

Årsrapport 2023

Trafiknämnden

Trafiknämnden

Årsrapport 2023
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade vid sitt möte den 2024-03-27 överlämna rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 2024-08-31.

Staffan Olsson
ordförandeKarelia Pagan
sekreterare

Sammanfattning – Trafiknämnden

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

Bedömning för år 2023

	Tillfreds- ställande	Inte helt tillfreds- ställande	Otillfreds- ställande
Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat	X		
	Tillräcklig	Inte helt tillräcklig	Otillräcklig
Intern styrning och kontroll		X	
	Rättvisande	Inte rättvisande	
Räkenskaper	X		

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Nämndens ekonomi har under 2023 fortsatt påverkats av ett förändrat resande med kollektivtrafiken och av rådande omvärldsläge. Det ekonomiska resultatet uppgår till - 561 mnkr, varav -575 mnkr avser trafikförvaltningen och 14 mnkr förvaltning för utbyggd tunnelbana. Det negativa ekonomiska resultatet är dock högre än fullmäktiges resultatkrav (- 1 166 mnkr). Revisionen bedömer att åtgärder kommer att krävas för att på sikt nå en ekonomi i balans.

Revisionen konstaterar att trafiknämndens ekonomiska situation är utmanande. Ett fortsatt lägre resande med kollektivtrafiken efter coronapandemin, inflationstakten och ränteläget påverkar det ekonomiska resultatet i stor utsträckning. Revisionen bedömer att nämnden under året har arbetat med att på olika sätt minska kostnader och öka intäkter. Detta arbete kommer att behöva fortsätta, och intensifieras, under kommande år. För att under kommande år kunna uppnå fullmäktiges mål om god ekonomiskushållning samt beslutade resultatkrav, kommer omfattande effektiviseringar av verksamheten att behövas.

Det minskade resandet med kollektivtrafiken har också påverkat nämndens verksamhetsmässiga resultat. Det är framför allt delmålet *Effektiva resor* som påverkats genom att målvärdena för *Tusental påstigande en vanlig vardag* och *Kostnad per personkilometer* inte uppnås. Inte heller målvärdet för *Trygga resenärer* uppnås, vilket uppges ha påverkats av bland annat driftstörningarna inom pendeltågstrafiken. Sammantaget har det nämnds-specifika målet *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan minskar* uppnåtts. Nämnden uppnår vidare totalt sex av sju verksamhets-specifika mål, vilket innebär att det verksamhetsmässiga resultatet till största del har uppnåtts.

När det gäller förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) och fullmäktiges övergripande inriktningsmål redovisar trafiknämnden för FUT att målvärdena för samtliga av

fullmäktige beslutade indikatorer uppnåts, med undantag av två indikatorer till målet *Region Stockholm – attraktiv arbetsgivare* samt en indikator kopplad till *Hög innovations- och digitaliseringsgrad*, där en indikator inte har bedömts.

Revisionen bedömer att det verksamhetsmässiga resultatet i huvudsak har uppnåts.

Det ekonomiska resultatet bedöms utifrån genomförd granskning, med utgångspunkt i bedömningsmålet *nämnden har uppnått fullmäktiges finansiella mål (resultatkrav) och följt fullmäktiges ekonomiska riktlinjer*, sammantaget som tillfredsställande. Det verksamhetsmässiga resultatet bedöms utifrån genomförd granskning, med utgångspunkt i bedömningsmålet *nämnden har uppnått fullmäktiges mål för verksamheten och genomfört tilldelade uppdrag*, sammantaget som tillfredsställande.

Intern styrning och kontroll

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

Revisionen konstaterar att förarbetet inför *nytt trafikavtal tunnelbana* i stort har genomförts enligt det arbetssätt som infördes 2019. Sedan dess har arbetsprocessen utvecklats, vilket har lett till att förutsättningar för styrning, utvärdering och samordning har stärkts. Ytterligare initiativ i denna riktning pågår, bland annat med nya/reviderade styrdokument och inrättandet av nya stödfunktioner. Trafikavtalens utformning är central för nämndens kontroll över kostnader för köpt trafik, och revisionen kommer att fortsätta följa hur nämnden utformar och följer upp sina trafikavtal.

Revisionen har granskat trafiknämndens *följsamhet till barnkonventionen*. Revisionen konstaterar att barnrättsperspektivet ingår som en del i trafikförvaltningens riktlinjer, men att kunskap och kompetens om barnkonventionen behöver stärkas inom organisationen. Revisionen bedömer att trafiknämnden behöver säkerställa att barn och ungas rättigheter enligt barnkonventionen beaktas och implementeras inom samtliga verksamhetsområden.

När det gäller nämndens *förebyggande arbete mot svart arbetskraft i byggprojekt* noterar revisionen att systematik och rapportering från genomförda byggarbetsplatskontroller behöver utvecklas. Även riskbedömningen kopplad till avtal behöver systematiseras. Revisionen bedömer att trafiknämnden behöver säkerställa en samlad bild av potentiella risker med svart arbetskraft i byggprojekt, genom en aktiv uppföljning som svarar mot de krav som ställs i regionens styrdokument.

Nämndens *styrning av investeringsverksamheten* har successivt utvecklats och stärkts under flera år. Under 2023 har kraftigt ökade byggkostnader, materialbrist och leveransförseningar till följd av bland annat kriget i Ukraina påverkat investeringsverksamheten. Förseningar och fördyringar har konstaterats för flera av nämndens investeringsobjekt. Revisionen har granskat nämndens hantering av de förändrade ekonomiska förutsättningarna. Revisionen bedömer att nämndens investeringsstyrning fortsättningsvis bör kunna ske inom ramen för en god ekonomisk hushållning, förutsatt att utarbetade processer för prioritering av framtida investeringsbehov efterlevs.

Inom ramen för *Sverigeförhandlingen* ansvarar nämnden för genomförandet av flera större investeringsobjekt, som medfinansieras av staten och ett antal kommuner.

Styrningen av dessa investeringar är komplex, och ligger inte fullt ut inom nämndens rådighet då de också styrs av en partssammansatt styrelse. Revisionen bedömer att nämnden behöver säkerställa transparens och spårbarhet i beslut som fattas av styrelsen. Revisionen menar också att nämnden behöver säkerställa erfarenhetsåterföring från pågående arbete inför eventuella framtida avtal av samma art.

Revisionen har granskat trafiknämndens övergripande struktur för arbetet med *intern kontroll*. Granskningen har lett till rekommendationer till förvaltningens ledning.

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

Räkenskaper

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

Räkenskaperna bedöms vara rättvisande.

Innehållsförteckning

1. Årlig granskning	7
1.1. Trafiknämnden och AB SL:s ansvar	7
1.2. Revisionens uppdrag och avrapportering	7
2. Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - trafikförvaltningen	9
2.1. Ekonomiskt resultat	9
2.2. Verksamhetsmässigt resultat.....	13
3. Intern styrning och kontroll	18
3.1. Ekonomistyrning	18
3.2. Investeringsstyrning	21
3.3. Verksamhetsstyrning	23
3.4. Samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT	25
3.5. Styrning av investeringar inom Sverigeförhandlingen	31
3.6. Trafiknämndens interna kontroll	32
3.7. Årsuppföljning av plan för intern kontroll.....	33
3.8. Följsamhet till barnkonventionen.....	33
3.9. Svart arbetskraft i kollektivtrafikens byggprojekt.....	34
3.10. Regionens strategi för suicidprevention	35
3.11. Avrapporterade granskningar i delrapport.....	35
3.12. Intern kontroll i ekonomiprocesserna	37
3.13. Ledningsnära kostnader och representation	39
3.14. Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer	39
3.15. Granskningar utan väsentliga iakttagelser.....	45
4. Förvaltning för utbyggd tunnelbana	45
4.1. Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat	45
4.2. Intern styrning och kontroll.....	49
5. Räkenskaper	52
5.1. Årsbokslut inklusive verksamhetsberättelse (förvaltningsberättelse)	52
5.2. Samlad bedömning av räkenskaper	52
6. Nämndens yttrande över delrapport 2023	52

- Bilaga 1 a) Sammanställning och uppföljning av rekommendationer till nämnden – trafikförvaltningens verksamhet
 b) Sammanställning och uppföljning av rekommendationer – förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet
- Bilaga 2 a) Sammanställning och uppföljning av rekommendationer till ledningen – trafikförvaltningens verksamhet
 b) Sammanställning och uppföljning av rekommendationer till ledningen – förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet
- Bilaga 3 Bedömningsmål och bedömningskriterier

Relaterade dokument

Yttrande över delrapport 2023 från trafiknämnden, se sammanträde 2024-01-23.

1. Årlig granskning

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

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

1.1. Trafiknämnden och AB SL:s ansvar

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 några mindre undantag, förts över till SL. Räkenskaperna för FUT hanteras i en separat resultatenhet¹. 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 verksamhetsberättelser, enligt ansvarsuppdelningen i förvaltningsorganisationen. Verksamhetsberättelsen för trafikförvaltningen konsolideras med SL/TF och WÅAB². Verksamhetsberättelsen för FUT konsolideras med SL/FUT och dotterbolaget NTAB.

1.2. Revisionens uppdrag och avrapportering

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

¹ Benämningen "resultatenhet" används i fullmäktiges beslut; "en särskild resultatenhet inrättas inom AB Storstockholms Lokaltrafik för utbyggnaden av tunnelbanan" (RS 2019-0790)

² Till ansvarsområdet hör även dotterbolaget AB SL Finans samt färdtjänstverksamheten.

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

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

Under granskningsåret har revisorerna träffat presidiet för trafiknämnden tillika styrelsen för SL för dialog vid två tillfällen. Ett dialogmöte har också genomförts med färdtjänstutskottet.

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

- Avsnitt 2 och 3 omfattar granskning av trafikförvaltningen, inklusive den separata resultatenhet inom SL där räkenskaperna kopplade till trafikförvaltningens verksamhet hanteras (SL/TF) samt WÅAB, AB SL Finans och färdtjänstverksamheten.
- Avsnitt 4 omfattar granskning av FUT (förvaltningsdelen), SL/FUT och dotterbolaget NTAB.
- Avsnitt 5 omfattar granskningen av räkenskaperna i sin helhet, dvs. trafikförvaltningen och FUT som konsolideras med räkenskaperna för SL med dotterbolag.

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

2. Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - trafikförvaltningen

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

2.1. Ekonomiskt resultat

	Budget 2023	Bokslut 2023	Bokslut 2022
Resultaträkning (mnr)			
Verksamhetens intäkter	25 788	26 233	23 209
Verksamhetens kostnader inkl. avskrivningar finansnetto	- 26 954	- 26 797	- 23 953
Årets resultat	- 1 166	- 564	- 744
Justeringsposter 2022, f.f.a. coronarelaterade poster			1 265
Reavinster		11	1
Justerat resultat		-575	522
Balansomslutning (mnr)	77 735	79 680	75 789
Årsarbetare (antal)	1 003	892	843

2.1.1. Resultat 2023

Nämndens ekonomiska resultat för trafikförvaltningen, exklusive reavinster uppgår till - 575 mkr, vilket är 591 mkr högre än fullmäktiges resultatkrav (-1 166 mkr). Det ekonomiska resultatet är högre än fullmäktiges resultatkrav, revisionen konstaterar dock att nämnden har ett negativt resultat för året, och att åtgärder krävs för att nå fullmäktiges mål om en ekonomi i balans på sikt.

Reavinster på 11 mkr, s.k. jämförelsestörande poster är exkluderade från resultatet. Inklusive dessa uppgår resultatet till -564 mkr (FUT, se 4.1).

Nämnden har i enlighet med fullmäktiges budget för 2023³ erhållit kompensation för tillfälligt höjda pensionskostnader på 154 mkr genom ett budgeterat regioninternt bidrag.

Nämnden har med anledning av det negativa resultatet planerat och vidtagit åtgärder för en ekonomi i balans, se avsnitt 2.1.3 samt 3.1

³ RS 2022-0123

2.1.2. Jämförelse med budget 2023

Verksamhetens **intäkter** uppgår till 26 233 mnkr, vilket är 445 mnkr (1,7 procent) högre än budgeterat. Den främsta förklaringen till utfallet är erhållet skadestånd från MTR, vidarefakturering samt ökade intäkter från lokalhyra på grund av högre indexering i hyresavtal. Övriga intäkter - överstiger budget, främst beroende på erhållet skadestånd efter avslutat pendeltågsavtal med MTR och bidrag. Även vidarefakturering, bland annat ersättning från kommuner för motsvarande kostnader påverkar intäkterna positivt.

Biljett-/resenärsintäkterna understiger budget med totalt 351 mnkr, vilket förklaras av lägre antal resande. Budgeten baseras på en resandenivå på 90 procent av 2019 års nivå, vilket nämnden inte nått upp till.⁴ Nämnden rapporterar att nya biljettköpsmönster ger en högre intäkt per resa, dessa väger dock inte upp effekten av lägre resande. Nämnden rapporterar ett resande på runt 82 procent på årsbasis. SL-trafikens biljettintäkter understiger budget med 342 mnkr. Utfallet för biljettintäkterna påverkas även negativt av att Skärgårdstrafikens biljettintäkter understeg budget med 3 mnkr. Resenärsintäkterna för färdtjänsten understiger budget med 6 mnkr.

Posten *övriga intäkter* består till stor del av intäkter som motsvaras av kostnader som vidarefaktureras. Den positiva avvikelser gentemot budget uppgår till 725 mnkr. Avvikelsen beror i huvudsak på erhållet skadestånd efter avslutat pendeltågsavtal med MTR (280 mkr) samt högre intäkter från vidarefakturerade kostnader (216 mnkr) främst kopplat till externa arbeten åt annan part, huvudsakligen gällande Saltsjöbanan.

Bidrag (196 mnkr), främst bestående av ett regioninternt bidrag på 100 mnkr kopplat till åtgärder för god ekonomisk hushållning, statligt elstöd (42 mkr) och diverse medfinansiering bidrar även till den positiva avvikelser mot budget. Även högre biogasintäkter (29 mnkr) och reavinster⁵ (11 mnkr) påverkar avvikelser positivt.

Avvikelsen motverkas av lägre ersättning från andra regioner till följd av reducerad pendeltågstrafik (-18 mkr). Utöver detta påverkar diverse mindre delposter övriga intäkter som sammanlagt överstiger budget med 11 mnkr.

Intäkterna påverkas även positivt av högre intäkter från lokaluthyrning (83 mnkr), samt högre intäkter från reklam (5 mkr). Lägre fordonsuthyrning (18 mnkr) motverkar avvikelser.

Verksamhetens **kostnader**, exklusive avskrivningar och finansiella poster, uppgår till 22 003 mnkr, vilket är 75 mnkr (ca 0,3 procent) lägre än budgeterat. Kostnadsutvecklingen är 3,1 procent jämfört med föregående år.

Budgetavvikelsen är till stor del hänförlig till lägre kostnader inom köpt trafik.

Köpt trafik SL understiger budget med totalt 216 mnkr. Kostnadsminskningen återfinns huvudsakligen för pendeltågstrafiken (321 mnkr) främst beroende på lägre incitamentskostnader, viten⁶ och indexkostnader. De lägre kostnaderna motverkas delvis av en avtalsrelaterad kostnad inom pendeltåg (51 mkr) som är en följd effekt av att

⁴ 2019 var sista normalåret innan pandemin, 2019 används som basår för resandeprognoiser.

⁵ Avser främst försäljning av Grisslinge bussdepå.

⁶ Incitamentsbaserad ersättning till trafikutövare prognosticeras minska p.g.a. försämrade indikatornivåer för pendeltågstrafiken. Viten har erhållits p.g. av ej utförd trafik.

förvaltningen inte förlänger avtal med MTR samt en uppstartskostnad till SJ (14 mkr) på grund av E24-avtalet.

Lägre kostnader mot budget noteras även för pendelbåtstrafiken (29 mnkr), på grund av senarelagd trafikstart samt trafikgemensamma kostnader (21 mnkr). Lägre kostnader noteras för buss (152 mnkr) främst beroende på lägre drivmedelsindex än budgeterat samt lägre incitament.

Avvikelsen beror även på lägre kostnader för lokalbanetrafiken (14 mnkr) till följd av lägre index. Högre kostnader för tunnelbana (14 mnkr) främst beroende på högre index och incitament. Ett budgeterat besparingsbehov på 290 mnkr motverkar de minskade kostnaderna för köpt trafik.

Kostnaderna för *köpt trafik WÅAB* understiger budget med 17 mnkr, främst beroende på lägre bränslepris-index. *Köpt trafik färdtjänst* har lägre kostnader mot budget med 46 mnkr. Avvikelsen beror på en lägre kostnad per resa med taxi än budgeterat. Detta motverkas av fler utförda resor med rullstolstaxi samt taxiresor och ett högre pris per resa med rullstolstaxi än budgeterat.

Kostnaderna för *drift och underhåll* överstiger budget med 45 mnkr. Dessa högre kostnader kopplas främst till högre kostnader för drifttjänster inom IT (36 mnkr) och högre kostnader för fordonsunderhåll (9 mnkr). Avvikelsen motverkas delvis av lägre kostnader för el och energi och drift, främst IT-driftavtal.

Personalkostnaderna är 69 mnkr under budgeterad nivå. Detta rapporteras främst bero på lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser, främst beroende på pågående konsultväxling.

Övriga kostnader överstiger budget med 228 mnkr. Avvikelsen beror till största del på högre kostnader för resultatneutrala externa entreprenader (89 mnkr), högre bränslekostnader för buss (80 mnkr) främst på grund av en retroaktiv biogasskatt. Högre kostnader för sjukresor (37 mnkr) på grund av fler sjukresor och en högre kostnad per resa (resultatneutralt) samt ökade försäljningskostnader (27 mkr) på grund av högre förseningsersättning till resenärer, vilket dock delvis vidarefaktureras till trafikentreprenörer.

Ytterligare ökade kostnader mot budget noteras till följd av skadeståndskostnader (24 mnkr), främst avseende brister i upphandlingar, samt kundförluster (19 mnkr) främst kopplat till projekt Kistagrenen. Avvikelsen utgörs även av färre arbetade timmar i investeringsprojekt⁷ på grund av vakanser (45 mnkr). Avvikelsen motverkas av ett antal poster, främst lägre kostnader för MÅLAB⁸ till följd av en minskad trafikering (81 mnkr), utrangeringar (34 mnkr), reklam/PR (17 mnkr), telekommunikation (11 mnkr) samt specialistkonsulter (5 mnkr).

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

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

Resterande avvikelser inom övriga kostnader utgörs av flera mindre delposter som sammanlagt understiger budget med 55 mnkr.

Avskrivningskostnaderna understiger budget med 5 mnkr. Avvikelsen beror på förskjutna tidplaner och förskjutningar i aktiveringar inom investeringsprojekt⁹. *Finansnettot* understiger budget med 77 mnkr, framför allt på grund av lägre lånebehov samt lägre räntekostnader än budgeterat.

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

2.1.3. Arbete med åtgärder för ett resultat i balans

Med anledning av under året prognostiserat resultat hade nämnden två övergripande åtgärder för ekonomi i balans 2023. Ett "Sparprogram om 100 mkr" beslutades i trafiknämndens budget. Det skulle klaras dels genom minskade kostnader för konsulter, reklam och konferenser, dels besparingar som budgeterades inom den köpta trafiken på 290 mnkr. Av verksamhetsberättelsen framgår att de planerade åtgärderna under 2023 har genomförts. Nämnden har realiserat 115 mnkr av den beräknade effekten på 100 mnkr för 2023. Besparingen inom köpt trafik uppnåddes även den (se avsnitt 3.1).

2.1.4. Investeringar

Årets investeringar uppgår till 7 004 mnkr, att jämföra med fullmäktiges budget på 6 817 mnkr (7 805 mnkr i budget 2022). Nämnden överskrider därmed sin investeringsbudget för 2023 med 187 mnkr. Upparbetningsgraden fördelar sig på de olika investeringstyperna enligt följande:

Budget 2023 (utfall 2023 %)	Ny- investeringar ¹⁰	Ersättnings- investeringar ¹¹	Summa
Objekt > 100 mnkr	4 484 (97 %)	1 390 (100 %)	5 874 (98 %)
Objekt < 100 mnkr	305 (42 %)	638 (179 %)	943 (134 %)
Summa	4 789 (93 %)	2 029 (125 %)	6 817 (103 %)

Revisionen konstaterar att upparbetningsgraden är betydligt högre 2023 än 2022 (103 procent jämfört med 64 procent)¹². Ett antal stora specificerade investeringsobjekt har en lägre investeringsutgift för året än budgeterat. Det gäller exempelvis *Program Bussdepåer*, som understiger budget med 126 mnkr på grund av förskjuten entreprenadstart, och *Program Tvärbana Norr Kistagrenen*, som understiger budget med 346

⁹ Huvudsakligen leveranser av tunnelbanetåg C30.

¹⁰ Enligt *Styrande principer för Region Stockholms investeringar* ska nyinvesteringar "skapa ökad nytta genom att ge förutsättningar för strukturella förändringar, öka utbud eller producerad volym eller genom införande av ny teknik eller nya metoder och arbetssätt vilka kräver ny teknik".

¹¹ Enligt *Styrande principer för Region Stockholms investeringar* ska ersättningsinvesteringar "bibehålla befintlig nytta genom livscykelinvesteringar och säkerställer en fungerande verksamhet genom att säkerställa och bevara värdet på tillgången, genom att byta ut eller uppdatera tekniska lösningar, eller för att uppfylla myndighetskrav."

¹² Exkluderat Bussterminal Slussen uppgår upparbetningsgraden till 92 procent.

mnr med anledning av förändrad tidplan efter stillestånd i produktionen samt därmed försenad projektering och produktion.

Att det totala investeringsutfallet ändå överskrider budget för året handlar till stor del om *Bussterminal Slussen*. Redan i samband med prognos för investeringsutfall i nämndens tertialrapport respektive delårsrapport¹³ framgick att totalbudgeten skulle överskridas med anledning av bussterminalen. Fullmäktige fattade ett förnyat genomförandebeslut i maj 2023¹⁴. I beslutet framgår att trafiknämnden medges rätten att fortsätta genomförandet av Bussterminal Slussen med en utökad utgift på 883 mnr som finansieras inom ramen för 2023 års investeringsbudget¹⁵. Revisionen konstaterar att det inte varit möjligt att rymma hela bussterminalens utökade budget inom ramen för 2023 års investeringsbudget, vilket nämnden signalerat under året

Av de 36 investeringsobjekt med genomförandebeslut, som kommenteras i nämndens verksamhetsberättelse, understiger 18 objekt budget för året, medan 13 stycken överstiger budget. Flera objekt rapporterar om förseningar, vilket riskerar att leda till fördröjningar. För ett flertal objekt prognostiseras att totalbudgeten kommer att överskridas.

Nämnden rapporterar att posten ospecificerade investeringar har ökat under 2023, och att utfallet överskrider budget med 325 mnr. Det är främst utgiften för ersättningsinvesteringar som har ökat. Förklaringen uppges bland annat vara investeringar kopplade till elektrifiering av bussdepåer.

2.1.5. Bedömning av ekonomiskt resultat

Det negativa ekonomiska resultatet är högre än fullmäktiges resultatkrav. Revisionen bedömer att förvaltningen framöver behöver fortsätta arbeta med åtgärder för att långsiktigt uppnå en ekonomi i balans där intäkterna överstiger kostnaderna.

2.2. Verksamhetsmässigt resultat

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

2.2.1. Måluppfyllelse

Fullmäktiges särskilda mål för trafiknämnden har samlats under det nämndspecifika målet *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar*, se tabell nedan. Kopplat till detta nämndspecifika mål finns fyra fokusområden med elva tillhörande indikatorer. Trafiknämndens uppföljning visar att de av fullmäktige satta målnivåerna har uppnåtts för sex av elva indikatorer. Målnivåerna för fyra indikatorer har inte uppnåtts, och för en indikator saknas utfall.

I enlighet med regionledningskontorets anvisningar är ett mål uppfyllt om mer än hälften av indikatorerna är uppfyllda. Om hälften av indikatorerna har uppnått sina målvärden anses målet vara delvis uppfyllt. När mindre än hälften av indikatorerna når

¹³ TN 2023-0012

¹⁴ RS 2022-0896

¹⁵ I januari 2024 (TN 2023-0121) har trafiknämnden beslutat att fortsätta genomförandefasen för Bussterminal Slussen med en utökning av investeringsutgiften med 1 536 mnr och en ny totalutgift på 5 807 mnr. I verksamhetsberättelsen framgår att nämnden planerar för att regionfullmäktige ska kunna fatta beslut i ärendet i februari 2024.

målvärdet, anses målet inte vara uppfyllt. Trafiknämndens nämndspecifika mål bedöms därmed som uppfyllt.

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

Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar	Mål 2023	Bokslut 2023	Bokslut 2022	Klarat målvärdet
Attraktiva resor				
Nöjda resenärer	≥ 79 %	79 %	84 %	Ja
Nöjda resenärer – särskilda persontransporter	≥ 86 %	90 %	88 %	Ja
Nöjda resenärer – allmän skärgårdstrafik	≥ 94 %	95 %	96 %	Ja
Trygga resor				
Trygga resenärer	≥ 76 %	73 %	73 %	Nej
Trygga resenärer – särskilda persontransporter	≥ 76 %	77 %	73 %	Ja
Effektiva resor				
Tusentals påstigande en vanlig vardag	≥ 2 623	2 366	2 232	Nej
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	≤ 4,13 kr	4,60kr	4,54 kr	Nej
Kollektivtrafikens andel av motoriserade resorna (RUFS)	≥ 52 %	- %	-%	Nej
Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS), andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5	≥ 50 %	57 %	57 %	Ja
Hållbara resor				
Uppfylld av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	≥ 71 %	57 %	57 %	Nej
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)	≥ 83 %	85 %	81 %	Ja

Utfall för indikatorn *Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna* presenteras inte då indikatorn endast mäts vart fjärde år¹⁶. I intervjuer framkommer att förvaltningen övergått till en ny mätmetod, vilket gör att utfallet för året inte är direkt jämförbart med tidigare mätningar. Årets utfall visar att marknadsandelen för kollektivtrafiken ligger på 55 procent, jämfört med 56 procent år 2019. Målvärdet uppnås därmed inte, eftersom målet så som det definieras i RUFSS, är att andelen ska öka.

Målnivåerna för indikatorerna *Trygga resenärer*, *Tusentals påstigande en vanlig vardag*, *Kostnad per personkilometer* samt *Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet* uppnås inte.

När det gäller Indikatorn *Trygga resenärer* rapporteras ett utfall på 73 procent. Detta är under målnivån på 76 procent, nämnden lyfter dock att utfallet till viss del påverkats av stora driftstörningar i pendeltågstrafiken. Nämnden lyfter även i verksamhetsberättelsen att de genomfört flera åtgärder för att öka tryggheten inom kollektivtrafiken, bland annat genom olika trygghetsskapande åtgärder inom resenärsmiljön, samt genom olika samverkansinitiativ med trafikutövare, polis och kommuner. Målnivån har dock inte uppfyllts på flera år.

När det gäller indikatorn *Tusental påstigande en vanlig vardag* rapporteras ett utfall på 2 366 tusen, vilket är en ökning från förra året med 134 tusen påstigande. Nämnden når dock inte upp till det budgeterade målvärdet på 2 623 tusen. I verksamhetsberättelsen framgår vidare att det trafikslag som ligger närmast sitt målvärde är lokalbanor. Nämnden uppger att resandet inom landtrafiken har minskat med 18 procent jämfört med 2019, till följd av bland annat ett ökat distansarbete och förändrade resande mönster.

Målnivån för *Kostnad per personkilometer* har inte uppnåtts. Nämnden uppger att den totala kostnadsutvecklingen för verksamheten har varit högre än det totala antalet personkilometer, vilket resulterar i ett högre nyckeltal. Enligt nämndens verksamhetsberättelse beror kostnadsökningen framför allt på en hög ökningstakt på kapitalkostnader, drift och underhåll. Den begränsade ökningstakten på personkilometer är hänförlig till den reducerade pendeltågstrafiken.

Målvärdet för indikatorn *Uppfyllnad av miljömål* i trafikförsörjningsprogrammet ligger på 71 procent, medan utfallet ligger 57 procent. Nämnden uppskattar att fyra av sju miljömål i trafikförsörjningsprogrammet med målar 2030 kommer att nås. De miljömål som inte bedöms uppnås 2023 är desamma som föregående år: *Minskad energianvändning i kollektivtrafiken*, *Minskad energianvändning i fastigheter*, *Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor*.

Utöver det nämndspecifika målet för trafiknämnden enligt ovan, ska nämnden förhålla sig till fullmäktiges inriktningsmål *God ekonomisk hushållning*, *En hållbar regional utveckling* och *God och hållbar arbetsgivare*. Kopplat till de tre övergripande inriktningsmålen finns totalt tio verksamhetspecifika mål. Av de tio verksamhetspecifika

¹⁶ Enligt nämndens verksamhetsberättelse följs indikatorn upp genom att mäta antalet resor genom en resvaneundersökning som är representativ för länet, som baseras på ett tillräckligt urval av befolkningen för att beskriva resandet för länet. Den senaste mätningen genomfördes 2019 och eftersom mätvärde saknas för 2023, hänvisar nämnden till kollektivtrafikbarometerns mätning som visar ett mätvärde på 50 % år 2022, vilket ligger strax under målnivån 52%.

målen är tre stycken inte målsatta, med anledning av att nollmätning¹⁷ ska göras under 2023. För dessa mål görs därför ingen bedömning av måluppfyllelse. Det finns således sju verksamhets-specifika mål som är mätbara och berör nämnden. Nämnden uppnår sex av dessa mål. I intervjuer framkommer att nämnden inte har kunnat genomföra årets nollmätning, eftersom indikatorerna, enligt uppgift, saknat definitioner. Nämnden har därför valt att i stället redovisa hur de har arbetat med de nya målen, och vilka aktiviteter som genomförts under året.

När det gäller det verksamhets-specifika målet *Hög innovations- och digitaliseringsgrad* rapporteras inget utfall för indikatorn *Grad av digital mognad*. I intervjuer framkommer att verksamheten inte har genomfört årets mätning, då indikatorn utgår 2024.

Nämnden har totalt tio verksamhets-specifika mål och ett nämndspecifikt. För tre av dessa sker görs ingen bedömning av måluppfyllelse. Nämnden uppnår således sju av åtta mål för verksamheten. Måluppfyllelsen har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt i verksamhetsberättelsen.

2.2.2. Uppdrag från fullmäktige

Revisionen har under året särskilt granskat fullmäktiges uppdrag om att se över och justera trafikutbudet inför trafikplaneringen 2024 (se avsnitt 3.1.1) och uppdraget att presentera ett sparprogram för att minska förvaltningens kostnader med minst 100 miljoner kronor (se avsnitt 3.1.2).

När det gäller uppdraget *Fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken (enligt specifikation)* framgår att uppdraget beräknas vara klart under fjärde kvartalet 2024, för att sedan fortsätta inom ramen för trafikförvaltningens verksamhetsplan.

Nämnden har under 2023 haft 24 uppdrag från fullmäktige, varav 20 rapporteras som avslutade under året. Övriga fyra uppdrag pågår enligt plan och nämnden uppger att dessa kommer att löpa vidare i 2024 års verksamhetsplan.

Uppdragen kommenteras i huvudsak i enlighet med regionledningskontorets anvisningar.

2.2.3. Produktion

Nämnden analyserar och kommenterar ett antal mått för resande, utbud och produktivitet. Vissa av dessa mått används också som målsatta indikatorer beslutade av fullmäktige respektive nämnden. Utfallet för *antal påstigande* inom kollektivtrafiken samt *punktlighet* och *antal personkilometer*¹⁸ redovisas per trafikslag.

När det gäller *antal påstigande (tusental) per trafikslag* uppnås målvärdet endast för allmän kollektivtrafik på vatten (båtpendel respektive skärgårdstrafik). För tunnelbana och buss har utfallet ökat i storleksordningen 10 procent jämfört med föregående år, men målvärdena uppnås inte. För pendeltåg har utfallet minskat med ca 7 procent, och hamnar därmed på 308 vilket är långt under målvärdet på minst 367.

Rörande *punktighet* nås målvärdena för tunnelbana och skärgårdstrafik, men inte för övriga trafikslag. De trafikslag som uppnått en högre punktighet i år jämfört med förra

¹⁷ Innan ett målvärde fastställs för en indikator, genomförs en nollmätning för att utvärdera indikatorns nuläge. Utifrån denna mätning kommer fullmäktige kunna sätta ett rimligt målvärde för indikatorn, från vilken jämförelser sker mot.

¹⁸ Resenärernas sammanlagda reslängd i kilometer

året är skärgårdstrafik och särskilda persontransporter. För särskilda persontransporter har utfallet tydligt förbättrats jämfört med föregående år (från 87 procent till 92 procent) men målvärdet på minst 94 procent uppnås inte. För pendeltåg är målvärdet minst 94 procent, medan utfallet är 86,3 procent (92 procent föregående år). Detta innebär en försämring med ca 10 procent jämfört med föregående år.

Utfallet för *antal personkilometer* har för 2023 ökat jämfört med föregående år för alla trafikslag utom pendeltåg, där det har minskat med ca 7 procent. Det trafikslag som ökat mest är lokalbanor (ca 13 procent).

Från och med verksamhetsberättelsen för 2023 används en ny metod för att ta fram *kostnad per personkilometer per trafikslag*. Den tidigare metoden mätte endast kostnaderna för den köpta trafiken¹⁹ medan den nya metoden väger in samtliga kostnader och vissa intäkter. Den nya metoden är därmed mer heltäckande och rättvisande vid jämförelse mellan olika trafikslag. Utfallet för 2022 har tagits fram i jämförelsesyfte.

	Kostnad per Personkilometer 2023	Förändring mot föregående år (2022)
Buss	5,7 kr	-10 %
Tunnelbana	3,7 kr	6 %
Pendeltåg	1,8 kr	6 %
Lokalbana	9,3 kr	5 %
Sjötrafik	19,1 kr	-6 %

För två trafikslag, buss och sjötrafik, har kostnaden per personkilometer minskat jämfört med föregående år. För övriga trafikslag har den ökat. Såväl kostnader som antal personkilometer har förändrats gentemot föregående år. För *buss* har kostnaderna minskat samtidigt som antal personkilometer har ökat och gett ett lägre utfall. För *tunnelbana* har kostnaderna (ff a högre kapitalkostnader och underhåll) procentuellt sett ökat mer än antal personkilometer, vilket lett till en högre kostnad per personkilometer. För *pendeltåg* är situationen den motsatta, där har kostnaderna minskat, men antalet personkilometer procentuellt sett minskat mer på grund av reducerat utbud med anledning av omfattande trafikstörningar. För *lokalbana* ökade såväl kostnader (kapitalkostnader, underhåll och köpt trafik) som antal personkilometer. För *sjötrafik* ökade kostnaderna, men också antal personkilometer ökade tack vare fler resenärer i skärgården jämfört med föregående år.

2.2.4. Bedömning av verksamhetsmässigt resultat

Revisionen bedömer att det verksamhetsmässiga resultatet i huvudsak har uppnåtts. Revisionen konstaterar att målvärdena för fullmäktiges indikatorer inom det

¹⁹ Denna metod används fortfarande för mätning på övergripande nivå, dvs. samlat för samtliga trafikslag. Från och med 2024 kommer den nya metoden också att användas för den övergripande nivån, vars målvärde därför kommer att justeras.

nämnds-specifika målet *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar* i huvudsak uppnås. Revisionen konstaterar vidare att nämnden behöver fortsätta arbeta med att uppfylla målet för flera indikatorer kopplat till detta mål, vars målvärden inte har uppnåtts på flera år. Det gäller framför allt indikatorn *Trygga resenärer* samt indikatorn *Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet*.

Revisionen noterar att det för 2023 finns tre mål som saknar bedömning eftersom de inte är målsatta. Revisionen noterar vidare att nämnden valt att inte genomföra årets mätning av indikatorn *Grad av digital mognad*.

Sammantaget betyder det att sju av totalt åtta mätbara mål för verksamheten har uppnåtts. Revisionen konstaterar att nämnden har arbetat med de av fullmäktige tilldelade uppdragen, och att merparten avslutats under året.

3. Intern styrning och kontroll

I detta avsnitt görs en bedömning av hur nämnden tar ansvar för att det finns en intern styrning och kontroll som leder till måloppfyllelse och regelefterlevnad. Bedömningsmålen och bedömningskriterierna framgår av bilaga 3.

3.1. Ekonomistyrning

Nämnden prognostiserade i delårsrapporten för 2023 årets resultat till -643 mnkr. Resultatet för helåret blev -575 mnkr, en positiv förändring på 68 mnkr jämfört med prognosen i delårsrapporten. Det högre utfallet i jämförelse med budget beror på tre huvudsakliga faktorer: lägre kostnader än budgeterat för *köpt trafik* (främst hänförligt till lägre incitamentskostnader på grund av brister i leveransen av pendeltågstrafiken), lägre *räntekostnader* än budgeterat samt högre intäkter via *bidrag* än budgeterat. Resultatet ligger 591 mnkr över fullmäktiges resultatkrav på -1 166 mnkr. Nämnden uppfyller således resultatkravet men uppvisar ändå ett minusresultat, vilket – på längre sikt – kommer att behöva hanteras under kommande år för att nå en ekonomi i balans.

I fullmäktiges budget för 2024 har resultatkravet justerats ner för 2024, jämfört med i budgeten för 2023 då resultatkravet hade satts till 236 mnkr. Resultatkravet är nu fortsatt negativt och uppgår till -254 mnkr för 2024 men till 794 mnkr för 2025 och 2026. I nämndens verksamhetsplan för 2023 budgeterades för ett resande med kollektivtrafiken på 90 procent av 2019²⁰ års nivåer. I verksamhetsberättelsen rapporteras att faktiskt resande uppgick till 82 procent, vilket inneburit lägre biljettintäkter än budgeterat. I verksamhetsplanen för 2024 budgeteras utifrån ett resande på 86 procent av normalåret 2019, vilket också det kommer att vara utmanande att uppnå. I verksamhetsplanen prioriteras tre huvudområden för 2024, varav ett är *intäktssäkring och fler resenärer*²¹.

Under 2023 har nämnden arbetat med åtgärder för intäktsökning, kostnadsbesparingar och effektiviseringar, bland annat kopplat till *fullmäktigeuppdrag* (se avsnitt 3.1.1 och 3.9.2) och inom ramen för fullmäktiges avsatta *medel för åtgärder för god ekonomisk hushållning* (se avsnitt 3.1.2).

²⁰ 2019 är det så kallade normalåret, d v s året innan coronapandemin bröt ut.

²¹ Övriga huvudområden är Tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik samt Kostnadskontroll och smarta arbetssätt.

3.1.1. Justerat trafikutbud

Trafiknämnden fick i fullmäktiges budget för 2023 i uppdrag att se över hur trafikutbudet kan justeras inför trafikplaneringen 2024 för att anpassa det till ett förändrat resande och ekonomiska förutsättningar. Kostnaden för köpt trafik är nämndens enskilt största kostnadspost och står för drygt 70 procent av den totala kostnadsmassan. I nämndens budgetunderlag inför 2024 uppger nämnden att föreslagna trafikförändringar förväntas leda till minskade kostnader på 266 mnkr. I nämndens verksamhetsplan för 2024 anges att under planåren (2025-2026) behöver de samlade trafikkostnaderna minska med i genomsnitt 3,7 procent per år för att uppnå resultatkraven för dessa år. För år 2025 innebär det effektiviseringar på ca 787 mnkr och för år 2026 ytterligare 241 mnkr, dvs. totalt drygt 1 mdkr.

Trafikjusteringar görs i dialog med såväl avtalade trafikutövare som kommuner i enlighet med en så kallad *trafikförändringsprocess*. Givet att trafikneddragningar var nödvändiga inför 2024 genomfördes arbetet med förstärkt fokus på förankring, såväl internt inom regionen som externt med berörda intressenter. Dialog med trafikutövare kring förslag på utbudsjusteringar samt förhandlingar om ersättningsjusteringar genomfördes. Trafikförändringsförslaget skickades ut på remiss till kommunerna i regionen och till funktionshinderorganisationer under våren²², och resulterade i en stor mängd remissynpunkter. Remissynpunkterna redovisades till nämnden genom två informationsärenden²³. I det första ärendet redovisas en sammanfattning av remissynpunkter, framför allt det som lyfts av flera remissinstanser.²⁴

I trafiknämndens delegationsordning²⁵ framgår att det är trafikförvaltningens förvaltningschef som, inom ramen för verkställighet, beslutar om årlig specificering av trafikutbud samt om ersättningstrafik, inom ramen för årlig trafikförändringsprocess.

När det gäller trafikförändringar kopplade till busstrafik i innerstaden och på Lidingö har dessa hanterats i en separat process och remitteringsrunda. Resandet med buss i innerstaden har minskat kraftigt (ca 30 procent), vilket har föranlett en grundlig analys och översyn av gällande avtal. Trafikförvaltningen har genomfört en så kallad sektorsutredning för innerstaden och Lidingö, som anger mål och scenarier för 2026 och framåt. Utifrån denna utredning föreslås förändringar i linjesträckning och turtäthet, samtidigt som två linjer föreslås läggas ner. De föreslagna trafikförändringarna kan genomföras i samband med tabellskiftet till hösttidtabell 2024. I ärendet, som behandlades av trafiknämnden i februari 2024, uppdras trafikförvaltningen, i ärendets beslutspunkter, att återkomma till nämnden med förslag till slutligt beslut gällande större trafikförändringar.

I intervjuer framkommer att nämnden ska fatta detta beslut, då det utgör en *större trafikförändring*. Trafikförvaltningen har under året arbetat med ett uppdrag från nämnden att se över trafikförändringsprocessen för att öka transparensen och den demokratiska insynen. Som ett led i detta arbete kommer nämnden framöver att under våren varje år fatta beslut om *inriktning* för trafikförändringsprocessen. Enligt plan ska nämnden fatta ett sådant beslut i april 2024 inför T25 (trafikförändringsprocessen

²² Remissrundan pågick till 16 juni.

²³ TN 2022-0837; punkt 18 i augustinämnden och punkt 17 i decembernämnden.

²⁴ PM Återkoppling till remissinstanser och information om trafikförändringar i SL-trafiken 2023/2024 (T24); (TN 2022-0837).

²⁵ TN 2014-0104, gällande från 24 januari 2023.

inför 2025). Beslutsunderlaget kommer även att innehålla en definition av vad som utgör större trafikförändringar. Sådana större förändringar ska framöver beslutas av nämnden, vilket också är i linje med vad kommunallagen anger²⁶. När uppdraget till förvaltningen att se över trafikförändringsprocessen är slutfört, kommer nämnden att fatta beslut om den omarbetade processen i sin helhet.

3.1.2. Åtgärder för god ekonomisk hushållning

I samband med budget för 2023 beslutade fullmäktige att avsätta 150 mnkr till åtgärder för god ekonomisk hushållning. Fokus för åtgärderna skulle vara att behålla kompetens, minska administration och konsultanvändande, genomföra insatser för förbättrad arbetsmiljö och ökad trivsel, högre nyttjandegrad av koncerngemensamma resurser samt förbättrade flöden för patienter och resenärer. Regionens nämnder och bolag fick ansöka om medel, och trafiknämnden tilldelades medel för fyra projekt: minskad konsultanvändning (64 mnkr), utveckla och behålla kompetens (6 mnkr), översyn intäkter (10 mnkr) samt förbättrad mottagandeförmåga av anläggningsinformation (20 mnkr). Samtliga projekt ska pågå, och återrapporteras, till och med 2025. I verksamhetsberättelsen återrapporteras hur dessa medel har använts, tillsammans med effekthemtagning för 2023 och prognos till 2025. Revisionen har särskilt granskat nämndens arbete med *minskad konsultanvändning*.

I oktober 2022 behandlade trafiknämnden ett informationsärende²⁷ om en större satsning på konsultväxling inom trafikförvaltningen. I tjänsteutlåtandet framgår att ursprunglig plan var att växla 200 konsulter under tre års tid, med start 2023. I nämndens verksamhetsberättelse framgår att planen reviderats till att omfatta 285 konsulter, varav 180 stycken under 2023. Bakgrunden till växlingen var att kompetensförsörjningen inom förvaltningen behövde stärkas för att möta verksamhetens behov kopplade till förändrade förutsättningar för kollektivtrafiken. Förändringar som anges är bland annat en växande anläggning, tillsammans med en allt äldre befintlig anläggning som behöver underhållas och utvecklas, och nya krav kopplade till Regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess. Initialt skulle växlingen ske främst inom avdelningen för investeringsprojekt (IP), teknikavdelningen och IT-avdelningen. Under året har planer för konsultväxling inom samtliga avdelningar förutom HR tagits fram och beslutats av förvaltningschefen. Effekthemtagning till december 2025 beräknas uppgå till 202 mnkr.

Granskning visar att konsultväxlingen utgår från detaljerad planering och uppföljning per avdelning. Avdelningarna rapporterar utfall tertialvis vid avdelningsmöten med förvaltningschefen, och den samlade bilden rapporteras månadsvis i trafikförvaltningens ledningsgrupp. I verksamhetsberättelsen rapporterar nämnden att det totala antalet konsulter som växlat under 2023 är 41 stycken, och att ytterligare 28 växlade tjänster tillträds under första kvartalet 2024. I intervjuer framkommer att växlingen inom framför allt IP har skett i två steg, där först gruppchefer rekryterats (nya tjänster), vilka sedan bland annat ansvarar för konsultväxlingen inom sina grupper. Själva växlingen kom därför inte igång i större skala förrän under hösten, när gruppchefer fanns på plats. Viss tidsförskjutning har skett med anledning av detta, samtidigt som

²⁶ Kommunallag (2017:725), 5 kap, 1,2,7 §§

²⁷ TN 2022-0634

avdelningarnas konsultväxlingsplaner har reviderats, bland annat på grund av omorganisering inom flera avdelningar.

För år 2023 rapporteras att ingen ekonomisk besparingseffekt uppnåtts, eftersom nya tjänster (gruppchefer) behövt skapas och tillsättas, vilket inneburit en kostnad för förvaltningen. Dessutom har högre sociala avgifter på grund av högre personalomkostnader för anställda dämpat konsultväxlingseffekten. Nämnden rapporterar dock att nuvarande prognos är att totalt 254 konsultväxlingar kommer att vara genomförda till och med december 2025, samtidigt som viss effektivisering sker genom att en anställning i vissa fall kan ersätta två konsulter. Sammantaget kommer 274 konsulttjänster att ha fasats ut till 2025, med en prognostiserad effekthemtagning på 197 mnkr till 2026, vilket är något lägre än ursprunglig plan (202 mnkr).

När det gäller övriga åtgärder för god ekonomisk hushållning rapporterar nämnden mindre hemtagningseffekter under 2023 (ca 3,5 mnkr), och prognostiserar en total effekt till och med december 2025 på drygt 100 mnkr.

3.1.3. Bedömning

Trafiknämndens ekonomiska situation är alltså utmanande och fortsätter att påverkas av minskat resande med kollektivtrafiken, inflationstakten och ränteläget. Nämnden står inför stora effektiviseringsbehov under kommande år för att kunna uppnå fullmäktiges mål om god ekonomisk hushållning och beslutade resultatkrav. Revisionen bedömer att nämnden under året har arbetat med olika former av effektiviseringar och åtgärder för att minska kostnader respektive öka intäkter. Detta arbete kommer, när resultatkravet successivt ökar, att behöva fortsätta och intensifieras under kommande år.

Revisionen konstaterar att trafiknämnden under året har behandlat flera ärenden kopplade till justerat trafikutbud för att anpassa det till ett förändrat resande och förbättra de ekonomiska förutsättningarna. När det gäller den övergripande trafikförändringsprocessen har nämnden inte tagit ställning till beslut om förändrad trafikering. När det gäller busstrafiken i innerstaden och på Lidingö förväntas nämnden fatta beslut om större trafikförändringar under början av 2024. Revisionen noterar att det pågår ett arbete med att se över trafikförändringsprocessen, i syfte att öka transparens och demokratisk insyn. Revisionen ser positivt på att politiska beslut kommer att tas vid större trafikförändringar och kommer att fortsätta följa arbetet för ökad transparens och demokratisk insyn.

Revisionen konstaterar att aktiviteter kopplade till åtgärder för god ekonomisk hushållning pågår, men att flera av dessa beräknas nå full effekt först under kommande år. Konsultväxlingen inom trafikförvaltningen utgör en omfattande satsning, där implementeringen av olika anledningar förskjutits i tiden. För att säkerställa eftersträvarde effekter för förvaltningen behöver konsultväxlingen fortsatt styras och följas upp systematiskt så att utfallet blir just en växling, och att befintliga konsulter inte i stället används för andra arbetsuppgifter.

3.2. Investeringsstyrning

Under flera år har trafiknämnden arbetat med att utveckla arbetssätt i investeringsprocessen, från tidiga skeden till effektrealisering. Arbetet med investeringsstyrning har fortsatt under 2023, med bland annat utveckling av kalkyler, införandet av ett nytt projektstyrningsverktyg och anpassning av åtgärdsvals- och investeringsprocessen för IT-

och ersättningsinvesteringar. Revisionen har granskat arbetet med anpassning av processen för IT-investeringar.

3.2.1. Ny modell för digital tjänsteutveckling

Trafiknämnden har under flera år rapporterat om pågående arbete med en anpassad process för IT-investeringar, då det har varit svårt att synka denna typ av investeringar med regionens övergripande åtgärdsvals- och investeringsprocess (ÅIP). Mot bakgrund av gällande redovisningsregler för immateriella tillgångar och den allt snabbare utvecklingen av digitala tjänster – både på trafikförvaltningen och generellt i omvärlden – har ett nytt arbetssätt för digital tjänsteutveckling tagits fram. Framför allt har IT-tjänsternas generellt sett korta livslängd och kravet på bestämmande inflytande när det gäller molntjänster behövt hanteras.

Förenklat handlar arbetssättet om att hantera ett antal problemområden som har identifierats inom förvaltningen när det gäller IT-investeringar. Exempelvis är det komplicerat, och det har krävts expertkunskap och tolkningar, för att avgöra om ett digitalt utvecklingsarbete ska klassas som en investering (och tas upp i balansräkningen) eller som en kostnad (som redovisas i resultaträkningen). Initialt i utvecklingsprojekt har resurser behövt läggas på att reda ut och säkerställa en korrekt klassificering. Den generella utvecklingen på IT-/digitaliseringsområdet är snabb, och det har visat sig vara svårt att med den framförhållning som krävs för investerings- och budgetplaneringen veta vad som ska göras, och i vilken ordning det ska göras, i specifika utvecklingsprojekt. Förändringar i digitala lösningar sker löpande och krav ändras kontinuerligt, vilket har medfört att utveckling som planerades som en investering i slutändan inte uppfyllt kriterierna för immateriella tillgångar. I sådana fall kan det vara komplicerat att omklassificera, och det har också lett till att budget inte kunnat hållas.

Granskning visar att trafikförvaltningen, utifrån gällande redovisningsregler, redan i budgetstadiet kommer att bedöma om projekt för digital utveckling ska klassas som investeringar eller finansieras inom driftbudgeten. Detta rör främst insatser som hittills redovisats som del av posten ospecificerade investeringar och har en utgift under 100 mnkr. Nyinvesteringar, där IT eller digitalisering kan ingå som en del, och där förvaltningen utvecklar nya förmågor eller plattformar, kommer även fortsättningsvis att klassas som investeringar.

Med utgångspunkt i så kallade färdplaner för digitalisering, med ett tidsperspektiv på tre till fem år, ska utvecklingsplaner för kommande ettårsperiod arbetas fram inom ramen för den årliga budgetprocessen. I dessa planer kommer både större investerings- och mindre driftprojekt att ingå. Genom att styra om utvecklingsprojekt från investering till drift, är förhoppningen att budget bättre ska spegla utfall. Skiftet kommer dock att inledningsvis leda till högre kostnader i resultaträkningen, eftersom både kvarvarande kostnader för redan aktiverade tillgångar och nya kostnader för digital utveckling kommer att synas här. På sikt förväntas dock kapitalkostnaderna för redan genomförda investeringar att minska i och med det nya upplägget. I intervjuer framkommer att trafikförvaltningen har haft en dialog med regionledningskontoret kring det nödvändiga i att styra om digital utveckling från investering till drift, och att även den politiska nivån har informerats. Arbetssättet är nu under implementering i förvaltningens arbete med budgetunderlag inför 2025.

3.2.2. Bedömning

Revisionen noterar att trafiknämnden under året har fortsatt sitt utvecklingsarbete kopplat till investeringsstyrning. Revisionen konstaterar att det, till följd av allt kortare tekniska livslängd för många IT-system och det ökande användandet av molntjänster, är svårt att hävda bestämmande inflytande över utvecklade produkter/system. Det leder till att IT-investeringar i högre grad bör klassificeras som driftkostnader i stället för investeringsutgifter. I ett tufft ekonomiskt läge, med redan utmanande resultatkrav, kommer det under en övergångsperiod att uppkomma svårighet att inrymma större kostnadsökningar i resultaträkningen. Revisionen bedömer dock att det arbetssätt som tagits fram av trafikförvaltningen för att hantera digital tjänsteutveckling bör ge förutsättningar för en tydligare ekonomisk styrning av IT- och digitaliseringsutvecklingen.

3.3. Verksamhetsstyrning

3.3.1. Förarbetet inför trafikavtal tunnelbana

Trafiknämnden ansvarar enligt reglementet²⁸ bl.a. för att besluta om allmän trafikplikt samt för att upphandla och ingå avtal om allmän trafik, hänförliga till kollektivtrafik på land och vatten. I trafiknämndens ansvar ingår att upphandla ett helhetsansvar för driften av Stockholms tunnelbanesystem, inklusive den verksamhet som tillkommer genom de utbyggnadssträckor som byggs av förvaltning för utbyggd tunnelbana. Trafiknämnden är en av regionens två stora beställarnämnder och beställer kollektivtrafik för flera miljarder kronor årligen. Det innebär också att revisionen återkommande granskar olika delar av inköpsprocessen. Nuvarande uppdragsavtal för driften av tunnelbaneverksamheten löper ut 2025. Revisionen har därför under året i en förstudie granskat styrning och samordning i förarbetet²⁹ till nytt trafikavtal tunnelbana (E40).

3.3.1.1. Styrning och planering av trafikaffärer

Styrning, planering och samordning av trafikaffärer granskades av revisionen i slutet av 2019³⁰. Revisionen konstaterade då bl.a. att ett tvärfunktionellt arbetssätt med ett trafikråd med tillhörande beredningsgrupp och stödfunktioner hade börjat implementeras. Granskningen visade också att en standardiserad målmodell för trafikaffärer hade tagits fram. De dokument som är centrala i arbetet med att sluta nya avtal inom trafiknämndens verksamhet, är framför allt nämndens affärsstrategi, trafikförvaltningens riktlinjer för trafikaffärer och handbok för studier. Revisionen lyfte fram ett antal risker, bl.a. gällande styrningen av trafikaffärer. Revisionen konstaterade exempelvis att den handbok för studier som använts i styrningen av förarbetet till nya trafikavtal inte var helt anpassad till trafikaffärer. Vidare pekade revisionen på en avsaknad av systematisk och dokumenterad utvärdering samt erfarenhetsåterföring från befintliga till nya trafikavtal. Även en svårighet med tillgång till resurser i olika faser påtalades.

Den nu genomförda granskningen visar att förarbetet med behovsanalys³¹ och planeringsstudie³² 2019 – 2020 inför nytt trafikavtal gällande tunnelbaneverksamheten, i

²⁸ Reglemente för regionstyrelsen och övriga nämnder RS 2022-0762

²⁹ Utredningsfas - med behovsanalys och planeringsstudie samt delar av upphandlingsfas

³⁰ Regionrevisorerna, 9/2019, Beställarnämndernas förutsättningar för avtalsuppföljning

³¹ Behovsanalys: E40 Tunnelbanan TN 2019-0189

³² Beslut om affärsinriktning samt inledande av upphandling av uppdragsavtal avseende tunnelbaneverksamheten (E40) TN 2019-0189

stort har genomförts enligt den styrning och det arbetssätt som infördes och granskades 2019. Det innebär att de risker, iakttagelser och utmaningar som kommenterades i tidigare granskning även gäller förarbetena till nytt tunnelbaneavtal.

Mot den bakgrunden har en översiktlig granskning skett av det utvecklingsarbete som bedrivits inom arbetet med trafikaffärer, efter det att förarbetet med E40 genomfördes.

3.3.1.2. Utvecklingsarbete inom trafikaffärer

Granskningen visar att det genomförts, och fortsatt pågår, utvecklingsarbete för att stärka styrning, samordning och uppföljning av trafikaffärer. Exempelvis har en handbok för studier inför affärer tagits fram under året, vilken vid granskningstillfället dock ännu inte var fastställd. Handboken syftar till att systematisera och effektivisera trafikförvaltningens arbetssätt för studier inför exempelvis trafikaffärer. Vidare pågår en översyn och uppdatering av riktlinjer för trafikaffärer. Internt inom avdelningen för strategisk utveckling, som genomför studierna inför trafikaffärer, finns också rutiner för styrning och ledning av projekt³³ i syfte att tydliggöra hur ett projekt ska styras och ledas i samverkan mellan olika roller.

Ett utvecklingsarbete har också skett vad gäller systematisk och dokumenterad utvärdering samt erfarenhetsåterföring från befintliga till nya trafikavtal inom förvaltningen, vilket revisionen noterat vid uppföljning av tidigare rekommendationer inom området under 2022. Detta innefattar ny struktur för avtalsuppföljning, utvärdering samt erfarenhetsåterföring inklusive nya rutiner för operativ, taktisk och strategisk uppföljning och utvärdering av trafikavtal. Ett arbetssätt har utvecklats med utgångspunkt i rutiner som inkluderar flera olika delar i verksamheten. Avsikten är att dessa utvärderingar och analyser framöver ska utgöra ett strukturerat underlag för kommande förarbeten inför nya trafikavtal. Underlaget från dessa har för första gången i sin helhet utgjort ett underlag inför nytt bussavtal E45.

Processen för trafikaffärer finns också översiktligt beskriven i förvaltningens huvudprocesskarta³⁴, som finns tillgänglig på förvaltningens intranät. Enligt informationen till huvudprocesskartan ska dokument som kan behövas vara kopplade till processen. Revisionen konstaterar dock att riktlinjer, rutiner och annat stödmaterial ännu inte är kopplade i processbeskrivningen för trafikaffärer. Enligt uppgift finns en planerad aktivitet inom förvaltningen för att omhänderta detta.

Vidare har även nya enheter, *kvalitet och affärsstöd*, på trafikavdelningen skapats under året. Enheterna ska utgöra ett stöd i trafikaffärerna och stärka gemensamma arbetssätt samt processer för de olika trafikslagen. Exempelvis kommer det att finnas dedikerade kravledare som ska medverka i alla upphandlingar för de olika trafikslagen. Dessa ska också kunna delta i de tidiga studier inför nya trafikavtal, som leds av avdelningen strategisk utveckling. Vidare ansvarar enheten kvalitet för gemensamma arbetssätt och processer, exempelvis vad gäller avtalsförvaltning och uppföljning.

Ytterligare en organisatorisk förändring i syfte att bl.a. stärka arbetet med trafikaffärer, är skapandet av en teknikavdelning under hösten 2021. Teknikavdelningen ansvarar,

³³ Projektarbete SU TN-S-2032536

³⁴ Trafikförvaltningen arbetar med en så kallad huvudprocesskarta, där sex olika huvudprocesser ingår. Processerna beskriver olika områden som förvaltningen behöver arbeta med för att lösa sitt uppdrag. Till varje process finns styrande och stödjande dokument kopplade för att tydliggöra hur arbetet ska ske inom respektive process.

enligt förvaltningens arbetsordning, för att säkerställa att kollektivtrafiken över tid har väl fungerande anläggningar, fordon och fartyg. Detta inbegriper även kravställning för nya tillgångar samt förvaltning och avveckling av befintliga tillgångar.

3.3.1.3. Bedömning

Revisionen bedömer att förarbetet inför nytt trafikavtal tunnelbana i stort har genomförts enligt den styrning och det arbetssätt som infördes och granskades av revisionen 2019. Revisionen konstaterar därmed att risker och bedömningar i revisionens tidigare granskning 2019 även gäller förarbetena till nytt tunnelbaneavtal. Revisionen bedömer dock att förutsättningarna för styrning, utvärdering och samordning framöver har stärkts inför arbetet med nya trafikaffärer. Detta då det pågår ett flertal olika utvecklingsinitiativ för stärkt styrning och samordning och hantering av tidigare risker och iakttagelser inom förvaltningen som kan appliceras för nya avtal/inför nya trafikaffärer. Det gäller exempelvis översyn av riktlinjen för trafikaffärer och framtagande av en handbok för studier inför affärer. Den ändrade organisationen med enheter för affärsstöd och kvalitet samt en teknikavdelning kan också på sikt stärka förutsättningarna för bättre underlag inför arbetet med nya trafikaffärer.

3.4. Samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT

Revisionen har genomfört en fördjupad uppföljning av om trafiknämnden säkerställer en tillräcklig styrning, kontroll och uppföljning av samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT kring utbyggnaden av tunnelbanan. En tidigare granskning³⁵ som följts upp omfattade samverkan kring de utbyggnadsdelar som ingår i Stockholmsförhandlingen. Den resulterade i fyra rekommendationer till nämnden rörande förutsättningar och former för samverkan, mål, gemensamt riskhanteringsarbete samt en sammanhållen bild av samtliga investeringar med koppling till utbyggnaden av tunnelbanan³⁶.

3.4.1. Förutsättningar och former för samverkan

Vid tiden för den ursprungliga granskningen reglerades samverkan mellan nämndens två förvaltningar genom PM Överenskommelse – Samverkan mellan FUT och TF³⁷, med tillhörande bilagor³⁸. I bilagorna konkretiseras förutsättningar och arbetssätt för samverkan, och en av bilagorna – Överenskommelse för överlämning och mottagning – var fortfarande under framtagande. PM Överenskommelse är beslutad på tjänstemannnivå, och inte av nämnden. Granskningen visade att samverkansarbetet mellan förvaltningarna i praktiken påverkades av de två förvaltningarnas olika uppdrag och verksamhetsperspektiv, vilket i en del fall lett till diskussioner som även påverkat hanteringsprocesser i vissa frågor.

Uppföljande granskning visar att PM Överenskommelse – Samverkan mellan FUT och TF har reviderats under 2023, och kompletterats med ett avsnitt om hantering av tjänsteutlåtanden som kan ha påverkan på båda förvaltningarna. Samtliga bilagor är nu

³⁵ Regionrevisorerna, Projektrapport 8/2021 Investeringar i tunnelbanans utbyggnad. Samverkan mellan trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

³⁶ Rekommendation nr 73831, 73832, 73833 och 73834

³⁷ FUT 2019-0399, TF 2018-0356 (fastställd 2019-08-16, reviderad 2023-10-02)

³⁸ Samverkande arbetssätt mellan förvaltningarna – samverkansforum, beskedstidplan och gränssnittsprocess; Överenskommelse avseende driftpåverkan på Trafikförvaltningens trafik och anläggningar samt markåtkomst; Överenskommelse för överlämning och mottagning.

också fastställda. I den reviderade PM:an framgår, liksom tidigare, en mötesstruktur för samverkan i tre nivåer inom förvaltningarna: *samordnad ledningsgrupp* för strategiska frågor och frågor som eskalerats underifrån med representanter för respektive förvaltnings ledningsgrupp; *beredningsgrupp* för samordning och hantering av gränssnittsfrågor av operativ karaktär med respektive förvaltnings linjechefer; och ett flertal *arbetsgrupper* för konkreta förvaltningsområden med specialister från respektive förvaltning. Exempelvis finns en arbetsgrupp för bananläggning, en för brand och person-säkerhet samt en för elkraft.

Under 2022 genomfördes en organisatorisk förändring inom trafikförvaltningen, där den sektion som samordnar samverkan med FUT flyttades från avdelningen för investeringsprojekt (IP) till teknikavdelningen.

I samband med att ansvaret flyttades till teknikavdelningen, har också justeringar gjorts i organiseringen av samverkan med FUT. Exempelvis har antalet deltagare i den samordnade ledningsgruppen minskat och en del tidigare knäckfrågor har kunnat redas ut. Uppföljande granskning visar att under våren 2023 har en utvärdering/erfarenhetsåterföring genomförts av hur arbetet fungerar i de operativa arbetsgrupperna. Resultatet pekar på att samverkansarbetet i stort fungerar bra i arbetsgrupperna, och att förståelsen för respektive förvaltnings uppdrag och förutsättningar har ökat, samtidigt som förbättrings- och utvecklingsområden lyfts. I intervjuer framkommer att det nu finns en större insikt i hur mycket samarbete som krävs mellan förvaltningarna för att trafikstart i tid ska vara möjligt.

3.4.1.1. Bedömning

Revisionen konstaterar att de övergripande styrdokumenterna som berör samverkan mellan nämndens två förvaltningar i stort är desamma som tidigare. Samtidigt har byggandet av tunnelbanan kommit längre; delar av anläggningen har färdigställts och tillhörande leveranser har lämnats över från FUT till trafikförvaltningen. Samverkan mellan förvaltningarna har därmed blivit mer konkret. Utifrån genomförd utvärdering av operativt samverkansarbete förefaller samverkan fungera övervägande väl, och utvecklingsarbete pågår. Revisionen bedömer därför rekommendationen om förutsättningar och former för samverkan som åtgärdad.

3.4.2. Stockholmsförhandlingens mål och fullmäktiges mål

Utbyggnaden av tunnelbanan finansieras av regionen tillsammans med staten och berörda kommuner³⁹. Regionen ansvarar, genom FUT, för själva utbyggnadsarbetet och styrning sker både via en partssammansatt Styrelse och via Regionens interna styrstruktur. Detta innebär att FUT svarar inför två huvudmän: Styrelsen och Regionen. Styrelsens styrning utgår från de avtal som tecknats mellan de finansierande parterna. Regionens styrning utgår från det styrsystem, Integrerad ledning och styrning⁴⁰, som beslutats av fullmäktige.

År 2019 genomförde FUT en större genomlysning och utgiftsöversyn⁴¹, vilken visade på en totalutgift på 9 307 mnkr (exklusive utgifter för fordon och depå) över vad som

³⁹ För de investeringsobjekt som ingår i Stockholmsförhandlingen bidrar Stockholms stad, Nacka kommun, Solna kommun och Järfälla kommun med finansiering.

⁴⁰ RS 2020-0775, RS 2020-0740

⁴¹ Nulägesrapport 2019 nya tunnelbanan, 2013 års Stockholmsförhandling (FUT 2021-0414)

ursprungligen avtalats. Inom ramen för genomlysningen undersöktes också möjligheten att minska utgifter genom ett antal förslag på besparingsåtgärder. Resultatet av analyserna blev dock att inga besparingsåtgärder kunde rekommenderas, då åtgärderna snarare skulle leda till ökade utgifter genom kostnader för omtag i planeringen, eller stora konsekvenser för kollektivtrafiksystemet. I stället definierades anläggningen, som presenterades i FUT:s översyn, som "låst" genom att: "Projektets innehåll ska låsas utifrån den kalkyl som nu är framtagen". Revisionen konstaterade i den ursprungliga granskningen att denna "låsnings" utgör en stark styrning mot att inte överskrida den överenskomna utgiftsramen. Revisionen menade att denna styrning riskerade att överställas fullmäktiges då gällande nämndspecifika mål *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem*. Trafiknämnden rekommenderades därför att klargöra hur Stockholmsförhandlingens målbild förhåller sig till fullmäktiges verksamhets- och nämndspecifika mål.

Uppföljande granskning visar att fullmäktiges nämndspecifika mål för kollektivtrafiken har omformulerats flera gånger. För 2023 formuleras målet som: *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar*. Till målet finns ett antal indikatorer kopplade: Attraktiva resor, Trygga resor, Effektiva resor, Hållbara resor samt Tillgänglig och sammanhållen region. Indikatorerna avser dock enbart trafikförvaltningen. För FUT finns inga fullmäktigebeslutade indikatorer kopplade till målet. Det finns heller inga nämndbeslutade indikatorer för FUT under detta mål. När det gäller andra av fullmäktiges verksamhets- och nämndspecifika mål, exempelvis *Ett resultat i balans* och *Hållbar investeringsutveckling*, finns fullmäktige- eller nämndbeslutade indikatorer som också berör FUT.

För 2024 har två nya mål beslutats av fullmäktige: *Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet* samt *Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov*. Under dessa mål har ett flertal indikatorer för FUT beslutats av nämnden.

I intervjuer framkommer att det finns få fullmäktigebeslutade indikatorer som är relevanta för, och direkt kan kopplas till, FUT:s verksamhet. Förvaltningen arbetar med att formulera egna indikatorer, och det förs en kontinuerlig dialog med regionledningskontoret kring vilka mål och indikatorer som berör FUT. I den förvaltningsinterna så kallade *målkarta* som årligen tas fram, är utgångspunkten fullmäktiges inriktningsmål men inte verksamhets- eller nämndspecifika mål⁴². De mål som definieras i målkartan är de indikatorer som beslutas av nämnd kopplat till respektive fullmäktigemål.

3.4.2.1. Bedömning

Stockholmsförhandlingens avtalade upplägg innebär att Regionen inte ensam kan styra investeringarnas utveckling. Revisionen menar fortsatt att även andra perspektiv än att hålla budgetramar behöver beaktas i målstyrningen. Revisionen konstaterar dock att FUT utgår från fullmäktiges beslutade inriktningsmål i sin interna styrning. Vidare sker dialog med regionledningskontoret kring vilka mål och indikatorer FUT ska förhålla sig till. Rekommendationen om ett klargörande av relationen mellan Stockholmsförhandlingens och fullmäktiges mål bedöms därmed vara åtgärdad.

⁴² För 2024 används inte beteckningen verksamhets- respektive nämndspecifika mål, utan bara benämningen "Mål".

3.4.3. Förvaltningsgemensamt riskhanteringsarbete

På övergripande nivå arbetar trafikförvaltningen respektive FUT fram två separata planer för intern kontroll, som beslutas av nämnden. I den ursprungliga granskningen noterade revisionen att FUT:s plan för intern kontroll innehöll sju risker med bäring på samverkan med trafikförvaltningen. Trafikförvaltningens plan för intern kontroll omfattar fler verksamhetsgrenar än själva utbyggnaden av tunnelbanan, och därmed risker på en högre aggregationsnivå. Trafikförvaltningens plan innehöll ingen motsvarande risk med koppling till samverkan med FUT. Uppföljande granskning visar att för 2023 innehåller FUT:s plan för intern kontroll fyra risker som har koppling till samverkan med trafikförvaltningen. Vidare ingår ett samverkansperspektiv i de åtgärder som anges för att hantera riskerna. Trafikförvaltningens plan innehåller en övergripande risk kopplad till utbyggnaden av tunnelbanan. Även här lyfts samverkan mellan förvaltningarna som en av åtgärderna för att hantera risken.

Granskning visar vidare att risker behandlas i samtliga tre samverkansnivåer som definieras i PM Överenskommelse – Samverkan mellan FUT och TF (se avsnitt ovan). För de operativa *arbetsgrupperna* har en enhetlig månadsrapportering införts, i form av en så kallad dashboard där bland annat de fem högst värderade riskerna inom respektive grupps arbetsområde framgår. För *beredningsgrupp* och *samordnad ledningsgrupp* utgör gemensamma risker en återkommande punkt på mötesagendan. I intervjuer framkommer att det är i stort sett samma risker som behandlas i båda grupperna, och att det pågår ett utvecklingsarbete för att tydliggöra vilken nivå som ska hantera vilka risker. I detta tydliggörande ingår även att stärka processen för hur risker från arbetsgrupperna sammanställs och aggregeras till de högre nivåerna.

När det gäller processen för överlämning (från FUT) och mottagning (för trafikförvaltningen) av den utbyggda tunnelbanan, noterade revisionen i den ursprungliga granskningen att detta var ett område där båda förvaltningarna identifierat risker. Uppföljande granskning visar att förvaltningarna har arbetat fram en strukturerad process för det som kallas för ÖMT (överlämning, mottagning och tillhandahållande⁴³). I en bilaga⁴⁴ till PM Överenskommelse tydliggörs hur ÖMT-arbetet ska gå till och vilken ansvarsfördelning som gäller mellan förvaltningarna. Det är en komplex process, med ett flertal olika steg, där olika planer utgör grunden för en mängd leveranser av information och dokumentation som ska lämnas över från FUT och tas emot av trafikförvaltningen.

I intervjuer framkommer att processen är etablerad och att leveranser enligt planerna har skett under 2023. Vidare uppges att i arbetsgrupper för ÖMT har riskanalyser gjorts fokuserat på tekniska delsystem, men inte övergripande för överlämning-mottagning som process. Risken att de båda förvaltningarna inte är överens om exakt vad det är som ska överlämnas och tas emot, hanteras genom en leveransplanering som initieras fyra år innan överlämning och mottagning ska ske. Denna uppdateras och förfinas årligen fram till leverans.

Den anläggning som FUT bygger utgår från dagens kunskap och teknik, och skiljer sig därför på många sätt från den befintliga tunnelbanan. Detta kräver att

⁴³ Tillhandahållande är trafikförvaltningens överlämnande av ansvar för drift och förvaltning till sina trafikentreprenörer och driftentreprenörer.

⁴⁴ Bilaga – Överenskommelse för överlämning och mottagning (FUT 2019-0399, TF 2018-0356)

trafikförvaltningen säkerställer resurser och kompetens för att ta emot det som FUT bygger, men också det som färdigställs i andra investeringsprojekt, exempelvis Bussterminal Slussen. I intervjuer framgår att förvaltningen idag inte är fullt förberedd för att ta emot ny anläggning, men att förvaltningen har identifierat vilka brister som finns och att det pågår arbete med resurs- och kompetensplaner.

3.4.3.1. Bedömning

Revisionen konstaterar att både trafikförvaltningen och FUT i plan för intern kontroll har identifierat risker som behöver hanteras genom samverkan. Vidare behandlas risker på samtliga nivåer för samverkan mellan de två förvaltningarna. Revisionen ser positivt på det utvecklingsarbete som skett när det gäller gemensam riskhantering. Arbetet med att tydliggöra vilken typ av risker som ska hanteras av vilken samverkansnivå samt hur risker ska eskaleras från lägre nivåer till högre behöver dock färdigställas. För ÖMT-arbetet har ett arbetssätt tagits fram, och riskhantering har skett på lägre systemnivåer men inte för processen som helhet. Revisionen bedömer att rekommendationen om ett förvaltningsgemensamt riskhanteringsarbete är delvis åtgärdad.

3.4.4. Tillkommande investeringar i tunnelbanans utbyggnad

Investeringar med koppling till tunnelbanans utbyggnad kan vara av olika slag. Storleken varierar, liksom komplexitet och omfattning. Gränsdragningen för vilka investeringar som är en direkt konsekvens av utbyggnaden och vilka som är del av ett mer ordinarie utvecklings- eller underhållsarbete är inte heller självklar. Det finns investeringar som endast uppkommer som en följd av den nya tunnelbanan, men det uppkommer också behov av ersättningsinvesteringar i den befintliga anläggningen som har en mer indirekt koppling till utbyggnaden. Revisionens tidigare granskning visade att det är ett kontinuerligt arbete att, i takt med att FUT bygger tunnelbanan, ringa in vilka så kallade tillkommande investeringar⁴⁵ som är nödvändiga för ett fungerande sammankopplat system.

Enligt trafiknämndens delegationsordning har trafikförvaltningens och FUT:s respektive förvaltningschefer rätt att fatta beslut om investeringar med utgift upp till 50 mnkr. Dessa investeringar redovisas/rapporteras inte enskilt till nämnden eller fullmäktige, utan ingår i samlingsposten ospecificerade investeringar. För investeringar med en investeringsutgift över 50 mnkr ska beslut fattas av nämnden, och av regionfullmäktige om utgiften överstiger 300 mnkr.

Vid tiden för den ursprungliga granskningen hade 23 mindre (dvs. under 50 mnkr) tillkommande investeringar identifierats, varav den största uppgick till 23 mnkr. Uppföljande granskning visar att antalet sådana investeringar nu växt till ett 30-tal, med en sammanlagd investeringsutgift på drygt 200 mnkr.

Bland de av trafikförvaltningens större namngivna investeringar, med en investeringsutgift på över 100 mnkr som ska redovisas separat⁴⁶, finns nio⁴⁷ investeringar som har något slags koppling till utbyggnaden av tunnelbanan. Det rör sig om objekt som utgör

⁴⁵ Med tillkommande investeringar avses investeringar som inte omfattas av Stockholmsförhandlingens avtal, utan tillkommer som en konsekvens av att den nya anläggningen ska kopplas ihop med den befintliga.

⁴⁶ Enligt regionledningskontorets anvisningar för verksamhetsberättelse 2023

⁴⁷ Ett av objekten (Saltsjöbanan FUT) har från och med budget för 2024 delats upp i två objekt (Saltsjöbanan FUT Depåanpassning och elkraftsförstärkning samt Saltsjöbanan FUT Fordon X25).

angränsande anläggning/förutsättning för att FUT:s anläggning ska kunna tas i bruk eller objekt som har ett beroende, exempelvis ett direkt beroende mellan tidplan för FUT:s driftsättning och det aktuella objektet.

Trafikförvaltningen följer regionledningskontorets anvisningar för investeringsrapporteringen, vilket innebär att strukturen utgår från vilken investeringsfas⁴⁸ respektive investering befinner sig i. Detta upplägg gör att de investeringar som har koppling till utbyggnaden av tunnelbanan inte redovisas samlat (då de befinner sig i olika faser), och det markeras inte heller på annat sätt vilka investeringar som har denna koppling. Det går inte heller att på annat sätt utläsa vilka investeringar som påverkar, eller påverkas av, FUT:s utbyggnadsarbete. Den som inte är väl insatt i trafikförvaltningens investeringsverksamhet kan inte på ett enkelt sätt se vilka investeringar som har denna koppling.

Vid tiden för ursprungsgranskningen fanns frågor och områden där trafikförvaltningen och FUT inte var överens om hur lösningar skulle se ut eller hanteras. En sådan fråga handlade om manöversystem⁴⁹. Manöversystemet för hela tunnelbanesystemet kommer i framtiden att behöva bytas ut, och fram till dess finns behov av att säkerställa att trafikstyrnings- och manöversystem fortsatt fungerar. Trafikförvaltningen och FUT behöver samverka kring manöversystem, eftersom delar av den nya anläggning som FUT bygger ska kopplas samman med befintliga system.

Uppföljande granskning visar att trafikförvaltningen under året har genomfört en upphandling av digitalt manöversystem. Upphandlingen har dock blivit överprövad, och tidpunkt för installation är därmed oklar. Med hänvisning till Stockholmsförhandlingens huvudavtal kan FUT inte invänta utslag i denna upphandling om det ska vara möjligt att påbörja testning och provning i tid inför trafikstart 2030. FUT har därför projekterat för dagens analoga system. I intervjuer framkommer att det finns stor risk att trafikförvaltningen behöver förbereda för en anslutning till det analoga systemet, vilket innebär en tillkommande investering på drygt 65 mnkr som finansieras av trafikförvaltningen och genomförs av FUT.

3.4.4.1. Bedömning

Revisionen konstaterar att det upplägg för investeringsrapportering som regionledningskontoret anvisar kräver att man är insatt i trafikförvaltningens investeringsverksamhet för att kunna identifiera vilka investeringar som har koppling till utbyggnaden av tunnelbanan. När det gäller investeringar i anslutning till Slussen, vilka uppvisar en liknande problematik, markerar trafikförvaltningen sedan en tid tillbaka vilka investeringar det rör sig om, så att detta tydligt framgår i rapporteringen. Revisionen anser att ett liknande upplägg skulle vara värdefullt också för investeringar med koppling till utbyggnaden av tunnelbanan. Dessutom finns ett antal investeringar, med en utgift under 50 mnkr, som inte lyfts enskilt till nämnden utan redovisas ”i klump” utan specificering. Sammantaget kan dessa investeringar uppgå till betydande belopp.

Nämnden ansvarar, enligt reglementet, för att bedöma vilka åtgärder, inklusive investeringar, som är nödvändiga och effektiva för att vidmakthålla och utveckla

⁴⁸ Inriktningsfas, planeringsfas respektive genomförandefas.

kollektivtrafiken. Revisionen anser fortfarande att nämnden därför behöver efterfråga en sammanhållen bild av samtliga investeringar med koppling till utbyggnaden av tunnelbana. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.

3.5. Styrning av investeringar inom Sverigeförhandlingen

Regionen ansvarar för genomförandet av investeringar inom den så kallade, Sverigeförhandlingen, där kommuner och staten är medfinansierare till ett antal kollektivtrafikinvesteringar. Dessa förhandlade investeringar styrs av en partssammansatt styrelse och är därför undantagna från regionens riktlinjer för investeringar. Delar av investeringarna inom Sverigeförhandlingen befinner sig i ett skede där avgörande beslut om lokalisering och utformning ska fattas.

I ett särskilt projekt⁵⁰ har revisionen granskat styrningen av investeringar inom Sverigeförhandlingen. Syftet har varit att bedöma om regionstyrelsen och trafiknämnden säkerställer en tillräcklig styrning, genom tydliga roller och ansvar för insyn och beslutsfattande, gällande Sverigeförhandlingens investeringar.

Beslutsmandat, som beskrivs i ramavtalet mellan parterna och i det av partsammansatta styrelsen beslutade styrdokumentet PM arbetsformer, ger en övergripande bild av mandaten för representanterna i den partsammansatta styrelsen. Styrdokumentet lämnar dock ett visst tolkningsutrymme, vilket öppnat för skiftande hantering i olika fall.

Revisionen bedömer att det inte är tydligt vilken instans som kan fatta olika former av beslut, när förändringar är av väsentlig betydelse och när ramavtalets principer behöver frångås. Det är inte tydligt var gränsen går för när den partsammansatta styrelsen kan besluta och när beslut behöver tas av de finansierande parternas beslutande församling. Detta har bedömts från fall till fall, och ramavtalets principer har tolkats olika. Initiativ behöver tas för att tydliggöra var gränsen går för beslutsmandat när det gäller förändringar som kan tas genom förhandlingar mellan ramavtalets parter, och när det behöver tas i respektive beslutande församling.

Revisionen bedömer att för att öka transparens och spårbarhet bör en strukturerad återrapporering från den partsammansatta styrelsen till trafiknämnden ske.

Revisionen anser vidare att underlagen som legat till grund för ramavtalets beslutade omfattning och budget, har lett till utmaningar i genomförandet. Kollektivtrafikobjekteten har i senare skeden behövt justeras mot ursprungligt beslutad utformning och utgift. Avtalsrelationer, där regionen ska vara byggherre och ansvarig för genomförande såväl som samverkanspartner, är komplexa och ställer krav på styrning, uppföljning och kontroll. Revisionen menar att det är viktigt att erfarenhetsåterföring från det nu pågående arbetet genomförs.

Revisionen har därför rekommenderat trafiknämnden att säkerställa transparens och spårbarhet i beslut om investeringar inom Sverigeförhandlingen, exempelvis bör protokoll från den partssammansatta styrelsen anmälas till nämnden. Nämnden har också rekommenderats att säkerställa att erfarenhetsåterföring från det nu pågående arbetet sker strukturerat för att säkerställa att kommande avtal av samma art föregås av mer genomarbetade underlag.

⁵⁰ Regionrevisorerna, projektrapport 10/2023, Styrning av investeringar inom Sverigeförhandlingen

Revisorerna i revisorsgrupp III har överlämnat rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 2024-05-30.

3.6. Trafiknämndens interna kontroll

Kommunallagen föreskriver att nämnder ska se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredställande sätt. I ett särskilt projekt⁵¹ har revisionen granskat om trafiknämnden utifrån COSO-modellen säkerställer att det finns förutsättningar för en tillräcklig intern kontroll.

I fullmäktiges policy för integrerad ledning och styrning av Region Stockholm⁵² framgår att nämnder och bolag ska basera sitt arbete på en fungerande intern kontroll med ansvarstagande och tillsyn i flera nivåer. Ansvar ska dessutom vara tydligt definierat och dokumenterat. Revisionen bedömer att roller och ansvar för arbetet med intern styrning och kontroll är tydligt definierade, fördelade och dokumenterade i nämndens delegationsordning och förvaltningens arbetsordning. Revisionen bedömer dock att den avsedda omsättningen av ansvar och roller i praktiken, inte motsvarar intentionerna som anges i förvaltningens styrdokument.

De styrande principer som är tillämpbara på arbetet med riskhantering och intern kontroll återfinns i flera av förvaltningens interna styrdokument och upplevs av verksamheten som komplicerade och svåra att omsätta i praktiken. Revisionen bedömer därför att trafikförvaltningens styrdokument delvis ger förutsättningar för ett strukturerat arbete med att identifiera, värdera och hantera risker.

Granskningen visar vidare att arbetet med riskhantering och intern kontroll varierar inom de olika avdelningarna, trots att arbetet ska utgå från förvaltningens styrdokument på området. Revisionen menar att detta i sin tur kan leda till att nödvändiga åtgärder för att stärka den interna styrningen och kontrollen inte genomförs. Revisionen bedömer därför att trafikförvaltningens ledning behöver säkerställa att lämpliga utbildnings- och kompetenshöjande insatser genomförs inom alla verksamhetsområden/avdelningar. Revisionen bedömer vidare att förvaltningen bör formalisera en process för kontrollaktiviteter, som tydligare kopplar till risker och möjliggör en löpande dokumentation, uppföljning och utvärdering.

Revisionens samlade bedömning är att trafiknämnden delvis säkerställt att det finns förutsättningar för en tillräcklig intern kontroll. Revisionen har därför rekommenderat ledningen för trafikförvaltningen att de bör säkerställa att ansvar och roller i arbetet med intern styrning och kontroll tydligt framgår i styrdokument och att det tydligt kommuniceras inom förvaltningen. Revisionen rekommenderar ledningen vidare att säkerställa verksamhetens kompetens när det gäller risk och internkontroll, så att arbetet genomförs på ett enhetligt sätt i hela organisationen. Revisionen rekommenderar slutligen att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en enhetlig process för kontroller kopplade till risker, så att löpande dokumentation, uppföljning och utvärdering möjliggörs.

Revisorerna i revisorsgrupp III har överlämnat rapporten till trafiknämnden för kännedom med möjlighet till yttrande senast 2024-05-30.

⁵¹ Regionrevisorerna, Projektrapport 11/2023, Trafiknämndens interna kontroll

⁵² RS 2020-0740

3.7. Årsuppföljning av plan för intern kontroll

I samband med verksamhetsberättelsen följer nämnden upp planen för intern kontroll. Trafiknämnden redogör för tolv risker i sin plan för intern kontroll för 2023.

Jämfört med delårsuppföljningen 2023 har en risk tilldelats ett högre riskvärde: *Risken för oegentligheter*. I verksamhetsberättelsen framgår att förvaltningen bedömer att sannolikheten att för att verksamheten utsätts för oegentligheter har ökat, vilket resulterar i ett högre riskvärde. I intervjuer framkommer att det finns en medvetenhet om att alla större organisationer löper risk att någon gång drabbas av oegentligheter.

I nämndens verksamhetsberättelse sammanfattas de högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2023. De bakomliggande riskanalyserna görs av verksamheten på sektions- och avdelningsnivå och slutligen av trafikförvaltningens ledningsgrupp. Förvaltningschefen tar sedan beslut om vilka identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan. I nämndens plan för intern kontroll⁵³ framgår vilka kontroller och åtgärder som prioriteras för att hantera riskerna, samt hur arbetet med dessa har förändrats jämfört med tidigare period. Där framgår att majoriteten av kontrollerna har genomförts utan avvikelser, och att en stor del av åtgärderna bedöms ge önskad effekt. Kopplat till risken för omfattande störningar i trafikleveransen finns en åtgärd som bedöms ge önskad effekt, men som inte har utförts enligt plan.

3.7.1. Bedömning

Revisionen bedömer att nämnden upprättat en för året aktuell plan för intern kontroll, utifrån dokumenterad risk- och väsentlighetsanalys. Den har följts upp i samband med verksamhetsberättelsen. Majoriteten av kontrollerna har genomförts utan avvikelser, och en stor del av åtgärderna bedöms ge önskad effekt. Revisionen noterar att trafiknämnden fortsätter utvecklingsarbetet inom risk och intern kontroll och kommer att följa arbetet även fortsättningsvis.

3.8. Följsamhet till barnkonventionen

I Sverige är Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter lag sedan 1 januari 2020. I ett särskilt projekt⁵⁴ har revisionen granskat hur trafiknämnden säkerställer att barn- och ungdomars rättigheter enligt barnkonventionen beaktas.

Barnkonventionen innebär att barnets bästa alltid ska beaktas i beslut och åtgärder som rör barn. I enlighet med fullmäktiges hållbarhetsstyrning ingår barnrättsperspektivet i trafikförvaltningens riktlinjer som styr trafikens arbete: riktlinje för social hållbarhet och riktlinje för tillgänglighet. Revisionen konstaterar att samordning och stöd finns via strateg vid trafikförvaltningens avdelning för strategisk utveckling.

Fullmäktige understryker även behovet av att säkerställa kännedom och efterlevnad av de styrande dokumenten. Tydligast styrning och avtryck i trafikförvaltningens verksamhet finns i större investeringar och kundnära resenärsmiljöer där barnrättsperspektivet framkommer i underlag, avtal med trafikutövare etc. Revisionen konstaterar dock att kunskap och kompetens om barnkonventionen är ojämn inom olika delar av trafikförvaltningen och därmed varierar implementeringen av barnkonventionen.

⁵³ RS 2023-0819

⁵⁴ Regionrevisorerna, Projektrapport 3/2023, Följsamhet till Barnkonventionen, trafiknämndens arbete med barnkonventionen

Enligt förvaltningens riktlinjer ska egen personal gå utbildning i social hållbarhet där barnrättsperspektivet ingår. Ingen systematisk uppföljning av anställdas utbildning i social hållbarhet görs. Vidare ska, enligt riktlinje för social hållbarhet, avstegsrapportering göras om barnrättsperspektivet väljs bort i analyser, dvs. om kraven i riktlinje för social hållbarhet inte tillämpas trots att det är relevant. Granskningen visar att detta inte görs.

Revisionens samlade bedömning är att styrning och uppföljning bidrar till att barn och ungdomars rättigheter enligt barnkonventionen beaktas i trafikverksamheten, men att kunskapsnivå och implementeringen av barnkonventionen varierar. Revisionen rekommenderar trafiknämnden att säkerställa att barn och ungas rättigheter enligt barnkonventionen beaktas och implementeras i arbetet i alla verksamhetsområden. Revisionen rekommenderar vidare ledningen för trafikförvaltningen att följa upp att anställda och konsulter, där så är relevant, genomgår utbildningar i social hållbarhet och barnrättsperspektivet i enlighet med förvaltningens riktlinjer samt att säkerställa att avstegshantering i enlighet med riktlinjerna för social hållbarhet genomförs så att barn och ungas perspektiv omhändertas i analyser inför beslut

Revisorerna i revisorsgrupp III överlämnade rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 2024-04-30.

3.9. Svart arbetskraft i kollektivtrafikens byggprojekt

Byggbranschen har under många år varit en av de branscher i Sveriges som är mest drabbade av arbetslivskriminalitet och svart arbetskraft. Revisionen har i ett särskilt projekt⁵⁵ granskat trafiknämndens förebyggande arbete mot svart arbetskraft i byggprojekt. Syftet har varit att bedöma om trafiknämnden säkerställer att svart arbetskraft förebyggs och upptäcks i de byggprojekt nämnden ansvarar för.

Krav gällande förebyggande av svart arbetskraft ställs i trafiknämndens avtal i enlighet med de lagar, förordningar, myndighetsföreskrifter samt kollektivavtal som är tillämpliga på *verksamheten*. Krav ställs i upphandling för att kunna bedöma huvudentreprenörens finansiella ställning, skatteskulder och liknade och om risk finns att förhållandena kan förändras. Underentreprenörer ska enligt avtalen kontrolleras på samma sätt, men då av den anlitade huvudentreprenörerna. Om huvudentreprenörerna skulle brista i sina kontroller av underentreprenörer så är trafiknämnden som beställare helt ovetande om detta eftersom det i avtalen inte finns några krav på återrapportering av genomförda kontroller.

Trafikförvaltningen har inte en förvaltningsgemensam struktur och metodik för en systematisk avtalsuppföljning som möjliggör att de avtalskrav som ställs gällande svart arbetskraft följs upp på ett systematiskt sätt. Stickprov och kontroller sker genom byggarbetsplatskontrollerna nyttjas inte för en systematisk uppföljning. Revisionen ser positivt på förvaltningens utvecklingsarbete för att ta fram en vägledning för avtalsuppföljning som ska kunna tillämpas av hela trafikförvaltningen och säkerställa att det finns en gemensam linje i hur man följer upp sina avtal på de olika avdelningarna.

Revisionen har rekommenderat trafiknämnden att säkerställa en samlad bild av potentiella risker med svart arbetskraft i trafikförvaltningens byggprojekt genom en aktiv

⁵⁵ Regionrevisorerna, Projektrapport 8/2023 Svart arbetskraft i kollektivtrafikens byggprojekt

uppföljning som svarar mot de krav som ställs på avtalsuppföljning i regionens styrdokument. Revisionen rekommenderar vidare att trafikförvaltningen inför kontroller, t.ex. stickprovskontroller, för att säkerställa att huvudentreprenörer utför tillräckliga kontroller av anlitate underentreprenörer för att förebygga att svart arbetskraft förekommer i nämndens byggprojekt.

Revisionen rekommenderar även att trafikförvaltningen bör införa en förvaltningsgemensam struktur och metodik för en systematisk avtalsuppföljning som möjliggör att de avtalskrav som ställs gällande svart arbetskraft följs upp på ett systematiskt sätt. Slutligen rekommenderar revisionen att trafikförvaltningen bör säkerställa att resultatet av arbetsplatskontroller sammanställs och rapporteras till avtalsansvarig, som en del i en övergripande avtalsuppföljning av svart arbetskraft för att ge en systematisk helhetsbild och möjliggöra analys av risker för att svart arbetskraft förekommer.

Revisorerna i revisorsgrupp III överlämnade rapporten till trafiknämnden för kännedom med möjlighet till yttrande senast 2024-03-30.

3.10. Regionens strategi för suicidprevention

Regionfullmäktige har beslutat om en strategi för suicidprevention (HSN 2021-1442; VKN 2021-0163). Nämnder och bolag ska beakta strategin både inom sitt ansvarsområde och i arbetet med frågan inom ramen för ordinarie verksamhetsplanering och uppföljning. Detta i enlighet med Region Stockholms integrerade ledning och styrning samt regionledningskontorets anvisningar för rapportering.

Under våren 2023 genomförde revisionen en förstudie av arbetet med suicidprevention inom nämnder och bolag, med utgångspunkt i regionens strategi. Trafiknämnden har ännu inte antagit någon handlingsplan för suicidprevention men arbete pågår med en sådan plan, som framöver kommer att beslutas av nämnden. Vidare ingår i trafikupphandlingar ett underlag med fokus på suicidprevention, som innehåller övergripande målbeskrivningar för trafikförvaltningens arbete med suicidprevention. Trafikförvaltningen har också bedrivit ett samarbete med Nationellt centrum för suicidforskning och prevention (NASP) vid Stockholms läns sjukvårdsområde, som fokuserat på självmordsprevention i Stockholms transportsystem. Nämnden har initierat arbete inom området suicidprevention, som är en viktig aspekt i arbetet med trygghet och trafiksäkerhet.

3.11. Avrapporterade granskningar i delrapport

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

3.11.1. Styrning och kontroll av beslutade investeringar

I ett särskilt projekt⁵⁶ 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

⁵⁶ Regionrevisorerna, Projektrapport 2/2023 – Styrning och kontroll av beslutade investeringar, RK 2023 - 0062

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.

Av trafiknämndens yttrande framgår att rapporten, i stort, på ett bra sätt belyser de utmaningar som regionen står inför när det gäller investeringsverksamheten. Nämnden menar dock i sitt yttrande att i rapporten nämns det att trafikförvaltningen i delar av sin investeringsverksamhet varit förskonade från fördyringar. Nämnden vill klargöra att allt fler investeringsobjekt har lyft ekonomiska konsekvenser orsakade av rådande omvärldssituation. Trafikförvaltningens omfattande infrastrukturinvesteringar kan medföra en betydande eftersläpning mellan händelser och ekonomiskt utfall. Det märktes exempelvis under pandemin, då det tog upp till ett och ett halvt år innan de ekonomiska konsekvenserna synliggjordes i trafikens investeringar. Det har nu blivit alltmer tydligt att materialbrist, långa leveranstider samt kraftigt ökat byggkostnadsindex och inflation har medfört såväl stora fördyringar som förseningar inom trafikens investeringsobjekt kopplat till bygg, anläggning och fordon.

Trafiknämnden instämmer i revisionens slutsats att de processer som är på plats kommer att klara av att hantera prioritering av investeringar utifrån förändrade förutsättningar.

3.11.2. Ekonomi och effektiviseringar

Revisionen har granskat trafiknämndens arbete med att effektivisera verksamheten. I fullmäktiges budget för 2023 gavs nämnden i uppdrag att dels minska förvaltningens kostnader med 100 mnkr, dels justera trafikutbudet för att spegla förändrat resande.

Nämndens arbete med justerat trafikutbud inför 2024 (se avsnitt 3.1.1) har granskats, liksom ett pågående arbete med effektivisering av trafikavtal. Granskning visar att trafikförvaltningen på olika sätt arbetar för att öka kostnadskontrollen i sina trafikavtal. Arbetet med att på olika sätt stärka kostnadskontrollen kan generera hundratals miljoner i besparingar i de nya trafikavtal som tecknas framöver. Enbart omförhandlade avtal kommer dock inte att vara tillräckligt för att hantera trafiknämndens ekonomiska underskott, utan ytterligare trafikförändringar kommer att krävas för att spegla det minskade resandet.

När det gäller uppdraget att minska förvaltningens kostnader med 100 mnkr har det hanterats genom minskad budget för konsultintag, reklam och konferenser. I verksamhetsberättelsen för 2023 rapporterar nämnden att kostnadsminskningen för helåret blev 115 mnkr.

Revisionen bedömer att nämnden har arbetat med åtgärder för en ekonomi i balans, med utgångspunkt i de uppdrag som fullmäktige beslutat. Revisionen konstaterar dock att givet de resultatkrav som fullmäktige beslutat om för kommande år, kommer nämnden att behöva fortsätta effektivisera och justera sin verksamhet framöver.

3.11.3. Investeringsplan 2024-2033

Som en del av budgetunderlaget inför 2024 har trafiknämnden arbetat fram en investeringsplan för 2024-2033. Revisionen har granskat framtagandet av denna plan. 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.

Revisionen anser att nämnden behöver säkerställa att det finns förutsättningar och resurser att genomföra investeringar i den omfattning som investeringsplanen definierar. Revisionen bedömer att nämnden bör klargöra hur den växande kostnaden för drift, underhåll och avskrivningar för pågående och planerade investeringar ska hanteras.

3.12. Intern kontroll i ekonomiprocesserna

3.12.1. Trafikförvaltningens IT-miljö

Trafikförvaltningen har en komplex IT-miljö med många olika systemlösningar som utgör komponenter i intäktsflödet, och som ska dela information med varandra. Större delen av IT-verksamheten är outsourcad, vilket gör det viktigt att säkerställa att det finns tillräckliga kontroller på plats för att förvaltningen ska kunna styra IT-leverantörerna och deras åtkomst till information.

Auktoriserad revisor har under ett antal år granskat den övergripande IT-miljön samt kartlagt IT-system och kontroller. Brister har identifierats, och rekommendationer för hantering av dessa har lämnats. På övergripande nivå har revisionen rekommenderat trafikförvaltningens ledning att säkerställa den finansiella rapporteringen genom att vidta åtgärder för tillräcklig kontroll i IT-system och systematisk styrning av IT-leverantörer⁵⁷. 2023 års granskning har visat att åtgärder har genomförts för att förbättra kontrollen, samtidigt som vissa områden återstår att hantera. Ett antal nya brister har också identifierats.

En åtgärd som återstår att hantera är kontroll av användare med höga behörigheter i biljettsystemet TAP. En annan rör ändringshanteringsprocessen för ett IT-system som används för rapportering och uppföljning av försäljnings- och intäktsdata (SL BIW), där åtskillnad mellan arbetsuppgifter behöver säkerställas vid förändringar i systemet. Detta för att inte samma person ska kunna både utveckla och implementerar ändringar i produktion. En rutin med fyraögonsprincipen har under året införts för ändringshanteringsprocessen, men då detta skett under pågående granskningsår har auktoriserad revisor inte kunnat verifiera att de ändringar som genomförts före införandet uppfyller kravet för åtskilda arbetsuppgifter.

En ny brist som identifierats i 2023 års granskning är att lösenordskonfigurationen i vissa IT-system inte är i linje med gällande lösenordspolicy. Granskningen har också visat att spårbarheten när det gäller genomförda förändringar och historik kring beslut behöver stärkas för IT-systemet SL BIW. Dessa brister får konsekvenser, inte minst när det gäller intäktsströmmen biljettintäkter. De rapporter som förvaltningen använder i sitt avstämningsarbete för biljettintäkter utgörs i stort av automatiska transaktioner, vilket gör arbetet starkt beroende av fungerande IT-system med tillräckliga kontroller.

3.12.2. Biljettintäkter

Biljettintäkter utgör en av de största posterna i SL:s räkenskaper. Under året har det tidigare biljettsystemet SL Access stängts ner, och i samband med granskningen av

⁵⁷ Rekommendation nr 97870

räkenskapsåret 2023 har samtliga intäktsflöden implementerats i det nya biljettsystemet TAP. Auktoriserad revisors granskning av IT-miljön (se avsnitt 3.12.1) var tänkt att fokusera på data i de avvikelserapporter som används av förvaltningen, för att säkerställa att dessa rapporter är tillförlitliga och fångar samtliga avvikelser. Utfallet av IT-revisionen har visat att det föreligger brister i den övergripande IT-miljön. Auktoriserad revisor har därför behövt använda sig av andra metoder för att säkerställa riktigheten och fullständigheten i biljettdata. Kontroll har även skett av att försäljningen i biljettsystemet TAP har överförts till redovisningssystemet.

Systematiken för periodiseringar i TAP har granskats, och stickprovskontroller har genomförts för olika typer av biljetter. Syftet har varit att säkerställa att uppbyggnaden i systemet fungerar effektivt och att intäkten har redovisats i korrekt period. Inga väsentliga avvikelser har noterats.

3.12.2.1. Reskassa i SL Access

I det tidigare biljettsystemet 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. Detta innebär att SL har en skuld till resenärer, och eftersom beloppet byggts upp över tid och inte hanterats tidigare, uppgår det till ett väsentligt belopp. I samband med nedstängning av SL Access genomfördes en utredning för att fastställa storleken på den kvarstående skulden. I utredningen framkom differenser (23 mnkr) som till del inte varit kända för verksamheten sedan tidigare.

För att hantera reskasseskulden har en särskild systemlösning byggts. Reskassan ska regleras årligen, baserat på datum för när kassan fyllts på, och återbetalning kan ske upp till tio år från senaste påfyllning av reskassa. Granskning visar att SL under året har genomfört ett antal utbetalningar för att reglera reskasseskulden.

Granskning visar vidare att det nya biljettsystemet TAP är kravställt och framtaget så att det är möjligt att göra avstämningar på detaljnivå. I det nya systemet kan exakta detaljer avseende vilka transaktioner och biljetter som bokföringen består av tas fram. På detta sätt kan det göras avstämning av försäljning mot betalning på transaktionsnivå per dag, vilket innebär att det i TAP idag inte finns några oidentifierade differenser motsvarande dem som över tid byggts upp i SL Access.

3.12.3. Bedömning

Revisionen bedömer att vissa steg har tagits mot att stärka kontrollen i de IT-system som berör intäktsströmmar. De brister som auktoriserad revisor identifierat innebär dock att förvaltningens interna kontrollmiljö fortsatt behöver förstärkas. Särskilt sårbar är intäktsströmmen biljettintäkter. Detta då de rapporter som förvaltningen använder i sitt avstämningsarbete i stora delar utgörs av automatiska transaktioner, vilket gör avstämningsarbetet starkt beroende av fungerande IT-system med tillräckliga kontroller. Revisionen bedömer att rekommendationen om tillräcklig kontroll i IT-system och systematisk styrning av IT-leverantörer är delvis åtgärdad, och understryker vikten av att förvaltningen hanterar och åtgärdar återstående bristområden.

Revisionen bedömer att det nya biljettsystemet TAP innebär att den problematik som uppstod med reskassa i SL Access inte kommer att uppstå. Trafikförvaltningen har vidare skapat en process för hantering av den kvarstående reskasseskulden. Revisionen

konstaterar att skulden kommer att finnas kvar, och behöva hanteras, under flera år framåt.

3.13. Ledningsnära kostnader och representation

Trafikförvaltningen har en administrativ bestämmelse som reglerar ledningsnära kostnader och representation⁵⁸. Enligt denna ska slutattest aldrig göras av eget deltagande kopplat till resor och representation. Detta ska istället göras av närmsta chef. Granskning visar att de beloppsspärrar som finns i systemet 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.

3.14. Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer

I tidigare revisionsrapporter har framförts ett antal rekommendationer avseende den interna styrningen och kontrollen. Revisionen har följt upp ett urval av rekommendationer under året. I rekommendationsbilagorna till nämnd respektive ledning framgår hur samtliga uppföljda rekommendationerna har hanterats. Nedan redovisas de fall där uppföljningen har varit mer omfattande.

3.14.1. Konsulthantering

Trafiknämnden avropar årligen konsulttjänster till ett betydande värde⁵⁹. Struktur, kontroll och uppföljning i anskaffningsprocessen är viktigt, inte minst för att minimera risken för oegentligheter. Trafiknämnden tillämpar sedan 2013 ett ramavtal vid anskaffning av konsulter. En mellanhand, så kallad konsultförmedlare, har upphandlats för att administrera nämndens avrop av konsulttjänster. Revisionen har tidigare rekommenderat trafikförvaltningens ledning att utveckla styrdokumentet för konsulthantering. Rekommendationen omfattar krav på dokumentation, framför allt när det gäller *behovsanalyser* och *utvärderingar* av anbud⁶⁰.

Revisionens uppföljande granskning visar att det inom trafikförvaltningen finns en dedikerad handbok för konsultanvändning⁶¹ samt en mängd rutiner för att hantera olika aspekter av avrop och hantering av konsulter. Bland annat finns checklistor inför uppdragsbeskrivning och kravställning, mallar för kravspecifikation samt ett antal definierade rollexempel, för vanligt förekommande konsultroller och särskilt efterfrågade roller. Dessa exempel kan användas som stöd för den som ska beställa en konsulttjänst. Vidare finns framtagna rutiner för hantering och reglering av en mängd situationer som kan uppkomma vid användning av konsult; exempelvis tidarter, avsteg av timgodtagbok, bestridan av faktura, incidenthantering, förlängning av konsultavtal och utbyte av konsult.

⁵⁸ TN-S-609494

⁵⁹ I tjänsteutlåtandet inför upphandling av ramavtal avseende konsultförmedlare (TN 2022-0851) uppskattas volymen till ca 2,4 mdkr per år, varav ca 1 mdkr är hänförligt till förvaltning för utbyggd tunnelbana.

⁶⁰ Rekommendation nr 28853

⁶¹ Handbok för konsultanvändning och konsultanskaffning, TN-S-581655

När det gäller *behovsanalys* inför beslut om att anlita konsult, framgår av handboken att sådan analys generellt ska utgöra första steget i processen för konsultanvändning. Det framgår att behovsanalysen innebär att ”gå igenom, bedöma och värdera vilka behov trafikförvaltningen har, och vad som krävs för att organisationen ska kunna utföra sitt uppdrag”. Hur behovsbilden ser ut ska definieras utifrån verksamhetens mål, befintliga resurser och faktorer i omgivningen. Det framgår i framtagna ansvarsmodell⁶² att behovsanalys ska vara skriftliga och sparas hos ansvarig beställare.

I handboken görs en uppdelning av konsulttjänster i tre olika kategorier: *resurskonsult* (inhyrd personal på vakant tjänst eller inhyrd personal utöver ordinarie bemanning), *specialistkonsult* (konsult med specialistkompetens som anlitas vid tillfälligt behov av viss kompetens eller specialistkompetens som inte finns inom organisationen) och *investeringskonsult* (alla typer av konsulter som arbetar i investeringsprojekt). Revisionen noterar att skrivningarna i handboken skiljer sig åt för anlitan av de olika konsultkategorierna. För resurskonsulter specificeras att behovsanalys alltid ska göras i samråd med HR-partner. För specialist- och investeringskonsulter omnämns inte kravet på behovsanalys. Det framgår inte varför hanteringen ser olika ut för olika typer av konsulter.

Granskning visar att behovsanalys i praktiken inte systematiskt genomförs inför beslut om konsultintag. Det görs heller inte någon uppföljning, eller kontroll, av att behovsanalys genomförs. I intervjuer framkommer att sektion Inköp och upphandling, som förvaltar konsultavtalet, skulle kunna kontrollera och säkerställa att behovsanalys görs men att det skulle innebära ett ökat administrativt arbete för såväl beställare som för avtalsförvaltare.

När det gäller efterföljande *beslut om konsultavrop* specificerar handboken att det är *avdelningschef* som ska besluta om avrop för resurs- och specialistkonsult, medan *sektionschef* ska göra detta för investeringskonsulter. I ett särskilt avsnitt om konsultavrop i trafikförvaltningens beslutsordning⁶³ framgår dock att olika roller inom förvaltningen har rätt av avropa konsulttjänster upp till vissa specificerade värden. Exempelvis framgår att gruppchefer inom trafikavdelningen, teknikavdelningen, IT-avdelningen och avdelningen för investeringsprojekt har beslutsrätt till ett maximalt värde på 3 mnkr. Projektledare inom avdelningarna för strategisk utveckling, investeringsprojekt och IT samt inom sektion inköp och upphandling har rätt att avropa till ett värde på 1 mnkr. Granskning visar att det i praktiken är beslutsordnings beloppsgränser som används som utgångspunkt för beslut om konsultintag.

Rörande *utvärderingen av inkomna anbud* för konsultuppdrag är det konsultförmedlaren som ansvarar för urvalet och utvärderingen av inkomna offerter i avropsprocessen. Utvärderingen görs utifrån beställarens kravspecifikation, och genom ett strukturerat så kallat utvärderingsprotokoll. En short list med tre toppkandidater sammanställs och presenteras för beställaren. Trafiknämnden har fattat beslut⁶⁴ om upphandling av ett nytt konsultförmedlaravtal som ska börja gälla från och med hösten 2024. I intervjuer framkommer att genom det nya avtalet kommer samtliga offerterande kandidater att presenteras för beställaren. Beställaren verifierar att konsultförmedlarens

⁶² styckkonsult-ansvarsmodell---huki

⁶³ TN-S-993215

⁶⁴ TN 2022-0851

utvärdering är korrekt genomförd samt att val av kandidat uppfyller beställarens kravspecifikation. Verifiering kan ske genom granskning av konsultförmedlarens utvärdering och/eller genom intervjuer med kandidater som offererats. Utvärderingen ska sparas hos beställaren.

Granskning visar att trafikförvaltningens internrevision planerar att granska konsultanskaffningsprocessen under 2024. Revisionen kommer att följa detta arbete.

3.14.1.1. Bedömning

Revisionen konstaterar att trafiknämnden har en strukturerad process för konsultanskaffning via det ramavtal som finns med upphandlad konsultförmedlare. Trafikförvaltningen har tagit fram olika styrdokument med bäring på konsultanvändning. Revisionen bedömer att trafiknämnden bör se över och ensa de övergripande styrdokumentet för konsultanskaffning (dvs. handboken och beslutsordningen) så att det tydligt framgår vilken funktion som har beslutanderätt.

När det gäller behovsanalyser bedömer revisionen att trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur de ska genomföras och dokumenteras samt vilken funktion som ansvarar för att säkerställa att de genomförs. I de fall behovsanalyser är ett krav inför konsultanskaffning, menar revisionen att anvisningar och/eller vägledning behöver utformas. En process för uppföljning behöver också utvecklas. Rörande utvärdering av anbud bedömer revisionen att det finns en etablerad process, där trafikförvaltningen har möjlighet att kontrollera den utvärdering som görs av konsultförmedlaren. Möjligheten till kontroll kommer också att förstärkas i det nya avtalet, där samtliga kandidater kommer att presenteras för beställaren av konsulttjänsten.

Revisionen bedömer att delar av tidigare lämnad rekommendation är åtgärdade, medan vissa aspekter av konsultanskaffningsprocessen fortfarande behöver stärkas. Revisionen väljer att avsluta den tidigare rekommendationen och formulera två nya rekommendationer.

Rekommendationer:

- Trafikförvaltningens ledning bör se över och ensa de övergripande styrdokumentet för konsultanskaffning.
- Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra processen för behovsanalys inför konsultanskaffning.

3.14.2. Trafiksäkerhetshändelser

Revisionen har tidigare granskat⁶⁵ hur trafiknämnden styr trafiksäkerhetsarbetet inom den vägbundna kollektivtrafiken så att fullmäktiges mål om trafiksäkerhet uppnås. I granskningen lämnades en rekommendation om att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att trafiksäkerhetshändelser från alla kollektivtrafikslag löpande sammanställs, återrapporteras och analyseras på ett sådant sätt så att kunskaperna från händelserna kan användas som underlag i förbättringsarbetet.

Revisionens uppföljande granskning visar att förvaltningens säkerhetsavdelning tagit fram en säkerhetsbestämmelse⁶⁶ som innehåller trafikförvaltningens övergripande mål för trafiksäkerhetsarbetet. Det övergripande målet är att antalet allvarligt skadade och

⁶⁵ Regionrevisorerna projektrapport 3/2017 Trafiksäkerhetsarbete inom den vägbundna kollektivtrafiken

⁶⁶ SSÄ SÄB-0005 Säkerhetsmål och indikatorer, SL-S-2566920

omkomna till följd av trafikförvaltningens verksamhet över tid ska minska. Kopplat till det övergripande trafiksäkerhetsmålet finns en uppsättning mätbara indikatorer, där varje indikator mäter olika aspekter av säkerheten inom ett trafikslag. Till exempel finns indikatorn *Personolyckor* inom spårtrafiken, som mäts genom summan av det totala antalet händelser av personpåkörningar, ombordolyckor och arbetsplatsolyckor som rapporterats in. Enligt säkerhetsbestämmelsen är det trafikutövarna som ansvarar för att händelserapporteringen utförs fortlöpande och korrekt genom förvaltningens händelserapporteringssystem STAR (Säkerhets- och trygghetsrelaterad avvikelserapportering).

Trafikförvaltningen sammanställer och följer upp statistiken regelbundet på ett säkerhetsstyrningsmöte, där månadsutfall för respektive säkerhetsindikator följs upp mot fastställda acceptabla säkerhetsnivåer för respektive trafikslag. Förvaltningen följer dessutom upp trafikutövarnas och drift- och underhålls罔reprenörernas rapportering vid ett särskilt ledningsmöte för trafiksäkerhet. På ledningsmötet sker en genomgång av trafiksäkerheten per trafikslag. Om acceptabla nivåer överskrids beslutas om orsaksanalyser, samt korrigerande och riskreducerande åtgärder.

3.14.2.1. Bedömning

Revisionen konstaterar att trafiknämnden stärkt styrningen av trafiksäkerhetsarbetet inom samtliga trafikslag, med såväl tydliga mål som mätbara indikatorer. Revisionen konstaterar att den nya strukturen för uppföljning av trafiksäkerhetskändelser har dessutom blivit mer systematisk och tydlig. Revisionen bedömer att det nu både finns förutsättningar och former för att samla in och utvärdera trafiksäkerhetskändelser, som möjliggör att kunskaper och erfarenheter kan användas i förbättringsarbete inom kollektivtrafiken. Rekommendationen bedöms därmed som åtgärdad.

3.14.3. Informationstillgångar och informationssäkerhet

Revisionen har tidigare rekommenderat⁶⁷ trafiknämnden att säkerställa att viktiga informationstillgångar hanteras enligt gällande riktlinjers krav på förteckning, riskanalyser, informationssäkerhetsklassning och avbrottsplaner. Rekommendationen formulerades i en granskning specifikt riktad mot informationstillgångar inom teknisk dokumentation och signalinformation. Uppföljande granskning visar att utvecklingsarbete på området har genomförts; bland annat har en handlingsplan för informationssäkerhet 2021-2022 tagits fram och fastställts av förvaltningschefen. Trafikförvaltningen driver för närvarande ett större utvecklingsarbete inom området informations- och IT-säkerhet, med en åtgärdsplan som sträcker sig till 2025 och framåt.

Det pågår även ett arbete på trafikförvaltningens teknikavdelning, som ansvarar för områdena teknisk dokumentation och signalinformation. Åtgärdsplaner för avdelningens mest prioriterade IT-system arbetas fram. För sju olika system har åtgärder definierats, utifrån identifierade gap, tillsammans med riskanalyser av konsekvenser om identifierade åtgärdsbehov inte omhändertas. Vid tiden för granskningen pågick fortfarande arbete med vissa av planerna.

⁶⁷ Rekommendation nr 28820

Revisionen har tidigare också rekommenderat⁶⁸ att 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. Uppföljande granskning visar att när det gäller befintliga avtal är möjligheten att uppdatera dessa med avseende på informationssäkerhetskrav begränsad. Trafikförvaltningen har dock genomfört en kartläggning av befintliga avtal, för att förstå var det finns brister gällande regelefterlevnad.

Under 2022 har också ett arbete gjorts för att stärka hanteringen av gällande informationssäkerhetskrav. Resurser har avsatts för att stärka informationssäkerhetsarbetet i samtliga upphandlingar som genomförts under året. Revidering av styrande dokument och rutiner har genomförts under hösten 2023, för att stärka kontrollen av leverantörernas informationssäkerhet. Säkerhetsbestämmelse för Informationssäkerhet vid inköp, upphandling och i leverantörsrelationer⁶⁹ samt rutin för uppföljning av tredjepartsintyg för informations- och IT-säkerhet⁷⁰ har fastställts av ansvarig chef för IT-säkerhet. Vidare har förberedande steg tagits för anpassning till ny EU-lagstiftning genom det så kallade NIS2-direktivet, gällande cybersäkerhet.

I flera upphandlingar som genomförts under året har personal med kompetens inom informationssäkerhet och IT-säkerhet deltagit, för att säkerställa att informationssäkerhetskrav ställs i nya avtal med externa leverantörer utifrån lämplig skyddsnivå. Detta stöd ger förutsättningar för nya avtal att inkludera en ändamålsenlig säkerhetskravställning, och möjliggör även för trafikförvaltningen att följa upp leverantörernas efterlevnad. Förutsättningarna för samverkan i samband med eventuella säkerhetsrelaterade incidenter stärks också via arbetssättet.

3.14.3.1. Bedömning

Revisionen konstaterar att trafiknämnden har tagit steg i att stärka och systematisera sin hantering av olika aspekter av informationssäkerhet. Revisionen bedömer att det nu finns förutsättningar för ett mer systematiskt arbete kopplat till hanteringen av informationstillgångar på teknikavdelningen. Rekommendationen om hantering av informationstillgångar enligt gällande riktlinjer bedöms därmed som åtgärdad.

Revisionen ser också positivt på det arbete som har genomförts när det gäller informationssäkerhet kopplad till avtal. Revisionen noterar att hantering av informationssäkerhet i avtal handlar om ett pågående utvecklingsarbete, som också har koppling till förändrad lagstiftning. Att styrande dokument och rutiner reviderats är ett inledande steg. Efterföljande implementering i verksamheten behöver sedan säkerställas framåt. Revisionen bedömer rekommendationen om informationssäkerhet i avtal som åtgärdad. Revisionen kommer att fortsätta följa nämndens arbete med informationssäkerhet framöver.

3.14.4. Ansvar för, och förvaltning av, ingångna avtal

Auktoriserad revisor har tidigare rekommenderat trafikförvaltningens ledning att stärka den interna kontrollen av avtal, genom att säkerställa att avtal finns tillgängliga

⁶⁸ Rekommendation nr 28861

⁶⁹ TN-S-2817215

⁷⁰ TN-S-2820109

på ett samlat sätt⁷¹. Ledningen har också rekommenderats att införa en rutin med systemstöd för att säkerställa efterlevnad av gällande upphandlingsregler⁷².

För att säkerställa en säker och genomtänkt struktur för avtalsförvaltning bör det finnas rutiner och riktlinjer för avtalshantering. Rutiner och riktlinjer bör vara anpassade till den aktuella verksamhetens utmaningar och specifika behov. Huvudsyftet är att öka avtalstroheten genom att finna en lämplig metod för avtalshanteringen, ha en tillräcklig uppföljning av aktuella avtal och minska onödigt risktagande.

Den uppföljande granskningen som gjorts av auktoriserad revisor visar att efter att ett avtal tecknats övergår ansvar från trafikförvaltningens upphandlare till utsedd avtalsägare, som har ansvar för förvaltningen av det ingångna avtalet. Avtalsägare kan sitta inom olika avdelningar på förvaltningen. Alla avtal ska vara diarieförda i dokumenthanterings- och diarieföringssystemet Edit, och det är avtalsförvaltarens ansvar att diarieföra. Det finns dock inget särskilt register i systemet som gör att det på ett enkelt sätt går att söka fram relevant avtalsinformation.

Utöver diarieföringssystemet finns även en avtalskatalogsfunktion i upphandlingsverktyget Tendsign, där information om ingångna avtal läggs upp av sektion inköp och upphandling i samband med att en upphandling avslutas. Det är dock inte säkerställt att informationen i avtalskatalogen är aktuell och korrekt, eftersom sektion inköp och upphandling inte har något förvaltaransvar för avtalen. Om en avtalsförvaltare väljer att förlänga ett avtal är det inte säkert att sektion inköp och upphandling erhåller information om detta och att uppdatering sker i avtalskatalogen. Detta kan i förlängningen leda till att det ser ut som att ett avtal löpt ut, trots att det är giltigt.

Granskningen visar att sektion inköp och upphandling har initierat en inventering av samtliga ingångna avtal och uppdatering av avtalskatalogen. Granskning visar också att en förstudie kring systemstöd för avtalshantering har genomförts, och att en fördjupad behovsanalys har påbörjats. En framtida upphandling av ett nytt inköpssystem är ett omfattande arbete, och det beräknas ta flera år att införa och integrera ett sådant system i förvaltningens verksamhet. Rekommendationerna bedöms vara delvis åtgärdade.

3.14.5. Anläggningstillgångar och pågående projekt

I tidigare års granskning har auktoriserad revisor noterat att stora belopp avseende pågående investeringar kostnadsförts, vilket skulle kunna vara en indikation på brister i den inledande delen av investeringsprocessen. Granskningen har inte identifierat några större belopp för anläggningstillgångar som kostnadsförts under 2023, vilket pekar mot att den inledande delen av investeringsprocessen har stärkts.

Auktoriserad revisor har tidigare rekommenderat trafikförvaltningens ledning att säkerställa att gällande rutin för aktiveringar efterlevs⁷³. Trafikförvaltningen har administrativa bestämmelser och rutiner som beskriver processen för aktivering, avskrivning och utrangering av materiella anläggningstillgångar.

Tidigare granskning har visat att trafikförvaltningen inte alltid genomför sina aktiveringar löpande, när en anläggningstillgång tas i bruk. I stället har den största delen av

⁷¹ Rekommendation nr 28798

⁷² Rekommendation nr 28803

⁷³ Rekommendation nr 97869

aktiveringarna skett i slutet av året, vilket inneburit att kostnaderna för avskrivningar påverkats genom att de inte bokförts i rätt period/räkenskapsår. Uppföljande granskning av om 2023 års aktiveringar redovisats i korrekt period, har visat på samma problematik som tidigare. Aktivering av färdigställda projekt har fortsatt skett vid ett senare tillfälle än färdigställandedatum. För att hantera detta i årsbokslutet har det gjorts retroaktiva avskrivningar. Revisionen anser att aktiveringar behöver göras löpande under året och inte i efterhand. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.

Revisionen har även följt upp tidigare lämnad rekommendation om att ledningen för trafikförvaltningen respektive FUT bör säkerställa interna kontroller, system, rutiner och kvalitetsavstämningar mellan SL/TF och SL/FUT gällande aktiveringsprocessen⁷⁴. Rekommendationen bedöms var delvis åtgärdad (se avsnitt 4.2.4)

3.14.6. Avtalsregister för fastighetsbeståndet

Auktoriserad revisor har tidigare rekommenderat trafiknämnden att säkerställa att samtliga hyresavtal finns tillgängliga i där för avsett IT-system⁷⁵. För att säkerställa att hyresfakturering sker i enlighet med uppställda avtalsvillkor, att fastighetstaxeringen är korrekt och att informationen är riktig och fullständig, behövs ett uppdaterat avtalsregister som sparas i en databas.

Trafikförvaltningen har arbetat med en genomgång av sitt fastighetsbestånd i det dedikerade IT-systemet och stämt av mot befintliga avtal, för att säkerställa att avtalen finns inlagda i systemet. Inventeringen av hyresavtalen är nu slutförd. Uppföljande granskning har inte visat några avvikelser av väsentlig karaktär, och vidtagna åtgärder i samband med genomgång och uppföljning bedöms som tillräckliga. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

3.15. Granskningar utan väsentliga iakttagelser

Revisionen har förutom basgranskning genomfört fördjupade granskningar inom specifika områden utifrån en risk- och väsentlighetsanalys, som redovisas nedan. Bland annat har bokslutsprocessen, leverantörsfakturahantering, hantering av fullmakter och betalningsbehörigheter samt finansiering och leasing granskats utan väsentliga iakttagelser.

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 räkenskaper samlat för hela trafiknämnden samt SL-koncernen i avsnitt 5.

4.1. Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

4.1.1. Ekonomiskt resultat

Trafiknämndens resultat för FUT uppgår till 13,9 mnkr. I enlighet med avtalet om medfinansiering från parterna i Stockholmsförhandlingen och fullmäktiges beslut om nollresultat för FUT, ska förvaltningen finansieras genom lån som förvaltningen tar upp för

⁷⁴ Rekommendation nr 109195

⁷⁵ Rekommendation nr 28802

regionens andel av finansieringen. Revisionen konstaterar att anslag för år 2023 ska betalas ut med en tolftedel per månad från Region Stockholm för att täcka räntekostnader för de lån som förvaltningen tar upp för regionens andel av finansieringen, med syfte att göra Region Stockholms finansieringsform kostnadsneutral.

Trafiknämnden/FUT rapporterar att resultatet för förvaltningsdelen (FUT) uppgår till 0 mnkr och att bolaget SL Nya Tunnelbanan (NTAB) också uppvisar ett nollresultat. Resultatenheten SL/FUT redovisar ett resultat på ca 14 mnkr, bestående av mellanskillnaden mellan anslag och ränta.

Jämförelse med budget 2023

Nämnden/FUT:s intäkter understiger budget med 89 mnkr. *Övriga bidrag*, som utgörs av upplösning av finansieringen från parterna, understiger budget med 91 mnkr. Detta beror på en minskning av externa försäljning och uppdraget om att utreda nya tunnelbaneobjekt. *Övriga intäkter*, hänförliga till sålda tjänster till extern part från NTAB i samband med byggnation av den nya tunnelbanan, överskrider budget med 3 mnkr. Motsvarande summa återfinns på kostnadssidan.

Nämnden/FUT:s kostnader, exklusive finansnetto, understiger budget med 2 mnkr. *Personalkostnader*, inklusive inhyrd personal, understiger budget med 2 mnkr, beroende på minskade lönekostnader på grund av vakanser och försenade nyrekryteringar. *Lämnade bidrag* till Trafikverket för bytespunkt Barkarby⁷⁶ överskrider budget med 4 mnkr, på grund av högre upparbetningsgrad än budgeterat. *Övriga kostnader* understiger budget med 6 mnkr. I denna post ingår bland annat konsultkostnader, kommunikationskostnader och kostnader hänförliga till försäljning av tjänster från NTAB. Dessa kostnader är inte budgeterade⁷⁷. Exklusive dessa icke-budgeterade kostnader är övriga kostnader 6 mnkr lägre än budget, vilket beror på ett generellt minskat inköpsbehov av övriga tjänster och konsulttjänster om cirka 9 mnkr kronor. Detta samtidigt som kostnader för externt levererade tjänster har ökat med cirka 3 miljoner kronor.

Finansnettot uppgår till -113 mnkr mot budgeterat -214 mnkr, och utgörs av de regioninterna räntekostnaderna hänförliga till regionens finansiering av förvaltningens verksamhet. Avvikelsen på 101 mnkr utgörs av mellanskillnaden mellan anslag och ränta. Budgeterat belopp sätts tidigt, utifrån en uppskattning av lånebehov och ränta, och utfallet för 2023 blev lägre än vad som budgeterats.

Investeringar

Trafiknämnden/FUT redovisar investeringsutgifter för 2023 på 6 440 mnkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad, jämfört med årets budget, på ca 91 procent. Förvaltningen uppger i verksamhetsberättelsen att orsaken till den lägre upparbetningen är projekt Barkarby där kontraktet hävdades i augusti och efterföljande förseningar i tidplan (se nedan).

Trafiknämnden/FUT beskriver väsentliga händelser samt avvikelser mot budget för respektive investeringsobjekt.

⁷⁶ Trafikverket utför arbetet och äger anläggningen, vilket medför att detta redovisas som en kostnad och inte som en investering inom FUT. Utbetalningarna följer upparbetningstakten.

⁷⁷ Principen som FUT använder är att inte budgetera för dessa arbeten förrän de har beslutats, vilket inte taktar med regionens budgetprocess. Istället för att uppskatta en kostnad inväntas utredning inför beslut. Då intäkter och kostnader för dessa arbeten motsvarar varandra, påverkas inte heller resultatet.

Revisionen noterar att projekten *Tunnelbana till Arenastaden* och *Tunnelbana till Älvsjö* båda överskrider årets budget (91 mnkr respektive 121 mkr), liksom *Depå samt fordon Tunnelbanan till Älvsjö* (5 mnkr).

För resterande objekt underskrids i stället årets budget. Det gäller *Tunnelbana till Nacka och Söderort* (225 mnkr), *Tunnelbana till Barkarby* (455 mnkr), station Södra Hagalund (21 mnkr). Även för *Depå Nya Tunnelbanan Högdalen* (115 mnkr) samt *Fordon* (1,3 mnkr) underskrids budget. 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).

I verksamhetsberättelsen för 2023 redovisar trafiknämnden/FUT en avvikelse mot totalprognos i budget för 2023. Detta beror på att investeringsprognosen, i enlighet med regionens anvisningar, räknats upp med *Konjunkturinstitutets KPI-prognos framåt*, istället för som tidigare år enligt *faktiskt KPI med ett tillägg på ytterligare två procent årligen*.

Nämnden/FUT lyfter risker på en övergripande nivå som berör samtliga investeringsobjekt. En generell risk som lyfts handlar om index-utvecklingen. 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 KPI-utfall. Därefter har investeringsprognosen räknats upp med en KPI-prognos framåt, i enlighet med regionens direktiv.

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 utgiftsrisker täcks inte i gällande avtal. Indexläget under de senaste åren har resulterat i en ökande differens mellan byggindex och KPI. Revisionen noterar att redovisning av faktiska belopp inte ingår i delårsrapporten.

Nämnden redogör för ett antal åtgärder som har vidtagits för att minska indexpåverkan, vilka har minskat skillnaden mellan byggindex och KPI. Nämnden/FUT rapporterar vidare att KPI-utvecklingen under 2023 har varit högre än byggindexkorgen vilket inneburit att det uppbyggda index-differensen har minskat under 2023.

Revisionen menar att betydande risker kvarstår gällande hur Stockholmsförhandlingen, och även Sverigeförhandlingen, hanterar indexproblematiken. Revisionen har tidigare rekommenderat⁷⁸ att trafiknämnden bör efterfråga en kontinuerlig analys och uppföljning av index-utvecklingen samt säkerställa att återrapportering sker till fullmäktige. Årets uppföljning visar att återrapportering av indexrisken till nämnden inte förändrats sedan delåret 2023. Rekommendationen bedöms därför som ej åtgärdad.

Tunnelbanan till Barkarby

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

Produktion har pågått i den stora berg- och anläggningsentreprenaden *Järfällatunneln* under inledningen av 2023. Den anlitate entreprenören har dock under en längre tid legat efter i tidplan avseende bland annat anläggnings- och betongarbeten. Detta

⁷⁸ Revisionens delårsrapport för trafiknämnden 2023

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.

En ny upphandling för kvarvarande arbeten skickades ut den 21 augusti 2023, med mål att skriva kontrakt för kvarvarande anläggningsarbeten. I slutet av oktober 2023 skrevs kontrakt med ny entreprenör.

Av verksamhetsberättelsen framgår att förvaltningen, för att undvika att tappa fart i projektet, gjorde avrop på ett befintligt ramavtal så att en ramavtalsleverantör kunnat jobba med vissa förberedande arbeten under hösten medan upphandling av ny entreprenör pågick. Sedan tidigare finns kontrakterade entreprenörer för efterföljande entreprenader⁷⁹. Arbeta har pågått under året med att hantera effekten av förändringarna på de efterföljande entreprenaderna.

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.

4.1.1.1. Bedömning av ekonomiskt resultat

Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens verksamhetsberättelse. Det konsoliderade resultatet för FUT (förvaltningsdelen), SL/FUT och NTAB uppgår till 13,9 mnkr, vilket är högre än det av fullmäktige beslutade resultatkravet på 0 mnkr. Utfallet beror på ett högre budgeterat anslag, som ska täcka räntekostnaderna för de lån som tas för att finansiera Region Stockholms andel av utbyggnaden. Finansnettot blev 101 mnkr högre än budgeterat. Revisionen bedömer att fullmäktiges mål om ekonomi i balans har uppnåtts i och med att resultatet överstiger resultatkravet.

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 ser positivt på de mitigerande åtgärder gällande index-risken som vidtagits. Revisionen bedömer dock att det fortsatt 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.

4.1.2. Verksamhetsmässigt resultat

Måluppfyllelse

Regionfullmäktiges övergripande uppdrag för FUT är att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt gällande avtal från Stockholms- respektive Sverigeförhandlingen.

⁷⁹ bygg- och installation samt bana, el 400 V

För utbyggnaden av tunnelbanan finns inga, av fullmäktige fastställda, indikatorer kopplade till det övergripande målet för kollektivtrafiken, d.v.s. *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar*.

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

Trafiknämnden/FUT rapporterar i verksamhetsberättelsen för 2023 också utfall för nämndens indikatorer med tillhörande målnivåer, som fastställts i verksamhetsplanen för 2023. I intervjuer framkommer att dessa mål och indikatorer är framtagna för att stödja arbetet med förvaltningens övergripande uppdrag och bidra till Region Stockholms övergripande mål.

Av nämnden/FUT:s uppföljning av nämndens lokala indikatorer framgår att 12 av 21 indikatorer uppnår målvärdet. Revisionen noterar att måluppfyllelsen vad gäller lokala mål är i nivå med föregående år, då 11 av 21 målnivåer uppnåddes.

Uppdrag från fullmäktige

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 genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund och Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan*⁸⁰. Status för båda uppdragen anges vara pågående enligt plan.

4.1.2.1. Bedömning av verksamhetsmässigt resultat

Revisionen bedömer att trafiknämnden/FUT har uppnått fullmäktiges inriktningsmål för 2023. Måluppfyllelsen, liksom uppdragen, har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt i trafiknämndens verksamhetsberättelse för FUT.

4.2. Intern styrning och kontroll

Under året har organisationsförändringar genomförts inom FUT. Från och med den 1 februari finns en stabsenhet även på avdelning Norr. Syftet är att arbeta på ett enhetligt sätt inom förvaltningen. Avdelningen *Ledningsstab*, där enheterna Ekonomi, Upphandling samt Juridik ingår, har sedan den 1 april 2023 även en säkerhetsenhet.

4.2.1. Styrning av investeringar inom Sverigeförhandlingen

I ett särskilt projekt⁸¹ har revisionen granskat styrningen av investeringar inom Sverigeförhandlingen. Syftet har varit att bedöma om regionstyrelsen och trafiknämnden säkerställer en tillräcklig styrning, genom tydliga roller och ansvar för insyn och beslutsfattande, gällande Sverigeförhandlingens investeringar (se avsnitt 3.5 ovan).

⁸⁰ FUT 2021 - 0414

⁸¹ Regionrevisorerna, projektrapport 10/2023, Styrning av investeringar inom Sverigeförhandlingen

4.2.2. Samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT

Revisionen har genomfört en fördjupad uppföljning av om trafiknämnden säkerställer en tillräcklig styrning, kontroll och uppföljning av samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT kring utbyggnaden av tunnelbanan. En tidigare granskning⁸² som följts upp omfattade samverkan kring de utbyggnadsdelar som ingår i Stockholmsförhandlingen. Den resulterade i fyra rekommendationer till nämnden rörande förutsättningar och former för samverkan, mål, gemensamt riskhanteringsarbete samt en sammanhållen bild av samtliga investeringar med koppling till utbyggnaden av tunnelbanan⁸³.

Revisionen bedömer två rekommendationer rörande förutsättningar och former för samverkan och mål som åtgärdade och en rekommendation gällande gemensamt riskarbete som delvis åtgärdad (Se vidare avsnitt 3.4 ovan)

4.2.3. Årsuppföljning av plan för intern kontroll

I samband med verksamhetsberättelsen har planen för intern kontroll följts upp.

Nämnden/FUT redogör för 25 risker i planen för intern kontroll 2023. I intervjuer framkommer att FUT arbetar med risker och åtgärder löpande, varför planen ska ses som ett levande dokument där nya risker kan tillkomma under året. På samma sätt kan risker, som hanterats under året, plockas bort.

Jämfört med delårsuppföljningen har två tidigare separata risker *Entreprenadberg klassas som avfall istället för biprodukt* och *Hantering av berg innehållande sulfider* slagits ihop till en risk som benämns *Hantering av berg innehållande sulfider och klassning som avfall istället för biprodukt*. Den nya riskens riskbedömningen har högsta möjliga riskvärde, enligt regionens modell för värdering av risker, och klassas därför som mycket hög risk. Riskbedömningen för risken *Överprövade upphandlingar* har sänkts och klassificeras nu som "Hög risk" i stället för "Mycket hög risk". Det är fortfarande 5 risker som värderats till högsta möjliga värde⁸⁴:

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

I nämnden/FUT:s verksamhetsberättelse beskrivs sex risker ur plan för intern kontroll, tillsammans med åtgärder och kontroller. Det framgår av verksamhetsplanen att dessa sex risker har valts ut eftersom de är de största förvaltningsövergripande riskerna, och inte kopplade till enskilda investeringsprojekt. Detta innebär att riskerna är väsentliga för alla förvaltningens projekt och att åtgärderna för att minimera risken behöver hanteras samlat i hela förvaltningen.

För risken kopplad till *hantering av sulfidhaltigt berg* rapporteras att samverkan sker med Länsstyrelsen för att utveckla kunskapen om sulfidhaltigt berg och försurningspotential. Nämnden/FUT har under 2023 även drivit ett storskaligt test, tillsammans med Luleå Tekniska Universitet, för att få ytterligare kunskap inom området. Testet planeras att slutföras i förvaltningens regi under 2024. För *indexrisken* rapporterar nämnden/FUT om ett antal åtgärder som vidtagits för att minska förvaltningens indexpåverkan, vilka beräkningsmässigt har minskat indexskillnaden mellan bygginde och KPI.

⁸² Regionrevisorerna, Projektrapport 8/2021 Investeringar i tunnelbanans utbyggnad. Samverkan mellan trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

⁸³ Rekommendation nr 73831, 73832, 73833 och 73834

⁸⁴ Sannolikhet = 5 och Konsekvens = 5

Det konstateras samtidigt att under 2023 har ett förbättrat indexläge lett till mindre differenser mellan byggindex och KPI.

Gällande riken för *överprövningar av upphandlingar* rapporterar nämnden/FUT att förvaltningen det senaste åren arbetat aktivt med marknadsdialog, att ytterligare likrikta och förtydliga kravställandet i upphandlingsdokumenten och införa ytterligare kvalitetsrutiner vid utvärdering. Arbetet kommer att fortsätta med samma inriktning under 2024.

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.⁸⁵ Årets uppföljning visar att rapporteringen följer RLK:s anvisningar och att det är möjligt att följa förändringar av risker och riskvärderingar under året. Rekommendationen bedöms därför som åtgärdad.

4.2.3.1. Bedömning

Nämnden/FUT arbetar med risker, riskbedömning och åtgärder löpande, vilket medför att risker i plan för intern kontroll kan förändras under innevarande år. Detta är i sig ett dynamiskt och responsivt sätt att hantera risker, vilket är ändamålsenligt för den verksamhet som FUT bedriver.

Om risker tillkommer eller tas bort under året är det viktigt att detta kommenteras för att underlätta jämförelser mellan delårs- och årsuppföljning av planen. Revisionen bedömer att rapporteringen av förvaltningens risker nu följer RLK:s anvisningar och att det är möjligt att följa förändringar av risker och riskvärderingar under året. Rekommendationen gällande riskrapportering bedöms därför som åtgärdad.

4.2.4. Intern kontroll i ekonomiprocesserna

Auktoriserad revisor har tidigare granskat den interna kontrollen i ekonomiprocessen mellan trafikförvaltningen och FUT avseende redovisningsprinciper och aktiveringar. Revisionen har då rekommenderat att ledningen för trafikförvaltningen respektive FUT gemensamt bör säkerställa interna kontroller, system, rutiner och kvalitetssavstämningar mellan SL/TF och SL/FUT gällande aktiveringsprocessen.⁸⁶

Auktoriserad revisors har i samband med delårsrapporten genomfört en uppföljande granskning som visar att det, eftersom informationen finns på olika ställen i organisationen, behöver finnas gemensamma interna kontroller, system, rutiner och kvalitetssavstämningar som säkerställer att respektive enhet utför sina uppgifter på ett korrekt sätt.

I samband med granskning av årsbokslutet har framkommit att ett arbete med gemensamma redovisningsprinciper har påbörjats och att samarbetet mellan förvaltningarna stärkts. Det innefattar regelbundna avstämningar och möten mellan ekonomifunktionerna för trafikförvaltningen och FUT. De åtgärder som införts upplevs som positiva från båda ekonomifunktionerna och som ett steg i rätt riktning. Arbetet pågår även med att implementera gemensamma kontroller och rutiner som säkerställer bättre insyn i de olika verksamheterna.

⁸⁵ Rekommendation 97871, Regionrevisorerna årsrapport trafiknämnden, 2022

⁸⁶109196 (FUT) och (TF)10919, Regionrevisorerna delårsrapport trafiknämnden, 2023

4.2.4.1. Bedömning

Auktoriserad revisor bedömer att SL:s styrelse och vd:s insyn i SL/FUT:s verksamhet har stärkts, med hänvisning till det ansvar som definieras i aktiebolagslagen. Revisionen ser positivt på det utvecklingsarbete som skett och fortsatt sker mellan nämndens två förvaltningar gällande gemensamma arbetssätt. Det behöver säkerställas att processen fortsätter för att säkerställa gemensamma redovisningsprinciper och tillräcklig kontroll för SL:s styrelse och VD, som har ansvar för hela verksamheten. Revisionen bedömer rekommendationen avseende gemensamma interna kontroller, system, rutiner och kvalitetssavstämningar mellan SL/TF och SL/FUT gällande aktiveringsprocessen som delvis åtgärdad.

4.2.5. Ledningsnära kostnader och representation

Revisionen har granskat ledningsnära kostnader och representation utan väsentliga noteringar.

5. Räkenskaper

I detta avsnitt görs en bedömning av om trafiknämndens och AB SL:s⁸⁷ räkenskaper i sin helhet är upprättade i enlighet med lagstiftning, god redovisningssed och regionens anvisningar så att räkenskaperna ger en rättvisande bild av resultat och ställning. Bedömningsmålen och bedömningskriterierna framgår av bilaga 3.

5.1. Årsbokslut inklusive verksamhetsberättelse (förvaltningsberättelse)

Revisionen har granskat verksamhetsberättelsen samt resultat- och balansräkning för trafiknämnden gällande trafikförvaltningens respektive FUT:s verksamhet. Den auktoriserade revisorn har granskat SL-koncernens årsbokslut. I granskningen har inte notrats några väsentliga avvikelser.

5.2. Samlad bedömning av räkenskaper

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

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

6. Nämndens yttrande över delrapport 2023

Nämnden har 2024-01-24 lämnat yttrande över delrapporten för 2023. Nämnden har i yttrandet kommenterat revisionens synpunkter. I huvudsak har nämnden ingen avvikande mening utom när det gäller revisionens bedömning att privata utförare bör vara en del av risk- och sårbarhetsanalysen. Trafiknämnden anser att detta inte är

⁸⁷ Här bedöms även de delar av räkenskaperna som hör till FUT:s verksamhetsområde, dvs. FUT, SL/FUT och NTAB.

nödvändigt eftersom förvaltningen har god kunskap om, och kontroll på, utförarnas uppdrag, resultat, risker, och sårbarheter.

Vad gör regionrevisorerna?

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

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

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

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

Postadress: Box 22230, 104 22 Stockholm

Besöksadress: Hantverkargatan 25 b (T-bana Rådhuset)

Telefon: 08-737 25 00

E-post: regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se

Hemsida: www.regionstockholm.se

Regionrevisorerna


Rekommendationer till nämnd/styrelse – ÅR 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.	–	
120112 Från rapport 2023/08 Projektrapport	Trafiknämnden bör säkerställa en samlad bild av potentiella risker med svart arbetskraft i trafikförvaltningens byggprojekt genom en aktiv uppföljning som svarar mot de krav som ställs på avtalsuppföljning i regionens styrdokument.	–	
120117 Från rapport 2023/08 Projektrapport	Trafikförvaltningen bör införa en förvaltningsgemensam struktur och metodik för en systematisk avtalsuppföljning som möjliggör att de avtalskrav som ställs gällande svart arbetskraft följs upp på ett systematiskt sätt.	–	


Fastighetsförvaltning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28802 Från rapport 2012 Årsrapport Tidigare ID 25	Trafiknämnden bör fullfölja och slutföra det pågående arbetet med genomgång av fastighetsbeståndet i Fastnet mot befintliga avtal och säkerställa att avtalen finns tillgängliga i avtalsdatabasen. Vidare rekommenderar vi att en fullständig inventering och uppmätning av lokalbeståndet genomförs. Dessa åtgärder är avgörande för att säkerställa den information som ligger till grund för hyresfaktureringen.		ÅR 2023 Genomgång har gjorts i IT-systemet och stämts av mot befintliga avtal för att säkerställa att avtalen finns inlagda i systemet. Granskning har inte visat några avvikelser av väsentlig karaktär, och vidtagna åtgärder i samband med genomgång och uppföljning bedöms som tillräckliga.


Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
75953 Från rapport 2021/10 Projektrapport	Trafiknämnden bör i framtida revideringar av samarbetsavtal med AB SL och NTAB säkerställa att det på ett entydigt sätt framgår vilken organisatorisk enhet som har fastighets- ägar- och byggherreansvar för kollektivtrafikens fastigheter.		ÅR 2023 Revisionen konstaterar att det ur juridisk synvinkel kan göras olika tolkningar av begrepp och behov av preciseringsgrad när det gäller fastighetsägar- och byggherreansvaret. Ordet "tillgångar" i vid bemärkelse innefattar även fastigheter, och revisionen anser därför inte att någon omedelbar åtgärd behöver vidtas för att förtydliga att fastigheter är en sådan tillgång som omfattas av samarbetsavtalen. Revisionen anser att i framtida revideringar av samarbetsavtalen kan en definition av byggherreansvaret med fördel inkluderas. Rekommendationen bedöms inte längre vara aktuell.

Hållbarhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
66463 Från rapport 2021/02 Projektrapport	Trafiknämnden bör besluta om klimat-, risk- och sårbarhetsanalysen i enlighet med fullmäktiges budget.		ÅR 2023 Kravet i fullmäktiges budget om beslut av styrelse/nämnd av risk- och sårbarhetsanalyser (RSA) har tagits bort. Rekommendationen utgår därmed. Revisionen fortsätter följa arbetet med RSA.

Inköp och upphandling

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28803 Från rapport 2013 Delrapport	Trafiknämnden bör införa en rutin med systemstöd, som möjliggör och tydliggör ansvar för kontroll av totala		ÅR 2023 En förstudie kring systemstöd för avtalshantering har

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 31	volymen inköp per leverantör och vara/tjänst för att säkerställa efterlevnad av gällande upphandlingsregler.		genomförts och en fördjupad behovsanalys har påbörjats. Revisionen inväntar utfall av denna analys. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28819 Från rapport 2015/3 Projektrapport Tidigare ID 728	Trafiknämnden bör för att undvika förseningar, exempelvis genom en upphandlingsplan, säkerställa en överblick över vilka upphandlingar som ska genomföras och när förstudier ska påbörjas respektive avslutas.	●	Delår 2022 Granskningen visar att det i dagsläget finns en trafikupphandlingsplan där strategiska utvärderingar, förberedande arbete inför en upphandling och studier tidsätts. En övergripande upphandlingsplan för hela förvaltningen är även framtagen, det har dock förkommit 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.

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
73831 Från rapport 2021/08 Projektrapport	Trafiknämnden bör tydliggöra förutsättningarna och formerna för samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT för att undvika målkonflikter i förvaltningarnas olika uppdrag.	●	ÅR 2023 Styrdokumentet som reglerar samverkan är i stort sett desamma som tidigare. Samverkan i praktiken har utvecklats och fungerar övervägande väl, samtidigt som visst utvecklingsarbete fortfarande pågår. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
54035 Från rapport 2020/4 Projektrapport	Trafiknämnden bör verka för att målstyrning stärks för att skapa bättre förutsättningar för en tillräcklig intern styrning och kontroll av gemensamma arbeten i anslutning till Slussen.	●	Delår 2022 Rekommendationen har formulerats om till att enbart omfatta målstyrning, då riskhanteringen - som tidigare ingick i

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			rekommendationen - bedöms ha stärkts genom en tydlig struktur och hantering internt på förvaltningen och i operativa samverkansforum tillsammans med Stockholms stad. När det gäller gemensam målstyrning med staden bedömer revisionen att det återstår ett utvecklings- och samverkansarbete för att stärka förutsättningarna. Översyn av struktur och arbetssätt i de strategiska mötesnivåerna pågår, vilket kan bidra till en sådan förstärkning. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
54037 Från rapport 2020/4 Projekt rapport	Trafiknämnden bör stärka styrningen genom att efterfråga en konsekvent hantering av investeringskalkyler och ekonomisk analys i beslutsunderlag med en spårbarhet i de ekonomiska förändringar som sker mellan olika faser av investeringsbeslut.	●	Delår 2022 Utveckling och förbättring har skett kopplat till investeringskalkyler och ekonomisk analys i underlagen för investeringsbeslut. Fortsatt förbättringspotential bedöms dock finnas med anpassning och standardisering av en miniminivå för olika investeringstyper, så att det blir enklare att följa förändringar genom investeringens olika faser. Helheten kan granskas först när det finns investeringar som genomgått hela investeringsprocessen enligt regionens riktlinje för investeringar. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
58177 Från rapport 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att utvärdering och erfarenhetsåterföring i avtalshanteringen inom investeringsverksamheten genomförs och omhändertas i syfte att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete.	-	
73833 Från rapport 2021/08 Projekt rapport	Trafiknämnden bör utveckla ett gemensamt övergripande riskhanteringsarbete för trafikförvaltningen och FUT, där området överlämning-mottagning prioriteras.	●	ÅR 2023 Båda förvaltningarna har i plan för intern kontroll identifierat risker som behöver hanteras genom samverkan. Risker behandlas på samtliga nivåer för samverkan mellan förvaltningarna. Utvecklingsarbete pågår gällande gränsdragning för hantering av risker. För överlämning-mottagning sker

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			riskhantering på lägre systemnivåer men inte för processen som helhet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
73834 Från rapport 2021/08 Projektrapport	Trafiknämnden bör löpande efterfråga, och till regionstyrelsen rapportera, en sammanhållen bild av samtliga investeringar med koppling till utbyggnaden av tunnelbanan.	●	ÅR 2023 Investeringsrapporteringen följer regionledningskontorets anvisningar. Det är dock inte enkelt att se vilka investeringar som har koppling till utbyggnaden av tunnelbanan, vilket försvårar för en sammanhållen bild av vilka investeringar det rör sig om. För att kunna ta sitt ansvar för vilka investeringar som är nödvändiga och effektiva för att vidmakthålla och utveckla kollektivtrafiken behöver nämnden efterfråga en sådan sammanhållen bild. Rekommendationen bedöms inte var åtgärdad.
95950 Från rapport 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 investeringens politiska beslutsinstans.	—	ÅR 2023 Nästkommande uppföljning bedöms ske i samband med årsrapportering 2024.
109181 Från rapport 2023 Delrapport	Trafiknämnden bör klargöra hur den växande kostnaden för drift, underhåll och avskrivningar för pågående och planerade investeringar ska hanteras.	—	
120105 Från rapport 2023/10 Projektrapport	Trafiknämnden bör säkerställa transparens och spårbarhet i beslut om investeringar inom Sverigeförhandlingen, exempelvis bör protokoll från den partsammansatta styrelsen anmälas till trafiknämnden. Rekommendationen identisk med rek nr 120108 inom FUT.	—	
120106 Från rapport	Trafiknämnden bör säkerställa att erfarenhetsåterföring från det nu pågående arbetet sker strukturerat för att säkerställa att kommande avtal av samma art föregås av mer	—	

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
2023/10 Projektrapport	genomarbetade underlag. Rekommendationen identisk med rek nr 120110 inom FUT.		

Säkerhet och beredskap

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28820 Från rapport 2015/11 Projektrapport Tidigare ID 739	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga informationstillgångar hanteras enligt landstingets riktlinjer när det gäller krav på förteckning, riskanalyser, informationssäkerhetsklassning och avbrottsplaner.	●	ÅR 2023 Trafiknämnden har tagit steg i att stärka och systematisera sin hantering av olika aspekter av informationssäkerhet. Revisionen bedömer att det nu finns förutsättningar för ett mer systematiskt arbete kopplat till hanteringen av informationstillgångar. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
28856 Från rapport 2017 Årsrapport Tidigare ID 1196	Trafiknämnden bör skyndsamt utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd för att tydliggöra ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikutövarna, dels internt inom trafikförvaltningen.	●	ÅR 2022 Riktlinje för skal- och tillträdesskydd för den verksamhet som inte lyder under säkerhetsskyddslagen har förts in. I väntan på att sådan riktlinje fastställs bedöms rekommendationen som delvis åtgärdad.
28861 Från rapport 2017 Årsrapport Tidigare ID 1201	Trafiknämnden bör säkerställa att informationssäkerhetskrav i befintliga och nya avtal med externa leverantörer motsvarar den skyddsnivå på information och system som dessa ska ha tillgång till.	●	ÅR 2023 Med de åtgärder som förvaltningen genomfört och planerar inför 2024 anses rekommendationen åtgärdad.
28875 Från rapport 2018 Delrapport Tidigare ID 1306	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning.	●	ÅR 2022 Steg har tagits mot ett tillräckligt brandskydd genom investeringsobjektet och det löpande underhållet men åtgärderna är ännu inte genomförda. Även systematiken i uppföljningen av entreprenörernas systematiska

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			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.	●	ÅR 2022 Utvecklingsarbete har skett inom säkerhetsområdet. Revisionen bedömer dock att en del områden återstår för nämnden att utreda och hantera. Det handlar exempelvis om ansvarsfördelning mellan förvaltningens avdelningar, formerna för uppföljning inom förvaltningens samt kontinuitetshandling. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
108275 Från rapport 2023 Delrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att även verksamhet som bedrivs av privata utförare är en del av risk- och sårbarhetsanalysen för respektive verksamhetsområde.	—	

Verksamhetsstyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28885 Från rapport 2018/12 Projekt rapport Tidigare ID 1403	Trafiknämnden bör redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.	●	Delår 2022 Ett omfattande arbete pågår på förvaltningen kopplat till redovisning och prioritering av resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar. Arbetet är långsiktigt och inkluderar bl a hantering av anläggningens skick i asset management-system. Revisionen understryker vikten av att nämndens redovisning av behov av ersättningsinvesteringar utvecklas parallellt med att det interna arbetet på förvaltningen utvecklas. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
34239 Från rapport 2019/13 Projektrapport	Trafiknämnden bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar säkerställa att de långsiktiga underhålls- och reinvesteringsbehoven tydliggörs och omhändertas i nämndens långsiktiga planering.	●	ÅR 2022 Revisionen bedömer att trafiknämnden genom arbetet med förvaltningsplaner stärkt möjligheten att omhänderta och tydliggöra både det kort- och långsiktiga underhålls- och reinvesteringsbehovet av hissar, rulltrappor och spärrar. Uppföljningen har dock visat att det fortfarande behöver tydliggöras hur det långsiktiga behovet av underhåll- och reinvesteringar ska kanaliseras och omhändertas både ur ett långsiktigt ekonomiskt perspektiv och planeringsmässigt. Revisionen ser detta särskilt som en risk då det i dagsläget inte är tydligt hur det fortsatta utbytesbehovet av hissar och rulltrappor ska hanteras, efter nuvarande projektets avslut 2026. Revisionen ser att det i sammanhanget är viktigt att upphandlingen av det fortsatta utbytet av hissar, rulltrappor och spärrar föregås av strategisk planering och analys med stöd av informationen som finns i förvaltningsplanerna. Förvaltningen kommer på så sätt kunna göra bättre prognoser för antalet anläggningstillgångar som ska bytas ut samt analyser av varför fördyringar uppstått. Revisionen ser av den anledningen positivt på den funktion och de möjligheter som förvaltningsplanerna medför både i dagsläget och i fortsättningen. Rekommendationen bedöms därför som delvis åtgärdad.
118277 Från rapport 2023/3 Projektrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att barn och ungas rättigheter enligt barnkonventionen beaktas och implementeras i arbetet i alla verksamhetsområden inom kollektivtrafiken.	-	

Regionrevisorerna

Övrigt

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
58186 Från rapport 2020 Årsrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att underorganen följer nämndens instruktion när det gäller åiterrapportering av utskottets beslut och anmälan av protokoll.	●	ÅR 2023 I styrdokumentet " <i>Instruktion och formellt inrättande gällande trafiknämndens utskott (TN 2023-0001)</i> " står det att trafiknämndens utskott ska anmäla de beslut som fattas med stöd av delegation till trafiknämnden genom att utdrag ur protokoll från genomfört sammanträde anmäls till trafiknämnden. Revisionens granskning av utskottens protokoll påvisar att anmälan görs enligt instruktion. Rekommendationen bedöms därmed vara åtgärdad.

Regionrevisorerna

Rekommendationer till ledning – ÅR 2023


Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Avtalsstyrning och uppföljning


Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28798 Från rapport 2019 Delrapport Tidigare ID 1545	Trafikförvaltningens ledning bör stärka förutsättningarna för den interna kontrollen av avtal som tecknas genom att säkerställa att avtal finns tillgängliga på ett samlat sätt.	●	ÅR 2023 En inventering av samtliga avtal samt uppdatering av avtalskatalogen har påbörjats men ännu inte avslutats. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad, och revisionen kommer att fortsätta följa arbetet.
97873 Från rapport 2022 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att händelser avseende hot och våld mot personal systematiskt sammanställs, analyseras och återrapporteras för alla kollektivtrafikslag.	–	
120115 Från rapport 2023/08 Projektrapport	Trafikförvaltningen bör införa kontroller, t.ex. stickprovskontroller, för att säkerställa att huvudentreprenörer utför tillräckliga kontroller av anlitade underentreprenörer för att förebygga att svart arbetskraft förekommer i nämndens byggprojekt.	–	
120119 Från rapport 2023/08 Projektrapport	Trafikförvaltningen bör säkerställa att resultatet av arbetsplatskontroller sammanställs och rapporteras till avtalsansvarig, som en del i en övergripande avtalsuppföljning av svart arbetskraft för att ge en systematisk helhetsbild och möjliggöra analys av risker för att svart arbetskraft förekommer.	–	

Regionrevisorerna


Fastighetsförvaltning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
75954 Från rapport 2021/10 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör i framtida revideringar av interna styrdokument säkerställa att ansvaret för att följa gällande lagstiftning rörande fastighetsägar- och byggherre-ansvaret tydligt framgår.		ÅR 2023 Revisionen menar att förtydliganden i styrdokumenterna kan vara ett sätt att säkerställa att ansvar är tydliggjort och inte faller mellan stolarna. Revisionen bedömer att det är upp till respektive förvaltningsledning att avgöra om sådana förtydliganden är nödvändiga. Rekommendationen bedöms inte längre vara aktuell.

Hållbarhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
32324 Från rapport 2019/7 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör stärka styrningen av, och systematiken i, arbetet med att öka materialåtervinning och förebygga avfall vid investeringsprojekt.		ÅR 2022 Miljöprogrammet gäller inte längre, varför rekommendationens första led inte längre är aktuellt. Revisionen konstaterar att det fortfarande saknas tydlighet och systematik i hur materialåtervinning ska öka och avfall förebyggas. Rekommendationen formuleras om, och bedöms vara delvis åtgärdad.

Intern kontroll

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28800 Från rapport 2019 Delrapport Tidigare ID 1547	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.		ÅR 2022 Revisionen ser positivt på det pågående utvecklingsarbetet kring beslutsordning samt rapportering och uppföljning av densamma. Det kvarstår fortsatt att implementera systemet för kontroll av delegations- och verkställighetsbeslut,

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			<p>samt att tydliggöra en ansvarig roll för uppföljningen av beslutsordningens olika delar. Revisionen bedömer därmed rekommendationen som delvis åtgärdad.</p>
28853 Från rapport 2017 Årsrapport Tidigare ID 1193	Trafikförvaltningens ledning bör vidareutveckla styrdokumentet för konsulthantering, inklusive dokumentationskrav, framförallt för behovsanalys och utvärderingar av anbud, i syfte att underlätta följsamheten till och uppföljning av avropsprocessen för konsulter.	✘	ÅR 2023 Delar av rekommendationen är åtgärdade medan vissa aspekter av konsulthanteringsprocessen fortfarande behöver stärkas. Revisionen bedömer att rekommendationen inte längre är aktuell, men att arbete behöver fortsätta för att förtydliga delar av processen. Styrdokumentet behöver ensas och processen för behovsanalys behöver förtydligas.
96676 Från rapport 2020 Delrapport	Trafikförvaltningens ledning bör verka för att en överenskommelse ingås med hälso- och sjukvårdsförvaltningen som reglerar ansvaret och utförandet av sjukresor.	●	ÅR 2023 Beslut att överenskommelse ska skrivas under av Förvaltningschef TF har tagits. Rekommendationen bedöms därmed som åtgärdad.
97874 Från rapport 2022 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga vilken funktion som har behörighet att besluta om medarbetares bisysslor och ansvarar för att följa upp dessa.	—	
97875 Från rapport 2022 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör införa kontroller för att säkerställa att samtliga bisysslor är anmälda, registrerade och bedömda i systemet.	—	
97876 Från rapport 2022 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör införa kontroller för att säkerställa följsamheten till regelverkets anvisningar när det gäller bedömning av otillåtna bisysslor.	—	

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
97877 Från rapport 2022 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga riktlinjer och rutiner för hanteringen av jäv samt säkerställa att dessa är kända hos förvaltningens chefer och medarbetare.	–	
109195 Från rapport 2023 Delrapport	Ledningen för trafikförvaltningen respektive FUT bör gemensamt säkerställa interna kontroller, system, rutiner och kvalitetsavstämningar mellan SL/TF och SL/FUT gällande aktiveringsprocessen.	●	ÅR 2023 Auktoriserad revisor bedömer att SL:s styrelse och vd:s insyn i SL/FUT:s verksamhet har stärkts, med hänvisning till det ansvar som definieras i aktiebolagslagen. Revisionen ser positivt på det utvecklingsarbete som skett och fortsatt sker mellan nämndens två förvaltningar gällande gemensamma arbetssätt. Det behöver säkerställas att processen fortsätter för att säkerställa gemensamma redovisningsprinciper och tillräcklig för SL:s styrelse och VD, som har ansvar för hela verksamheten. Revisionen bedömer rekommendationen avseende gemensamma interna kontroller, system, rutiner och kvalitetsavstämningar mellan SL/TF och SL/FUT gällande aktiveringsprocessen som delvis åtgärdad.
119786 Från rapport 2023/11 Projekt rapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att ansvar och roller i arbetet med intern styrning och kontroll tydligt framgår i styrdokument och att det tydligt kommuniceras inom förvaltningen.	–	
119787 Från rapport 2023/11 Projekt rapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa verksamhetens kompetens när det gäller risk och internkontroll, så att arbetet genomförs på ett enhetligt sätt i hela organisationen.	–	
119788 Från rapport 2023/11 Projekt rapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en enhetlig process för kontroller kopplade till risker, så att löpande dokumentation, uppföljning och utvärdering möjliggörs.	–	

Regionrevisorerna

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
37779 Från rapport 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra och säkerställa en långsiktig planering med tydliga mål, aktiviteter och prioriteringsordning för utvecklingen av förvaltningens kravhantering.	●	ÅR 2022 Revisionen bedömer att trafikförvaltningen på övergripande nivå har en strukturerad process för kravhantering, men att det återstår utvecklingsarbete i de mer verksamhetsnära delarna. Det rör sig exempelvis om standardiserade arbetssätt för avstegshantering och kontinuerligt uppdatering av riktlinjerna samt om att digitalisera de krav som finns i tekniska bestämmelser. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
54038 Från rapport 2020/4 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att effektmål i nämndens investeringsbeslut på ett tydligt sätt kopplas till interna styrdokument.	●	Delår 2022 Uppföljande granskning visar att det skilda uppfattningar inom förvaltningen om hur effektmål ska formuleras. Revisionen bedömer att det finns behov av fortsatt utvecklingsarbete för att enas om gemensamma definitioner och arbetssätt inom förvaltningen. Även frågan om hur faktiskt utfall ska ställas mot effektmål i investeringens avslutande fas behöver hanteras. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
97869 Från rapport 2022 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att gällande rutin för aktiveringar efterlevs, så att avskrivningar bokförs i rätt period och kvaliteten i aktiveringen upprätthålls.	●	ÅR 2023 Granskning visar att problematiken med att aktiveringar inte alltid sker löpande, i takt med att projekt färdigställs, kvarstår. Aktivering av färdigställda projekt har fortsatt ske vid senare tillfälle än färdigställandedatum. Retroaktiva avskrivningar har gjorts för att hantera detta i årsbokslutet. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.

Regionrevisorerna

IT/informationssäkerhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
97870 Från rapport 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.	●	ÅR 2023 Revisionen bedömer att vissa steg tagits mot att stärka kontrollen i IT-systemen. Dock kvarstår ett antal brister, som auktoriserad revisor identifierat, vilket innebär att förvaltningens interna kontrollmiljö fortsatt behöver förstärkas. Rekommendationen bedöms som delvis åtgärdad eftersom ett antal bristområden kvarstår och behöver hanteras.

Säkerhet och beredskap

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28846 Från rapport 2017/3 Projektrapport Tidigare ID 1025	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att trafiksäkerhetsändelser från alla kollektivtrafikslag löpande sammanställs, återrapporteras och analyseras på ett sådant sätt så att kunskaperna från händelserna kan användas som underlag i förbättringsarbetet.	●	ÅR 2023 Revisionen konstaterar att trafiknämnden stärkt styrningen av trafiksäkerhetsarbetet inom samtliga trafikslag, med såväl tydliga mål som mätbara indikatorer. Revisionen konstaterar att den nya strukturen för uppföljning av trafiksäkerhetsändelser har dessutom blivit mer systematisk och tydlig. Revisionen bedömer att det nu både finns förutsättningar och former för att samla in och utvärdera trafiksäkerhetsändelser, som möjliggör att kunskaper och erfarenheter kan användas i förbättringsarbete inom kollektivtrafiken. Rekommendationen bedöms därmed som åtgärdad.

Regionrevisorerna

Verksamhetsstyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28830 Från rapport 2016 Delrapport Tidigare ID 874	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga och dokumentera ansvar och roller i syfte att säkerställa en samordnad kontroll och uppföljning av trafik- och störningsinformation.	●	ÅR 2022 Revisionen bedömer att förutsättningar har skapats för en tydlig roll- och ansvarsfördelning 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.
118278 Från rapport 2023/03 Projektrapport	Ledningen för trafikförvaltningen bör följa upp att anställda och konsulter, där så är relevant, genomgår utbildningar i social hållbarhet och barnrättsperspektivet i enlighet med förvaltningens riktlinjer.	—	
118279 Från rapport 2023/03 Projektrapport	Ledningen för trafikförvaltningen bör säkerställa att avstegshantering i enlighet med riktlinjerna för social hållbarhet genomförs så att barn och ungas perspektiv omhändertas i analyser inför beslut.	—	

Regionrevisorerna

Rekommendationer till nämnd/styrelse – ÅR 2023

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Intern kontroll

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
109184 Från rapport 2023 Delrapport	Trafiknämnden bör efterfråga en kontinuerlig analys och uppföljning av indexutvecklingensamt säkerställa att återrapportering sker till fullmäktige.	●	ÅR 2023 Revisionen menar att betydande risker kvarstår gällande hur Stockholmsförhandlingen, och även Sverigeförhandlingen, hanterar indexproblematiken. Revisionen har tidigare rekommenderat att trafiknämnden bör efterfråga en kontinuerlig analys och uppföljning av index-utvecklingen samt säkerställa att återrapportering sker till fullmäktige. Årets uppföljning visar att återrapportering av indexrisken till nämnden inte förändrats sedan delåret 2023. Rekommendationen bedöms därför som ej åtgärdad.

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
73832 Från rapport 2021/08 Projekt rapport	Trafiknämnden bör klargöra hur Stockholmsförhandlingens målbild förhåller sig till fullmäktiges verksamhets- och nämndspecifika mål.	●	ÅR 2023 Stockholmsförhandlingens avtalade upplägg innebär att Regionen inte ensam kan styra investeringarnas utveckling. Revisionen menar fortsatt att även andra perspektiv än att hålla budgetramar behöver beaktas i målstyrningen. Revisionen konstaterar dock att FUT utgår från fullmäktiges beslutade inriktningsmål i sin interna styrning. Vidare sker dialog med regionledningskontoret kring vilka mål och indikatorer FUT ska förhålla sig till. Rekommendationen om

Regionrevisorerna




Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			ett klargörande av relationen mellan Stockholmsförhandlingens och fullmäktiges mål bedöms därmed vara åtgärdad.
120108 Från rapport 2023/10 Projektrapport	Trafiknämnden bör säkerställa transparens och spårbarhet i beslut om investeringar inom Sverigeförhandlingen, exempelvis bör protokoll från den partsammansatta styrelsen anmälas till trafiknämnden. Rekommendationen identisk med rek. nr 120105 inom TF.	–	
120110 Från rapport 2023/10 Projektrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att erfarenhetsåterföring från det nu pågående arbetet sker strukturerat för att säkerställa att kommande avtal av samma art föregås av mer genomarbetade underlag. Rekommendationen är identisk med rek. 120106 inom TF.	–	

Regionrevisorerna

Rekommendationer till ledning – ÅR 2023

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Intern kontroll

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
75956 Från rapport 2021/10 Projektrapport	Ledningen för FUT bör i framtida revideringar av interna styrdokument säkerställa att ansvaret för att följa gällande lagstiftning rörande fastighetsägar- och byggherreansvaret tydligt framgår.		ÅR 2023 Revisionen menar att förtydliganden i styrdokument kan vara ett sätt att säkerställa att ansvar är tydliggjort och inte faller mellan stolarna. Revisionen bedömer att det är upp till respektive förvaltningsledning att avgöra om sådana förtydliganden är nödvändiga. Rekommendationen bedöms inte längre vara aktuell.
97871 Från rapport 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.		ÅR 2023 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. Om risker tillkommer eller tas bort under året är det viktigt att detta kommenteras för att underlätta jämförelser mellan delårs- och årsuppföljning av planen. Revisionen bedömer att rapporteringen av förvaltningens risker nu följer RLK:s anvisningar och att det är möjligt att följa förändringar av risker och riskvärderingar under året. Rekommendationen gällande riskrapportering bedöms därför som åtgärdad.
109196	Ledningen för trafikförvaltningen respektive FUT bör ge-		ÅR 2023

Regionrevisorerna

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Från rapport 2023 Delrapport	mensamt säkerställa interna kontroller, system, rutiner och kvalitetssavstämningar mellan SL/TF och SL/FUT gällande aktiveringsprocessen.		Auktoriserad revisor bedömer att SL:s styrelse och vd:s insyn i SL/FUT:s verksamhet har stärkts, med hänvisning till det ansvar som definieras i aktiebolagslagen. Revisionen ser positivt på det utvecklingsarbete som skett och fortsatt sker mellan nämndens två förvaltningar gällande gemensamma arbetssätt. Det behöver säkerställas att processen fortsätter för att säkerställa gemensamma redovisningsprinciper och tillräcklig kontroll för SL:s styrelse och VD, som har ansvar för hela verksamheten. Revisionen bedömer rekommendationen avseende gemensamma interna kontroller, system, rutiner och kvalitetssavstämningar mellan SL/TF och SL/FUT gällande aktiveringsprocessen som delvis åtgärdad.

Regionrevisorerna

BEDÖMNINGSMÅL OCH BEDÖMNINGS- KRITERIER 2023

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

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

Bedömningsmål:

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

Bedömningskriterier:

Tillfredsställande

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

Inte helt tillfredsställande

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

Ottillfredsställande

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

Kommentar: Bristerna eller avvikelserna är så stora att frågan om anmärkning eller avstyrkt ansvarsfrihet bör prövas.

Intern styrning och kontroll

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

Regionrevisorerna

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

Bedömningsmål:

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

Bedömningskriterier

Tillräcklig

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

Regionrevisorerna

Inte helt tillräcklig

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

Otillräcklig

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

Kommentar: Bristerna är uppenbara och försvårar styrning, ledning, uppföljning och kontroll. Avvikelserna är så stora att frågan om anmärkning eller avstyrkt ansvarsfrihet bör prövas.

Räkenskaper

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

Bedömningsmål:

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

Bedömningskriterier:

Rättvisande

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

Inte rättvisande

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

Kommentar: Avvikelserna är så stora att frågan om anmärkning eller avstyrkt ansvarsfrihet bör prövas.