



Skånetrafiken - investeringar och underhåll

Granskningsrapport
Region Skåne

KPMG AB

2017-12-05

Antal sidor 15

Antal bilagor 0

Rapport - Investeringar och underhåll 20171205.docx

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	2
2	Inledning/bakgrund	3
3	Hur ser roll- och ansvarsfördelningen ut för att fatta beslut om underhåll av Skånetrafikens anläggningstillgångar?	5
4	Vilka rutiner finns för att bedöma behovet av kommande underhåll? Är rutinerna dokumenterade och tillräckliga?	7
5	Hur ser roll- och ansvarsfördelningen ut för behovsanalysen och är underlaget för behovsbedömning tillräckligt?	8
6	Vilka fattar beslut om och hur beslutas när underhåll ska ersättas med nyinvestering som avser utökade anläggningstillgångar?	8
7	Finns tillräcklig kompetens för att utföra underhållsåtgärder eller upphandlas externa tjänster för detta?	10
8	Hur hanteras akut underhållsbehov och oplanerade, akuta underhållsåtgärder?	10
9	Vilken uppföljning sker av befintliga anläggningars skick och vilken uppföljning sker av genomförda underhållsåtgärder? Görs det en uppföljning av underhållsåtgärdernas effekt på anläggningens långsiktiga värde?	11
10	Samlar Skånetrafiken in och tar i beaktande medborgarnas åsikter om tillgångarnas skick? Om ja, hur används denna information?	12
11	Slutsats och rekommendationer	14

1 Sammanfattning

Vi har av Region Skånes förtroendevalda revisorer fått i uppdrag att granska hur kollektivtrafiknämnden säkerställer ett effektivt och ändamålsenligt underhåll av Skånetrafikens anläggningstillgångar.

Förutom den övergripande revisionsfrågan har nedanstående revisionsfrågor besvarats i granskningen:

1. Hur ser roll- och ansvarsfördelningen ut för att fatta beslut om underhåll av Skånetrafikens anläggningstillgångar?
2. Vilka rutiner finns för att bedöma behovet av kommande underhåll? Är rutinerna dokumenterade och tillräckliga?
3. Hur ser roll- och ansvarsfördelningen ut för behovsanalysen och är underlaget för behovsbedömning tillräckligt?
4. Vilka fattar beslut om och hur beslutas när underhåll ska ersättas med nyinvestering som avser utökade anläggningstillgångar?
5. Finns tillräcklig kompetens för att utföra underhållsåtgärder eller upphandlas externa tjänster för detta?
6. Hur hanteras akut underhållsbehov och oplanerade, akuta underhållsåtgärder?
7. Vilken uppföljning sker av befintliga anläggningars skick och vilken uppföljning sker av genomförda underhållsåtgärder? Gör det en uppföljning av underhållsåtgärdernas effekt på anläggningens långsiktiga värde?
8. Samlar Skånetrafiken in och tar i beaktande medborgarnas åsikter om tillgångarnas skick? Om ja, hur används denna information?

Roll- och ansvarsfördelningen för att fatta beslut om underhåll av Skånetrafikens anläggningstillgångar bedömer vi som ändamålsenlig. Rutinen är densamma som för övriga förvaltningar i Region Skåne och är en del i den ordinarie budgetprocessen.

Rutiner för att bedöma kommande underhåll är inte aktuella. Varje fordon som används i Skånetrafiken ska ha en underhållsplan som sträcker sig över fordonets beräknade ekonomiska livslängd. Det är trafikbolagen som ansvarar för underhållsplanerna. Uppföljningen av fordonens underhåll bedömer vi som tillräcklig för tågen. För bussar gäller att trafikbolagen är registrerade brukare och har ett eget ansvar för underhållet.

Skånetrafiken står inte själva för underhåll utan det hanteras av respektive trafikbolag. Endast ackrediterade verkstäder tillåts underhålla fordon i trafik.

Akut underhållsbehov, t.ex. om en buss går sönder, hanteras genom att Skånetrafikens trafikinformationscentral kontaktas av trafikbolagens trafikledningscentraler så att en åtgärd kan beslutas. Enligt avtal ska bussbolagen själva ordna med ersättningsbussar.

Skånetrafiken har löpande uppföljning med underhållare av tåg. För busstrafiken gäller att trafikbolagen har ett egenansvar. Samtliga bussar ska vara registrerade i

fordonsdatabasen FRIDA där uppgifter om fordonens ålder, emissioner, bränsle, m.m. finns inlagda.

Medborgarnas åsikter om tillgångarnas skick hämtas dels in via ombordenkäter och dels genom personlig kontakt, d.v.s. resenärer ringer eller e-postar sina åsikter. I tillämpliga fall beaktas åsikterna.

Sammanfattningsvis bedömer vi att kollektivtrafiknämnden har säkerställt ett effektivt och ändamålsenligt underhåll av Skånetrafikens anläggningstillgångar vad gäller tåg. För buss gäller att trafikbolagen har ett egenansvar. I avtalen med bussbolagen ingår att fordonen ska hållas i trafiksäkert och i övrigt gott skick men detta följs inte upp systematiskt.

Mot bakgrund av vår granskning rekommenderar vi kollektivtrafiknämnden att:

- Se över rutinerna för uppföljning av underhåll av fordon som används för busstrafik (avtalsuppföljning)

2 Inledning/bakgrund

Skånetrafiken äger anläggningstillgångar som är värda väsentliga belopp. Dessa förslits genom den dagliga driften. Revisorerna vill under 2017 granska hur Skånetrafikens processer och rutiner fungerar när det gäller underhåll av befintliga anläggningstillgångar. Granskningen har fokuserat på kollektivtrafiknämndens process från behovsanalys till beslut.

2.1 Syfte och revisionsfråga

Granskningen har syftat till att ge revisorerna ett underlag för att bedöma om kollektivtrafiknämnden säkerställer ett effektivt och ändamålsenligt underhåll av Skånetrafikens anläggningstillgångar.

Granskningen har berört underhåll av befintliga anläggningstillgångar. Med underhåll menas både löpande underhållsåtgärder och investeringar som uppkommer till en följd av förslitningar på anläggningstillgångarna och som därför ersätter underhåll av befintliga anläggningstillgångar. Nyinvesteringar som avser utökade anläggningstillgångar inkluderas inte i granskningen.

Granskningen ska riktas mot kollektivtrafiknämnden.

Förutom vad som angetts ovan vill revisorerna ha nedanstående frågeställningar belysta:

1. Hur ser roll- och ansvarsfördelningen ut för att fatta beslut om underhåll av Skånetrafikens anläggningstillgångar?
2. Vilka rutiner finns för att bedöma behovet av kommande underhåll? Är rutinerna dokumenterade och tillräckliga?
3. Hur ser roll- och ansvarsfördelningen ut för behovsanalysen och är underlaget för behovsbedömning tillräckligt?

4. Vilka fattar beslut om och hur beslutas när underhåll ska ersättas med nyinvestering som avser utökade anläggningstillgångar?
5. Finns tillräcklig kompetens för att utföra underhållsåtgärder eller upphandlas externa tjänster för detta?
6. Hur hanteras akut underhållsbehov och oplanerade, akuta underhållsåtgärder?
7. Vilken uppföljning sker av befintliga anläggningars skick och vilken uppföljning sker av genomförda underhållsåtgärder? Görs det en uppföljning av underhållsåtgärdernas effekt på anläggningens långsiktiga värde?
8. Samlar Skånetrafiken in och tar i beaktande medborgarnas åsikter om tillgångarnas skick? Om ja, hur används denna information?

2.2 Avgränsning

Granskningen omfattar kollektivtrafiknämndens rutiner kring investeringar och underhåll av sina anläggningstillgångar.

2.3 Revisionskriterier

Revisionskriterierna i denna granskning utgörs av:

- ✓ Lag (2010:1065) om kollektivtrafik
- ✓ Kommunallag (1991:900)
- ✓ Region Skånes interna policydokument och regelverk
- ✓ Järnvägslag (2004:519)

2.4 Ansvarig nämnd

Granskningen avser kollektivtrafiknämnden.

2.5 Projektorganisation/granskningsansvariga

Granskningen har utförts av Göran Acketoft, certifierad kommunal revisor.

Samtliga intervjuade personer bland tjänstemännen har beretts tillfälle att faktagranska rapporten.

Återkoppling från faktagranskningen har vi fått av Magnus Andersson, Klas Sörensson och Jan-Åke Bergmark, samtliga från Skånetrafiken.

Projektledare från Revisionskontoret har varit Marie Paulsen. Kontaktperson från revisionskollegiet har Jana Lund varit.

2.6 Metod

Granskningen har genomförts genom:

- Dokumentstudier av anläggningsregister, rutiner, lagar och regler etc.
- Intervjuer med kollektivtrafiknämndens presidium och berörda tjänstemän.

Följande personer/funktioner har intervjuats:

- Kollektivtrafiknämndens presidium
- Magnus Andersson, affärschef Tåg, Drift & Fordon
- Håkan Olsson, controller Tåg
- Lars-Åke Rudin, ekonomidirektör Region Skåne
- Lennart Henricson, finanschef Region Skåne
- Jan-Åke Bergmark, affärsområdeschef Buss södra
- Sara Kroon, ekonomichef Skånetrafiken
- Klas Sörensson, fordonsspecialist
- Linus Eriksson, trafikdirektör

3 Hur ser roll- och ansvarsfördelningen ut för att fatta beslut om underhåll av Skånetrafikens anläggningstillgångar?

3.1 Iakttagelser

Skånetrafiken är en förvaltning och styrs på likvärdigt sätt som övriga förvaltningar i Region Skåne. Det innebär att när investeringar ska göras, oavsett om det avser nyinvesteringar eller ersättning av anläggningstillgångar som inte längre lönar sig att reparera, så gäller "Riktlinjer för investeringsprocessen i Region Skåne".

Riktlinjerna är beslutade av regionstyrelsen 2011 och uppdaterade 2016-10-13. Riktlinjerna anger roll- och ansvarsfördelning i samband med investeringar.

Med investering avses anskaffning av materiella och immateriella anläggningstillgångar. Materiella anläggningstillgångar är byggnader, tekniska anläggningar i byggnader, maskiner och inventarier. För kollektivtrafiknämndens del handlar det i huvudsak om investeringar och reinvesteringar i spårfordon.

Nedanstående tabell är ett utdrag och sammanfattning av kollektivtrafiknämndens anläggningsregister per den sista augusti 2017. Det framgår att 76 % av anläggningstillgångarna avser tåg, bilar och andra transporter. 21 % avser finansiell leasing och det som leasas är enligt Skånetrafikens anläggningsregister Öresundståg. Det innebär att sammanlagt 97 % av anläggningstillgångarna avser fordon

Konto	Saldo EK	Saldo AR	Procentuell fördelning	Pågående inv. aug 2017	Procentuell fördelning inkl. pågående inv
101** <i>Immateriella</i>	37 439 716,09	37 439 716,09	1%	5 999 088,10	1%
121** <i>IT-utrustning</i>	0,00	0,00	0%	0,00	0%
124** <i>Tåg bilar och andra transporter</i>	4 112 189 208,95	4 112 189 208,95	76%	513 299 895,07	78%
125** <i>Finansiell leasing mask. Inventarier</i>	1 114 010 056,78	1 114 010 056,78	21%		19%
127** <i>Inv i annans fastighet</i>	1 666 849,54	1 666 849,54	0%		0%
128** <i>Konst</i>	49 320,00	49 320,00	0%		0%
129** <i>Övriga maskiner och inventarier</i>	136 063 930,49	136 063 930,49	3%	17 547 280,38	3%
232** MP 19 <i>Investeringsbidrag</i>	-833 424,69	-833 424,69			
Totalt	5 400 585 657,16	5 400 585 657,16	100%		
Totalt EK inkl påg. inv./AR inkl inv.bidrag	5 938 265 345,40	5 400 585 657,16		536 846 263,55	100%

Beslut om underhåll av fordon ingår i de avtal som tecknats med trafikbolagen. För bussarna gäller att när Skånetrafiken tecknar avtal med ett bussbolag så är det bussbolaget som sköter underhållet. Bussbolagen har ett egenansvar som registrerade brukare av bussarna och dessutom incitament att underhålla fordonen genom att de vid kontraktets utgång får köpa bussarna för 50 000 kr per buss. Någon systematisk uppföljning av bussarnas skick och underhållsbehov görs alltså inte av Skånetrafiken mer än de ombordundersökningar som vår och höst genomförs bland resenärerna. Det är trafikbolagens ansvar som ansvarar för underhållet och det är reglerat i trafikavtalen.

Att Skånetrafiken äger bussarna idag beror på ett beslut som togs i samband med upphandling av busstrafiken. Det blev helt enkelt en lägre kostnad. Ägandet kommer att avvecklas om ca 1,5 år. Därefter blir det bussbolagens ansvar att tillhandahålla bussar i det fall de vill vara uppdragstagare åt Skånetrafiken.

Skånetrafiken har i egen regi fem bussar i Landskrona samt en servicebil. För dessa fordon görs en uppföljning av reparationer och underhåll i samband med den regelbundna avstämningen av gränssnittet mellan trafikföretagets (Nobina) och Skånetrafikens åligganden för trådbussdriften enligt trafikavtalet.

Underhållet av Pågatågen är utlagt på företaget Mantena Sverige AB som har huvudkontor i Råå söder om Helsingborg. Mantena Sverige AB är dotterbolag till Mantena AS som ägs av norska staten och ansvarar för underhållet av Skånetrafikens Pågatåg och SJ:s X40 och X55 fordon.

Underhållet av Öresundstågen sköts av DSB:s underhållsbolag DSB Vedligehold.

Både Mantena Sverige AB och DSB Vedligehold ska följa de underhållsplaner som tillverkarna av tågen rekommenderar.

Övriga anläggningstillgångar är t.ex. IT, skyltar, biljettsystem och några av alla de bussar som trafikerar Skåne. Upphandling av spårvagnar till Lund pågår. För fasta anläggningar såsom t.ex. busshållplatser görs periodiska ronderingar för att bedöma underhållsbehovet.

Tågtrafiken i Sverige lyder bl.a. under järnvägslag (2004:519). Lagen föreskriver att det ska finnas en tillsynsmyndighet, som regeringen bestämmer, för järnvägstrafik i

Sverige. I Sverige är det Transportstyrelsen som har denna uppgift. Transportstyrelsen avgör bl.a. vilka typer av fordon som får användas, att de ska underhållas och hur underhållet ska organiseras.

Andra kapitlet i järnvägslag (2004:519) behandlar underhåll. Här beskrivs bland annat att det ska ha utsetts en underhållsansvarig enhet för ett fordon för att det ska få tas i bruk. Den underhållsansvariga enheten ska ha tillstånd från tillsynsmyndigheten eller ett certifikat utfärdat av ett organ som är ackrediterat för uppgiften för att få utföra underhåll.

Kraven på en underhållsansvarig enhet är att den ska ha ett ledningssystem för underhåll som säkerställer att de järnvägsfordon enheten ansvarar för är i säkert skick och ha tillräcklig kompetens och tillräckliga resurser inom organisationen för att klara uppgiften. Den underhållsansvariga enheten är registrerad i Transportstyrelsens register för järnvägsfordon.

Det är Transportstyrelsen som ansvarar för att underhållet av järnvägsfordonen är tillräcklig för att upprätthålla trafiksäkerheten. Därför har Transportstyrelsen rätt att vidta sådana åtgärder som behövs för att tillförsäkra sig detta. Bl.a. har Transportstyrelsen rätt till att få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen som har anknytning till den verksamhet som berörs. De har också rätt att få tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande för att utan kostnad provköra fordon eller ta materielprov.

3.2 Bedömning

Vi bedömer att roll- och ansvarsfördelning för att fatta beslut om underhåll av Skånetrafikens anläggningstillgångar är ändamålsenlig.

4 Vilka rutiner finns för att bedöma behovet av kommande underhåll? Är rutinerna dokumenterade och tillräckliga?

4.1 lakttagelser

Skånetrafiken bedömer inte själva vilket underhåll som behöver genomföras.

Underhållet av fordon, som utgör 97 % av Skånetrafikens anläggningstillgångar ingår i de trafikavtal som tecknats med olika aktörer. Underhållet ska enligt avtalen följa tillverkarens rekommendationer och det ska finnas en underhållsplan för varje fordon.

Gällande Pågatågen har Skånetrafikens affärsområde Tåg för Pågatågen tillgång till Mantenas underhållssystem för Pågatågen och kan när som helst kontrollera vad som har åtgärdats på tågen. Det hålls veckovisa uppföljningsmöten med Mantena i verkstaden där bl.a. underhållsprotokoll går igenom.

För Öresundstågen är rutinerna liknande som för Pågatågen. Skånetrafiken har dock inte tillgång till DSB Vedligeholds underhållssystem on-line.

Rapport - Investeringar och underhåll 20171205.docx

7

För bussar gäller en ekonomisk livslängd om maximalt 12 år. Sedan ska bussarna bytas ut. Tåg har en betydligt längre ekonomisk livslängd (25-30 år) och där bedöms kommande underhållsbehov bl.a. utifrån tågens ålder.

Samtliga bussar som används ska av trafikbolagen läggas in i fordonsdatabasen FRIDA. Där ska framgå vilket fordon som används, emissioner, bränsle, ålder på fordonet m.m. Några systematiska och kontinuerliga uppföljningar av bussarnas underhållsbehov görs inte.

4.2 Bedömning

Vi bedömer att de rutiner som finns för att bedöma behov av kommande underhåll är ändamålsenliga. Vi bedömer även att de är dokumenterade och tillräckliga.

5 Hur ser roll- och ansvarsfördelningen ut för behovsanalysen och är underlaget för behovsbedömning tillräckligt?

5.1 Iakttagelser

Roll- och ansvarsfördelning vad gäller underhåll och behovsanalys av underhåll är tydlig. Det är trafikbolagen som ansvarar för underhåll av de fordon som används i de trafikavtal som tecknats.

Såsom beskrivs i föregående kapitel finns det underlag för behovsbedömning avseende tåg men inte för bussar.

5.2 Bedömning

Vi bedömer att roll- och ansvarsfördelning för behovsanalys är ändamålsenlig och att underlag för behovsbedömning är tillräckligt.

6 Vilka fattar beslut om och hur beslutas när underhåll ska ersättas med nyinvestering som avser utökade anläggningstillgångar?

6.1 Iakttagelser

Utökade anläggningstillgångar styrs av utvecklingen av antalet resande. För investeringar generellt gäller regionens riktlinjer för investeringar där kollektivtrafikens investeringar behandlas särskilt.

Enligt riktlinjerna ska kollektivtrafiknämnden i budgetprocessen belysa ett antal prioriteringskriterier för att en investering ska godkännas av budgetberedningen. Dessa kriterier är följande:

- Beskrivning av vilken problembild investeringen ska avhjälpa.
- Beskrivning av investeringsförslagets fysiska omfattning och utformning, samt varför detta är det bästa alternativet.
- Måluppfyllelse – koppling till övergripande politiska mål och uppdrag?
- Strategisk betydelse, koppling till strategiska dokument/planer/beslut?
- Hur snabbt tillgången behöver finnas på plats?
- Lagkrav exempelvis avseende arbetsmiljö eller krav på ny funktionalitet.
- Status på befintlig anläggningstillgång vid reinvestering
- Miljöpåverkan
- Utnyttjandegrad
- Beredningsgrad, vilken kvalitet håller objektsunderlag inklusive kalkyl?
- Eventuell koppling till andra objekt
- Resultatpåverkan, hur investeringen påverkar respektive verksamhets resultat samt koncernen totalt på både kort och lång sikt
- Likviditetspåverkan, effekter på regionens likviditet

Bedömning av när det är ekonomiskt fördelaktigt att investera istället för att underhålla görs av affärsområdeschefernas organisation som sedan lyfter frågan till förvaltningsledning och nämnd som går igenom alla äskanden inför budgetprocessen och prioriterar bland äskandena.

Det förekommer endast i liten omfattning att investeringsärenden återremitteras från nämnd eller regionstyrelse i samband med budget.

6.2 Bedömning

Vi bedömer att beslutsgången avseende nyinvesteringar är tydlig och att beslutsunderlagen är genomarbetade. Det senare grundar vi på att mycket få investeringsäskanden återremitteras i samband med budget.

7 Finns tillräcklig kompetens för att utföra underhållsåtgärder eller upphandlas externa tjänster för detta?

7.1 lakttagelser

Skånetrafiken genomför inga underhållsåtgärder i egen regi. För bussar är det bussbolagen som ansvarar för underhåll och reparationer av sina fordon. Antingen har de egna ackrediterade verkstäder eller anlitar de ackrediterade verkstäder för detta. Pågatågen underhålls, som skrivits ovan, av Mantena och Öresundstågen av DSB Vedligehold.

7.2 Bedömning

Skånetrafiken har ingen kompetens för att själva utföra underhållsåtgärder. Vi bedömer att det finns kompetens för att följa upp de underhållsåtgärder som görs av externa aktörer såsom Mantena och Vedligehold.

8 Hur hanteras akut underhållsbehov och oplanerade, akuta underhållsåtgärder?

8.1 lakttagelser

Akuta underhållsbehov och oplanerade underhållsåtgärder hanteras på ungefär samma sätt som vid tågstopp och ersättningstrafik. Trafikbolagens trafikledning kontaktar Skånetrafikens trafikinformationscentral (TIC) och i samråd beslutas om åtgärd för att lösa trafikpåverkan för kunderna. Förfarandet gäller för såväl busstrafik som tågtrafik.

Skillnaden mellan buss och tåg är att ersättningsbussar vid tågstörningar ska rekvideras via Bussaktuen medan ersättningsbussar vid störningar i busstrafiken som t.ex. beror på att en buss går sönder ska lösas av bussbolagen själva. Detta är reglerat i avtal.

8.2 Bedömning

Bussbolagen är enligt avtal skyldiga att sätta in ersättningsbussar vid akut underhållsbehov, t.ex. att en buss går sönder. Vad gäller tåg är det sällan att ett tågstopp beror på att tåget inte fungerar. Det är infrastrukturen som har brister.

Den lösning som akuta och oplanerade underhållsåtgärder hanterar bedömer vi som ändamålsenlig.

9 Vilken uppföljning sker av befintliga anläggningars skick och vilken uppföljning sker av genomförda underhållsåtgärder? Görs det en uppföljning av underhållsåtgärdernas effekt på anläggningens långsiktiga värde?

9.1 lakttagelser

Det görs ingen uppföljning av underhållsåtgärdernas effekt på anläggningstillgångarnas långsiktiga värde. Fokus är istället på trafiksäkerhet och att fordonen ska uppfattas av resenärerna som attraktiva, d.v.s. hela och rena och kännas trygga att åka med.

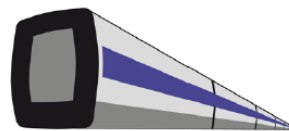
Vad gäller bussar är frågan om det långsiktiga värdet inte relevant för Skånetrafiken. Det är bussbolagen som ansvarar för underhållet och de får dessutom köpa fordonen för 50 000 kr styck vid avtalstiden slut, vilket anses vara ett incitament att sköta fordonen på ett bra sätt.

Gällande Pågatågen har affärsområdet för Pågatågen tillgång till Mantenas underhållssystem och kan när som helst kontrollera vad som har åtgärdats på tågen. Det hålls veckovisa uppföljningsmöten med Mantena i verkstaden där bl.a. underhållsprotokoll går igenom.

För Öresundstågen är rutinerna liknande som för Pågatågen. Skånetrafiken har dock inte tillgång till DSB Vedligeholds underhållssystem on-line.

Exempel på en s.k. leveransrapport från DSV Vedligehold nedan.

FVS besiktning TS 4360



OTU FLEET MANAGEMENT

Närvarande:	SNC-Lavalin: Jan Scholtz, Fredrik Fors DSB V: Allan H Pedersen Öresundståg: Johan Sernert	
Plats: Helgoland	Km: 2910851	
Datum: 2016-12-14	FVS: 600.5	
FVS	Anmärkning	Klassificering
Komplet genomgång af frontdör	M43, silikonolja övergång ej avtorkad M43, Säkerhets ben, skevt/skadat i infästning	NOK
Kontrol af pakning og dæksel (M43) T47 & M45	T47, toalettlucka vänster sida, tätning skadad, wire felmonterad	NOK
Kontrol af gummifront M43 & M45	M43, gummifront skadad upptill	NOK
Udskiftning af flangesmøringensenhed M43 & M45.	M43, höger sida, 1 st. lös rörkoppling M45, vänster sida, 1 st. lös rörkoppling nedtill vid sprutmunstykke	NOK
Kontrol og fastgørelse af bundplader	M43, U10, 6st lösa skruvar M45, U8, 5st lösa skruvar M45, Under kompressor, bakre smal plåt, 2st lösa skruvar	NOK
Eftersyn af K/B-kontroller	M43, membran skadat, fästplatta lös.	NOK

9.2 Bedömning

De underhållsåtgärder som görs har inte fokus på ett långsiktigt värde. Fokus är trafiksäkerhet vilket styrs av myndighetskrav. Att fordonen sköts enligt myndighetskraven innebär i sin tur att ett långsiktigt värde lättare bibehålls.

10 Samlar Skånetrafiken in och tar i beaktande medborgarnas åsikter om tillgångarnas skick? Om ja, hur används denna information?

10.1 Iakttagelser

Det görs flera olika kundundersökningar. Dels görs en kvalitetsmätning ombord två gånger per år där resenärer får svara på ett antal frågor. Dels görs en NKI-undersökning månatligen som sammanställs och analyseras. NKI per produktslag (Pågatåg, Öresundståg, Regionbuss och Stadsbuss) sammanställs en gång per år.

Medborgarnas och resenärernas åsikter om fordonen är i första hand om det är helt och rent och om toaletterna fungerar. Det kan också framkomma åsikter om att bussar skramlar och för oväsen under färd. Men åsikter om ren trafiksäkerhet har resenärerna svårt att ha åsikter om.

Rapport - Investeringar och underhåll 20171205.docx

12

Åsikter framförs ofta till chauffören när det handlar om bussar eller tågvärden när det handlar om tåg. Tanken är att klagomål ska framföras till Skånetrafiken som sedan hanterar det gentemot trafikbolagen. Alla klagomål som framförs till chaufförer eller tågvärdar kommer inte till Skånetrafikens kännedom och kan då inte beaktas av Skånetrafiken.

Värt att notera är att den avtalsmodell som används i bussavtalen är sådana att ersättningen bygger på antal resande. Fler resande betyder mer intäkter till Skånetrafiken men också för bussbolagen. Detta anses ge incitament för bussbolagen att sköta och underhålla sina fordon. Därutöver finns avtalat en ersättning baserad på de kundundersökningar som görs och där bussbolagen kan få en bonus vid positivt utfall i dessa.

10.2 Bedömning

Vi bedömer att Skånetrafiken samlar in sådan information som man kan begära av medborgarna. Medborgarna/resenärerna kan rimligen inte avgöra om hjullager, bromsar, styrsystem etc. är i gott skick eller inte. Skånetrafiken har till stor del som strategi att ge leverantörerna incitament att hålla fordonen i gott skick. Kundundersökningarna ligger som grund för beslut om bonus till bussbolagen.

Vi bedömer att Skånetrafiken samlar in och tar i beaktande **resenärernas** åsikter och agerar på dem.

11 Slutsats och rekommendationer

Vår sammanfattande bedömning är att rutinerna kring investeringar och underhåll för Skånetrafikens anläggningstillgångar är väl dokumenterade och att roll- och ansvarsfördelning är tydlig.

Uppföljning av genomförda underhållsåtgärder är tillfyllest vad gäller Pågatåg och Öresundståg. För bussar gäller att trafikbolagen har ett egenansvar för fordonens skick. Skånetrafikens ansvar för bussarna är i praktiken mer att betrakta som finansiell leasinggivare.

Vi bedömer att nämnden borde ha någon form av uppföljning av underhållet av bussar - inte minst mot bakgrund av ett flertal bussolyckor-/incidenter som skett i landet de senaste åren där orsakerna bland annat varit bristande underhåll av fordonen.

Mot bakgrund av vår granskning rekommenderar vi kollektivtrafiknämnden att:

- Se över rutinerna för uppföljning av underhåll av fordon som används för busstrafik (avtalsuppföljning)

KPMG, dag som ovan



Göran Acketoff

Certifierad kommunal revisor