Tidigare ID</b> 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.	●	<b>ÅR 2020</b>  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.
96676 <b>Från rapport</b> 2020 Delrapport	Trafikförvaltningens ledning bör verka för att en överenskommelse ingås med hälso- och sjukvårdsförvaltningen som reglerar ansvaret och utförandet av sjukresor.	●	<b>ÅR 2022</b>  Denna rekommendation med ursprungsnr 45763 har pga av omorganisation flyttats från färdtjänstnämnden. Av granskningen framgår att ett förslag på överenskommelse som reglerar ansvaret och utförandet av sjukresor finns framtaget, men med anledning av att färdtjänstnämnden upphörde 2022-12-31 måste avtalet anpassas till dessa förutsättningar. Rekommendationen bedöms därmed vara delvis åtgärdad.
97874 <b>Från rapport</b> 2022 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga vilken funktion som har behörighet att besluta om medarbetares bisysslor och ansvarar för att följa upp dessa.	—	
97875 <b>Från rapport</b> 2022 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör införa kontroller för att säkerställa att samtliga bisysslor är anmälda, registrerade och bedömda i systemet.	—	

## Regionrevisorerna


Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
97876 <b>Från rapport</b> 2022 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör införa kontroller för att säkerställa följsamheten till regelverkets anvisningar när det gäller bedömning av otillåtna bisysslor.	—	
97877 <b>Från rapport</b> 2022 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga riktlinjer och rutiner för hanteringen av jäv samt säkerställa att dessa är kända hos förvaltningens chefer och medarbetare.	—	

**Investeringar**

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
37779 <b>Från rapport</b> 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra och säkerställa en långsiktig planering med tydliga mål, aktiviteter och prioriteringsordning för utvecklingen av förvaltningens kravhantering.	●	<b>ÅR 2022</b>  Revisionen bedömer att trafikförvaltningen på övergripande nivå har en strukturerad process för kravhantering, men att det återstår utvecklingsarbete i de mer 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 <b>Från rapport</b> 2020/4 Projekt rapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att effektmål i nämndens investeringsbeslut på ett tydligt sätt kopplas till interna styrdokument.	●	<b>Delår 2022</b>  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




## Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			delvis åtgärdad.
58180 <b>Från rapport</b> 2020 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör under 2021 ta upp program Nästa Biljettsystem samlat som ett specificerat investeringsobjekt i planerings- och uppföljningsdokument.		<b>Delår 2023</b>  Från och med våren 2023 är det nya biljettsystemet implementerat, och program Nästa Biljettsystem är därmed avslutat. Rekommendationen bedöms inte längre vara aktuell.
97869 <b>Från rapport</b> 2022 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att gällande rutin för aktiveringar efterlevs, så att avskrivningar bokförs i rätt period och kvaliteten i aktiveringen upprätthålls.	—	

**IT/informationssäkerhet**

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
97870 <b>Från rapport</b> 2022 Årsrapport	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 systematiskt styrning av IT-leverantörer.	—	

**Säkerhet**

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28846 <b>Från rapport</b> 2017/3 Projekt rapport <b>Tidigare ID</b> 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.		<b>ÅR 2022</b>  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

## Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			det pågående arbetet. Rekommendationen bedöms som delvis åtgärdad

**Verksamhetsstyrning**

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28830 <b>Från rapport</b> 2016 Delrapport <b>Tidigare ID</b> 874	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga och dokumentera ansvar och roller i syfte att säkerställa en samordnad kontroll och uppföljning av trafik- och störningsinformation.	●	<b>ÅR 2022</b>  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.

Regionrevisorerna

## Rekommendationer till ledning – Delår 2023

### Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

#### Intern kontroll

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
75956 <b>Från rapport</b> 2021/10 Projektrapport	Ledningen för FUT bör i framtida revideringar av interna styrdokument säkerställa att ansvaret för att följa gällande lagstiftning rörande fastighetsägar- och byggherreansvaret tydligt framgår.	–	<b>Delår 2022</b>  Efter hantering av trafiknämndens yttrande över projekt-rapporten formuleras rekommendationen om till att gälla för framtida revideringar av interna styrdokument. I sådana framtida revideringar bör ansvarsfördelningen förtydligas på liknande sätt som i avtal på hälso- och sjukvårdsområdet där detta framgår.
97871 <b>Från rapport</b> 2022 Årsrapport	Ledningen för FUT bör säkerställa att de förändringar som görs i plan för intern kontroll under innevarande år tydligt framgår och kommenteras i delårsrapport och verksamhetsberättelse.	●	<b>Delår 2023</b>  Uppföljningen visar att nämnden/FUT upprättat en aktuell plan för intern kontroll, utifrån dokumenterad risk- och väsentlighetsanalys, samt följt upp densamma i samband med nämndens/FUT:s delårsrapportering. Nämnden/FUT arbetar med risker, riskbedömning och åtgärder löpande, vilket medför att risker i plan för intern kontroll kan förändras under innevarande år. Att risker tillkommer, tas bort eller får ändrad riskvärdering utan att det kommenteras försvårar jämförelser mellan delårsuppföljning och planen för internkontroll. Revisionen bedömer därför, i likhet med tidigare, 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 för att underlätta för trafiknämnden som har ansvar för att en tillräcklig intern kontroll säkerställs. Rekommendationen bedöms som ej åtgärdad.

Datum för justering: 2023-08-29  
Datum för anslag: 2023-08-30

Anton Fendert (MP)  
Kristoffer Tamsons (M)

---

## § 171

### **Yttrande över regionrevisorernas årsrapport 2022 för trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik**

TN 2023-0516, FUT 2023-0643

#### **Sammanfattning**

Ärendet innehåller yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2022, RK 2022-0033, avseende trafiknämnden inklusive Storstockholms Lokaltrafik. Årsrapporten har lämnats till trafiknämnden och styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik för yttrande vilket görs genom föreliggande tjänsteutlåtande med bilagt yttrande.

#### **Beslutsunderlag**

1. Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande den 12 juni 2023.
2. Förslag till trafiknämndens yttrande.
3. Regionrevisorernas Årsrapport 2022, RK 2022-0033.

#### **Yrkanden**

1. Ordförande Anton Fendert (MP) yrkar bifall till förvaltningarnas förslag till beslut.

#### **Beslutsgång**

Ordförande Anton Fendert (MP) ställer proposition på eget yrkande och finner att trafiknämnden beslutar enligt det.

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar följande.

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

#### **Skickas till**

Regionledningskontoret

---

Vid Protokollet  
Viktoria Lundström

Trafikförvaltningen  
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2023-07-24

Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643

Trafiknämnden  
2023-08-29, punkt 4

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## **Yttrande över Regionrevisorernas årsrapport 2022 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms lokaltrafik**

### **Ärendebeskrivning**

Ärendet innehåller yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2022, RK 2022-0033, avseende trafiknämnden inklusive Storstockholms Lokaltrafik.

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

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Förslag till trafiknämndens yttrande
- Regionrevisorernas Årsrapport 2022, RK 2022-0033

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

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

Trafikförvaltningen  
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2023-07-24

Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## **Förvaltningarnas förslag och motivering**

### **Bakgrund**

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

### **Sammanfattning**

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

#### *Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat*

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

Det verksamhetsmässiga resultatet har inte helt uppnåtts men med hänsyn till fortsatt lägre resandenivåer på grund av pandemin bedömer revisionen att det verksamhetsmässiga resultatet är tillfredsställande. Revisionen bedömer även att nämnden bedrivit ett systematiskt arbete med de av fullmäktige tilldelade uppgifterna.

#### *Intern styrning och kontroll*

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

Revisionen bedömer att nämnden behöver ha stort fokus på effektiviseringar av verksamheten och kostnadsminskande och intäktsökande åtgärder framöver om det ska vara möjligt att nå fullmäktiges mål om ekonomi i balans. Även styrningen av investeringar måste vara stram givet ekonomiska läget. Genom årets fyra utpekade fokusområden har trafiknämnden fokuserat på måluppfyllelse och en ekonomi i balans.

Trafikförvaltningen  
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2023-07-24

Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

För uppföljning och utvärdering av investeringsprojekt bedömer revisionen att trafikförvaltningen 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. Vidare bedömer revisionen att det inom trafikförvaltningen finns en hanteringsordning för utvärdering av avslutade investeringsprojekt. Däremot så saknas åiterrapportering till investerings beslutsinstans och trafiknämnden bör därför se till att avstämning och analys av eventuella avvikelser mot beslutad tidplan, budget och omfattning åiterrapporteras till trafiknämnd och/eller till fullmäktige.

Revisionen bedömer att det finns en tydlig ansvarsfördelning för arbetsmiljö i det systematiska förebyggande arbetet mot hot och våld mellan trafiknämnden och trafikutövare. Vidare bedömer revisionen att styrdokument för en systematisk uppföljning av arbetet finns, både gällande strukturen för uppföljning och gällande utförande av revisioner på området. Däremot bedömer revisionen att det finns utvecklingsarbete kopplat till strukturen för avtalsuppföljning så att ungefär samma frågor tas upp med alla trafikutövare. Vidare behöver bland annat bör roller och ägarskap för kravuppföljning kopplat till systematiskt arbetsmiljöarbete mot hot och våld tydliggöras och dokumenteras. Nämnden behöver också säkerställa att händelser avseende hot och våld mot personal systematiskt sammanställs, analyseras och åiterrapporteras för alla kollektivtrafikslag.

Två andra områden i behov av fortsatt utveckling är säkerhetsarbete och brandskydd. Trafiknämnden har, i enlighet med fullmäktiges policy för verksamhetsskydd och riktlinjer för säkerhet, antagit ett antal lokala riktlinjer på säkerhetsområdet. Inrättandet av en säkerhetsavdelning, systematiskt arbete i det övergripande säkerhetsstyrningsmötet och säkerhet som utpekade fokusområde i trafikförvaltningens verksamhetsplan för 2023 är områden som revisionen ser positivt på och visar att säkerhet fått ökat fokus. Revisionen bedömer att det återstår arbete inom till exempel ansvarsfördelning, uppföljningsformer och kontinuitetshantering. Vad gäller brandsäkerhet noterar revisionen att det pågår ett flertal initiativ, till exempel löpande styrning och planering av brandsäkerhetsbrister, men det kvarstår arbete kopplat till ett tillräckligt brandskydd i den verksamhet som trafiknämnden ansvarar för. Trafikförvaltningen har tagit steg i rätt riktning mot fullgott brandskydd men alla åtgärder är inte ännu genomförda.

Trafikförvaltningen  
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2023-07-24

Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

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 ska kanaliseras och omhändertas ur såväl ett ekonomiskt som planeringsmässigt perspektiv.

Under år 2020 lät trafikförvaltningen utvärdera det finansiella flödet för det nya biljettsystemet TAP. Utvärderingen resulterade i ett antal förbättringsområden och åtgärdsförslag. Under 2022 har revisionen granskat om dessa åtgärder vidtagits. Granskningen 2022 visar att stora delar kvarstår att åtgärda.

Revisionen bedömer att trafiknämnden bör stärka den interna kontrollen avseende hantering av de anställdas bisysslor och jäv. Bland annat anser revisionen att det bör bli tydligare vem som har behörighet att besluta i ärenden kopplat till medarbetares bisysslor och att instruktioner och kriterier för bedömning av bisysslor behöver utvecklas för att tydliggöra vilka bisysslor som är tillåtna eller inte.

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

### **Överväganden**

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

#### *Trafikförvaltningen*

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

Revisionen av helåret har renderat i nio nya rekommendationer. I revisionen av befintliga rekommendationer i helåret bedömde revisorerna att 13 rekommendationer var åtgärdade, 12 stycken var delvis åtgärdade, och 2 rekommendationer utgår då de inte längre ansågs aktuella. Ingen rekommendation bedömdes som ej åtgärdad.

#### *Förvaltning för utbyggd tunnelbana*

Förvaltning för utbyggd tunnelbana bedriver ett kontinuerligt arbete med att åtgärda utestående rekommendationer. Status i arbetet följs upp vid



Trafikförvaltningen  
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2023-07-24

Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

förvaltningens tertialvisa rapportering och vid avstämningsmöten med revisorerna.

Revisionen av helåret har renderat i en ny rekommendation. Tidigare rekommendationer har besvarats av förvaltningen och ingen befintlig rekommendation i helåret bedömdes ej åtgärdad.

*Ekonomiska konsekvenser av beslutet*

Beslutsärendet har inga ekonomiska konsekvenser.

*Riskbedömning*

Förslag till beslut är inte kopplat till några risker.

*Säkerhetskonsekvenser*

Förslag till beslut innebär inga/oförändrade säkerhetskonsekvenser.

*Konsekvenser för miljön*

Förslag till beslut innebär inga/oförändrade konsekvenser för miljön

*Sociala konsekvenser*

Förslag till beslut innebär inga/oförändrade sociala konsekvenser.

## **Expedieras till**

Nämndbehandlat underlag inklusive bilagor skickas till regionrevisorerna [regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se](mailto:regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se), ärende Årsrapport 2022, RK 2022-0033, avseende trafiknämnden inklusive Storstockholms Lokaltrafik.

David Lagneholm  
Förvaltningschef för  
trafikförvaltningen

Niklas Bergman  
Förvaltningschef för  
förvaltning för utbyggd  
tunnelbana

Trafiknämnden

YTTRANDE  
2023-06-07Ärende  
FUT 2023-0643 TN  
2023-0516Regionledningskontoret  
Registraturen  
Box 22550  
104 22 StockholmInfosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## **Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2022 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik**

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

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

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

### **Trafikförvaltningen**

#### **Räkenskaper**

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

#### **Årsrapport i enlighet med lag och god sed**

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

Trafiknämnden

YTTRANDE  
2023-06-07Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)**Ekonomiskt resultat**

Revisionen bedömer, utifrån genomförd granskning, att avvikelser i förhållande till budget i huvudsak har analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i verksamhetsberättelsen. Trafikförvaltningens resultat uppgår till - 744 mkr. Enligt beslut av fullmäktige undantas merkostnader och minskade intäkter till följd av coronapandemin vid avstämning mot resultatkravet.

Trafikförvaltningens merkostnader och minskade intäkter under 2022 uppgår till 1 730 mkr. Trafikförvaltningens resultat uppgår till 522 mkr justerat för de poster som enligt anvisningar från regionledningskontoret ska exkluderas, vilket överstiger fullmäktiges resultatkrav. Revisionen bedömer därmed att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans har uppnåtts.

**Verksamhetsmässigt resultat**

Revisionen konstaterar att pandemin har påverkat 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 lägre resande 2022, men uppnås ändå 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.

Det verksamhetsmässiga resultatet har inte helt uppnåtts men med hänsyn till fortsatt lägre resandenivåer på grund av pandemin bedömer revisionen att det verksamhetsmässiga resultatet är tillfredsställande. Revisionen bedömer även att nämnden bedrivit ett systematiskt arbete med de av fullmäktige tilldelade uppgifterna.

**Granskningar utan väsentliga avvikelser**

Revisionen har granskat ledningsnära kostnader och representation efter att ny riktlinje antagits i november 2022. I genomförd stickprovskontroll under slutet av 2022 har inga väsentliga avvikelser noterats, därmed bedömer revisionen att attestrutiner kring resor och representation i allt väsentligt fungerar med tillräcklig intern kontroll.

Trafiknämnden

YTTRANDE  
2023-06-07Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)**Intern styrning och kontroll**

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

***Ekonomistyrning***

Revisionen menar att det fortsatt finns risk för negativa ekonomiska konsekvenser för trafiknämnden under lång tid framöver givet den osäkerhet som finns när det gäller utvecklingen av resandet efter pandemin. Vidare noterar revisionen att det finns en utmaning att hantera alla identifierade investeringsbehov under rådande ekonomiska förutsättningar.

Revisionen bedömer att nämnden behöver ha stort fokus på effektiviseringar av verksamheten och kostnadsminskande och intäktsökande åtgärder framöver om det ska vara möjligt att nå fullmäktiges mål om ekonomi i balans. Även styrningen av investeringar måste vara stram givet ekonomiska läget. Genom årets fyra utpekade fokusområden har trafiknämnden fokuserat på måluppfyllelse och en ekonomi i balans.

Under 2022 behandlade trafiknämnden ett informationsärende om konsultväxling som innebär en förstärkning i nämndens organisation och förbättrad intern styrning och kontroll. Revisionen bedömer att konsultväxlingen ger förutsättningar för kostnadsbesparingar på längre sikt men kan ge ökade kostnader på kortare sikt. Därför är det av stor vikt med systematisk kontroll och uppföljning.

***Trafikförvaltningens bedömning***

Trafikförvaltningen delar revisionens syn att det råder osäkerhet kring såväl nuvarande som framtida resandemönster, men också att de ekonomiska ramarna framåt kommer innebära utmaningar under flera år.

I några särskilda fokusområde för 2023 bl a *Anpassning till nytt ekonomiskt läge* och *Få fler att välja kollektivtrafik* arbetar trafikförvaltningen tvärfunktionellt för att effektivisera verksamheten, arbeta med kostnadsminskande och intäktsökande åtgärder och få tillbaka resenärer.

Trafiknämnden

YTTRANDE  
2023-06-07Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)***Investeringsstyrning***

Vad gäller strategisk styrning av kollektivtrafikens utveckling och styrande dokument kopplat till detta så har trafikförvaltningens ledningsgrupp beslutat om en beskrivning av aktuella dokument och inbördes relation vilket också framgår av trafikförvaltningens arbetsordning. I verksamhetsplanen beskrivs hur dessa dokument relaterar till varandra samt principer för kommande uppdateringar. Inom området strategisk styrning bedömer revisionen därmed att de tidigare rekommendationerna kopplade till beskrivning, tidsplanering, ajourhållande och prioritering mellan aktiviteter är åtgärdade.

Granskningen av kravhantering visar att mycket utveckling gjorts inom området men att visst arbete kvarstår. Revisionen bedömer att trafikförvaltningen på en övergripande nivå har en strukturerad process för kravhantering men att flera viktiga bitar återstår att få på plats innan den definierade kravhanteringsprocessen kan anses vara fullt ut implementerad. Därmed bedöms rekommendationen kopplad till utveckling av kravhantering vara delvis åtgärdad men att revisionen kommer att fortsätta följa det utvecklingsarbete som är i uppstartsfas.

För uppföljning och utvärdering av investeringsprojekt bedömer revisionen att trafikförvaltningen 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. Vidare bedömer revisionen att det inom trafikförvaltningen finns en hanteringsordning för utvärdering av avslutade investeringsprojekt. Däremot så saknas åiterrapportering till investerings beslutsinstans och trafiknämnden bör därför se till att avstämning och analys av eventuella avvikelser mot beslutad tidplan, budget och omfattning åiterrapporteras till trafiknämnd och/eller till fullmäktige.

**Rekommendation:**

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

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

Trafiknämnden

YTTRANDE  
2023-06-07Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

2022 visar att antalet kostnadsförda, eller avbrutna, projekt har minskat mot tidigare år. Granskningen visar dock att aktiveringar inte utförs löpande, när en anläggning tas i bruk, utan istället sker största andelen aktiveringar i december månad. Revisionen bedömer att det är viktigt att kostnader för avskrivningar bokförs i rätt period och att kvaliteten i aktiveringar av investeringar upprätthålls. Därför bör trafiknämnden 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.

*Trafikförvaltningens bedömning*

Att utveckla och förbättra alla områden inom investeringsstyrning är en omfattande och tidskrävande förändringsresa. Flera aktiviteter pågår för att ytterligare förstärka investeringsstyrningen, bland annat inom ramen för fokusområde Investeringsstyrning 2022 som fortsätter i linjearbetet 2023.

Trafikförvaltningen delar revisionens syn att arbete återstår innan den definierade kravhanteringsprocessen kan anses vara fullt ut implementerad.

Trafikförvaltningen delar revisionens bedömning om att avslutade investeringar ska återrapporteras med analys av eventuella avvikelser mot tidplan, budget och omfattning till investeringens politiska beslutsinstans.

Trafikförvaltningen instämmer till största del med revisionens bedömning om aktiveringar. Trafikförvaltningen instämmer inte helt i texten att ”aktiveringar inte utförs löpande”, aktiveringar sker löpande men *största andelen* sker i december. Trafikförvaltningen delar revisionens bedömning att gällande rutin för aktivering ska efterlevas.

Trafiknämnden

YTTRANDE  
2023-06-07Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

### ***Systematiskt arbetsmiljöarbete mot hot och våld i kollektivtrafiken***

Revisionen bedömer att det finns en tydlig ansvarsfördelning för arbetsmiljö i det systematiska förebyggande arbetet mot hot och våld mellan trafiknämnden och trafikutövare. 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 strukturen för avtalsuppföljning bör stärkas så att ungefär samma frågor tas upp med alla trafikutövare. Revisionen bedömer vidare att även övrigt uppföljningsarbete bör stärkas, bland annat bör roller och ägarskap för kravuppföljning kopplat till systematiskt arbetsmiljöarbete mot hot och våld tydliggöras och dokumenteras. Revisionen ser positivt på det arbete som utförs på sektion trafiksäkerhet och trygghet.

En grundläggande förutsättning för systematisk uppföljning är avtalskrav gällande hot och våld är att trafikförvaltningen som beställare får in den statistik på incidenter som kravställs i avtalen och att analys kan göras. Revisionen noterar brister i statistiken som trafikutövare rapporterar in men revisionen ser positivt på det pågående utvecklingsarbete som pågår på trafikförvaltningen. Ansvaret för vem som ska göra analys av tillgänglig statistik behöver tydliggöras för det är genom analys av långsiktiga trender som också erfarenhetsåterföring gällande personalens trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken kan möjliggöras.

#### 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 återrapporteras för alla kollektivtrafikslag.

#### *Trafikförvaltningens bedömning*

Trafikförvaltningen delar revisionens bedömningar och rekommendationer kopplat till området systematiskt arbetsmiljöarbete mot hot och våld i kollektivtrafiken och ett utvecklingsarbete pågår inom trafikförvaltningen.

Trafiknämnden

YTTRANDE  
2023-06-07Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)***Säkerhetsarbete***

Trafiknämnden har, i enlighet med fullmäktiges policy för verksamhetsskydd och riktlinjer för säkerhet, antagit ett antal lokala riktlinjer på säkerhetsområdet. Revisionen bedömer att fullmäktiges intentioner gällande säkerhet i all väsentlighet efterlevs. Revisionen menar vidare att inrättandet av en säkerhetsavdelning på trafikförvaltningen tillsammans med systematiskt arbete i det övergripande säkerhetsstyrningsmötet innebär att säkerhetsområdet fått ökat fokus. Säkerhet är också ett utpekat fokusområde i trafikförvaltningens verksamhetsplan för 2023. Såväl planering, prioritering och rapportering har på det sättet stärkts vilket revisionen ser som positivt.

Revisionen bedömer att det återstår arbete inom till exempel ansvarsfördelning mellan avdelningarna, former för uppföljning samt kontinuitetshandling. Rekommendationen gällande prioriterade åtgärder för att upprätthålla en tillräcklig intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet bedöms därför vara delvis åtgärdad. Rekommendationen om skal- och tillträdesskydd bedöms också vara delvis åtgärdad då arbete med den riktlinje som berör verksamhet som inte lyder under säkerhetsskyddslagen har försenats.

***Trafikförvaltningens bedömning***

Trafikförvaltningen delar revisionens bedömning om att rekommendationerna är delvis åtgärdade och att arbete kvarstår inom säkerhetsarbetet vilket är ett utav fokusområdena i trafikförvaltningens verksamhetsplan 2023.

***Brandskydd***

Ett annat område i behov av fortsatt utveckling är brandsäkerhet. Revisionen noterar att flera initiativ pågår och rekommendationen om att trafikförvaltningens ledning ska säkerställa löpande styrning och planering av brandsäkerhetsbrister bedöms som åtgärdad. Däremot kvarstår arbete kopplat till rekommendationen rörande ett tillräckligt brandskydd i den verksamhet som trafiknämnden ansvarar för och därför bedöms rekommendationen som delvis åtgärdad. Trafikförvaltningen har tagit steg mot fullgott brandskydd genom initiering av investeringsobjektet och löpande underhåll men åtgärderna är inte ännu genomförda. Även systematiken i uppföljningen av SBA behöver stärkas. Revisionen behöver följa utvecklingen för att säkerställa att arbete genomförs enligt plan.



Trafiknämnden

YTTRANDE  
2023-06-07Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)*Trafikförvaltningens bedömning*

Trafikförvaltningen delar revisionens bedömning om brandskydd och att arbete kvarstår.

***Underhåll av hissar, rulltrappor och spärrar***

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 ska kanaliseras och omhändertas ur såväl ett ekonomiskt som planeringsmässigt perspektiv. Revisionen ser särskilt detta som en risk då det inte är tydligt hur det fortsatta utbytesbehovet av hissar och rulltrappor ska hanteras efter nuvarande projektets avslut 2026. Det är viktigt att upphandling av fortsatt utbyte föregås av strategisk planering och analys med stöd av den information som finns i förvaltningsplanerna. Revisionen ser positivt på den funktion och de möjligheter som förvaltningsplanerna medför och rekommendationen bedöms som delvis åtgärdad.

*Trafikförvaltningens bedömning*

Trafikförvaltningen delar revisionens bedömning om att det kvarstår arbete kopplat till rekommendationen om att omhänderta och tydliggöra både det kort- och långsiktiga underhålls och reinvesteringsbehovet av hissar, rulltrappor och spärrar.

***Trafikförvaltningens IT-miljö***

Under år 2020 lät trafikförvaltningen utvärdera det finansiella flödet för det nya biljettsystemet TAP. I flödet ingår ett flertal olika IT-system som är viktiga komponenter i intäktsflödet. Det är en komplex IT-miljö som måste bevakas i form av tydliga IT-kontroller. Utvärderingen resulterade i ett antal förbättringsområden och åtgärdsförslag. Under 2022 har revisionen granskat om dessa åtgärder vidtagits. Granskningen 2022 visar att stora delar kvarstår att åtgärda. Revisionen bedömer att vissa åtgärder genomförts men stora delar kvarstår från de observationer som gjorde 2020.

## Rekommendation:

- Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa den finansiella rapporteringen i det nya biljettsystemet genom att, efter en övergripande

Trafiknämnden

YTTRANDE  
2023-06-07Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

riskbedömning, vidta åtgärder för tillräcklig kontroll i IT-system och systematisk styrning av IT-leverantörer.

#### *Trafikförvaltningens bedömning*

Trafikförvaltningen delar revisionens bedömning och rekommendation och arbete pågår för att omhänderta de åtgärder som rekommenderats.

#### **Hantering av bisysslor och jäv**

Revisionen bedömer att trafiknämnden bör stärka den interna kontrollen avseende hantering av de anställdas bisysslor och 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. Revisionen bedömer vidare att inte alla bisysslor dokumenteras och bedöms och att instruktioner och kriterier för bedömning av bisysslor behöver utvecklas för att tydliggöra vilka bisysslor som är tillåtna eller inte.

#### Rekommendationer:

- Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga vilken funktion som har behörighet att besluta om medarbetares bisysslor och ansvara 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.

#### *Trafikförvaltningens bedömning*

Trafikförvaltningen delar revisionens bedömningar och rekommendationer och utvecklingsarbete pågår.

## **Förvaltning för utbyggd tunnelbana**

### **Räkenskaper**

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

Trafiknämnden

YTTRANDE  
2023-06-07Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

ställning. Räkenskaperna för förvaltning för utbyggd tunnelbana bedöms vara rättvisande. Räkenskaperna för SL-koncernen bedöms av den auktoriserade revisorn vara rättvisande.

### **Årsrapport i enlighet med lag och god sed**

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

### **Ekonomiskt resultat**

Revisionen bedömer, utifrån genomförd granskning, att avvikelser i förhållande till budget i huvudsak har analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i verksamhetsberättelsen samt att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans har uppnåtts. Revisionen noterar att nämnden/FUT har sett över modellen för bidragsfinansiering som bedöms ligga i linje med Region Stockholms redovisningsprinciper 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 medfinansierarna och byggindex enligt avtal med entreprenörerna kan uppgå till stora belopp. Revisionen noterar att uppräkningsprognosen i verksamhetsberättelsen utgår ifrån Konjunkturinstitutets prognos framåt vilket bedöms ge en mer rättvisande prognos än det tidigare antagande om 2%.

### **Verksamhetsmässigt resultat**

Revisionen bedömer att trafiknämnden/förvaltning för utbyggd tunnelbana 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 tillfredställande sätt i enlighet med regionledningskontorets anvisningar.

Trafiknämnden

YTTRANDE  
2023-06-07Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)**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 avdelning enheter Ledningsstab, och där ingår enheterna Ekonomi, Upphandling samt Juridik.

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

*Systematiskt arbetsmiljöarbete*

Revisionen har granskat om trafiknämnden bedriver ett systematiskt arbetsmiljöarbete. Arbetsgivarens arbetsmiljöansvar handlar om att säkerställa ett fungerande systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) inom den egna organisationen. FUT har i egenskap av byggherre för utbyggnaden av tunnelbanan, även ett byggherreansvar och även ett ansvar kopplat till byggarbetsmiljö, så kallad byggarbetsmiljösamordning,

Revisionen visar att nämnden/FUT har påbörjat ett arbete med att säkerställa att rutinen för SAM efterlevs. 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.

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

Trafiknämnden

YTTRANDE  
2023-06-07Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

en ändamålsenlig hantering.

#### *Årsuppföljning av plan för intern kontroll*

Revisionen har noterat att 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. Revisionen bedömer 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.

#### *Förvaltning för utbyggd tunnelbanas bedömning*

Förvaltning för utbyggd tunnelbanas delar revisionens bedömning och i de fall ändringar görs under året kommer dessa synliggöras i förvaltningens uppföljning som en del av intern kontroll.

#### *Resultatenhet SL/FUT*

Revisionen uppmärksammar att 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.

Förvaltningarna samarbetar aktivt och strukturerat på såväl chefs- som medarbetarnivå. På chefsnivå träffas representanter från respektive förvaltning i en samordnad ledningsgrupp där bl.a. FC för respektive förvaltning ingår. På medarbetarnivå träffas representanter från respektive förvaltning i bl.a. beredningsgrupper och arbetsgrupper.

För den del av FUT:s verksamhet som bedrivs i resultatenheten SL, utförs arbetet med full transparens och insyn, bl.a. har FUT gett TF full behörighet till

Trafiknämnden

YTTRANDE  
2023-06-07Ärende  
TN 2023-0516  
FUT 2023-0643Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

ekonomisystemet. Härtill finns framtagna rutiner och processer för informationsdelningen i samband med rapportering och bokslut.

*Ledningsnära kostnader och representation*  
Granskad utan väsentliga noteringar.

*Investeringar i tunnelbanans utbyggnad*

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

Tidigare rekommendationer:

- Trafiknämnden bör utveckla ett gemensamt övergripande riskhanteringsarbete för trafikförvaltningen och FUT, där området överlämning-mottagning prioriteras.
- Trafiknämnden bör tydliggöra förutsättningarna och formerna för samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT för att undvika målkonflikter i förvaltningarnas olika uppdrag.

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