

Göteborgs Spårvägar AB

– granskning av verksamhetsåret 2021

2022-01-28

Januari 2022

Göteborgs Spårvägar AB – granskning av verksamhetsåret 2021

Lekmannarevisorer: Gun Alexandersson Malm och Vivi-Ann Nilsson

Yrkesrevisorer: Pär Lindén, Tim Sahlén och Kristoffer Lundqvist

www.goteborg.se/stadsrevisionen – vregion.se/revision

Innehåll

1	Sammanfattning	4
1.1	Sammanställning av rekommendationer	6
2	Granskning av verksamheten	8
2.1	Grundläggande granskning.....	8
2.1.1	lakttagelser.....	8
2.1.2	Bedömning	12
2.2	Granskning av trafiksäkerhetsarbetet	14
2.2.1	Utgångspunkter i granskningen	14
2.2.2	lakttagelser.....	15
2.2.3	Bedömning	21
3	Lekmannarevisorernas uppdrag och rapportering	24
4	Språkbruk och revisionstermer	25

1 Sammanfattning

Styrelse och vd ansvarar för att bolagets verksamhet bedrivs i enlighet med lagar, föreskrifter, mål och riktlinjer, bolagsordning samt ägardirektiv. Styrelsen och vd ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig samt att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Lekmannarevisorernas uppdrag är att granska om bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om bolagets interna kontroll är tillräcklig.

Lekmannarevisorernas bedömning är att delar av bolagets verksamhet har väsentliga brister som behöver åtgärdas. Därför lämnar vi kritik till styrelsen och vd i form av en anmärkning samt rekommendationer.

Grundläggande granskning: Den grundläggande granskningen syftar till att översiktligt bedöma bolagets ledning och styrning samt interna kontroll.

Lekmannarevisorerna har uppmärksammat att bolaget inte hanterat en begäran om att få ta del av allmänna handlingar på ett korrekt sätt. Bolaget har på ett oskäligt sätt fördröjt utlämnandet av allmänna handlingar och de initiala besluten fattades utan korrekt delegation. Offentlighetsprincipen är en grundlagsskyddad rätt till insyn i den offentliga förvaltningen. Det är därför av stor vikt att de som omfattas av den säkerställer att offentlighetsprincipen alltid kan upprätthållas. Lekmannarevisorerna bedömer att hanteringen står i strid med Tryckfrihetsförordningen.

Lekmannarevisorerna bedömer vidare att bolagets ekonomiska rapportering och budget uppvisar brister. Det saknas ett klargörande kring hur styrelsen avser uppnå ekonomisk balans i bolaget. Detta ger en osäker bild av bolagets ekonomi, vilket i sin tur riskerar att försvåra en ändamålsenlig ekonomistyrning. Budgeten uppvisar även brister med avseende på de mål i fullmäktiges budget som bolaget ska beakta.

Granskning av trafiksäkerhetsarbetet: I årets granskning har lekmannarevisorerna granskat bolagets trafikledning och säkerhetsarbete samt i anslutning till dessa bolagets riskanalys.

Lekmannarevisorerna bedömer att det föreligger väsentliga brister när det gäller den särskilda trafikledningen inom Göteborgs Spårvägar AB och att det finns ett motsvarande behov av förbättringar. Detta gäller såväl rutiner och agerande i samband med ett trafikstopp den 9 augusti 2021 som de avsteg mot de avtal som reglerar särskild trafikledning och trafiksäkerhet. Vi bedömer att händelsen den 9 augusti 2021 har lett till så väl ekonomisk- som förtroendeskada för bolaget och för staden samt att den medfört en samhällsekonomisk skada då kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion.

Vi bedömer även att det finns vissa brister vad gäller bolagets säkerhetsarbete.

Vi bedömer att det är olämpligt att vd eller ledningen själva utreder och bedömer visselblåsaranmälningar som rör säkerhetsfrågor där det samtidigt riktas kritik mot ledningens beslut och agerande i dessa frågor.

Slutligen bedömer lekmannarevisorerna att bolagets arbete med riskanalyser är förknippat med väsentliga brister. Lekmannarevisorerna ser också allvarligt på att bolaget inte kunnat ta fram underlag till den risk- och sårbarhetsanalys som bolaget är skyldig att genomföra samt att tillhörande handlingsplaner saknas.

Mot bakgrund av ovanstående iakttagelser riktar vi ett antal rekommendationer till styrelsen. Dessa redovisas i tabellen på nästa sida.

1.1 Sammanställning av rekommendationer

Område	Rekommendationer
Grundläggande granskning	<p>Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att i anslutning till publiceringen av styrelsehandlingar på stadens webbsida, tydligare informera hur begäran om att få en handling utlämnad går till samt klargöra att sekretessprövning sker först i samband med en sådan begäran.</p> <p>Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att säkerställa att bolaget följer offentlighetsprincipen och en korrekt tillämpning av sekretesslagstiftningen.</p> <p>Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att säkerställa att Göteborgs Stads regler för ekonomisk planering, budget och uppföljning samt Göteborgs Stads riktlinje för styrning, uppföljning och kontroll efterlevs.</p> <p>Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att säkerställa att ekonomin är i balans under 2022 och framgent.</p> <p>Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att säkerställa att de mål som berör bolaget hanteras i enlighet med instruktionerna i kommunfullmäktiges budget.</p>
Granskning av trafiksäkerhetsarbetet	<p>Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen att genomföra en oberoende utredning av de visseblåsanmälningar som inkommit som rör säkerhetsfrågor och som samtidigt relaterar till ansvariga personer i bolagets ledning.</p>

Område	Rekommendationer
	<p>Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att säkerställa trafiksäkerhetsfunktionens oberoende inom GSAB:s organisation.</p> <p>Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att säkerställa att bolaget följer ingångna avtal med trafikkontoret som rör särskild trafikledning och trafiksäkerhet samt åtgärda brister som framkommer i så väl de revisionsrapporter som trafikkontoret ställt samman som i denna granskningsredogörelse.</p> <p>Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att stärka arbetet med bolagets riskhantering samt att säkerställa att riskanalyser utformas i enlighet med gällande styrdokument på området.</p>

2 Granskning av verksamheten

Styrelse och vd ansvarar för att bolagets verksamhet bedrivs i enlighet med lagar, föreskrifter, riktlinjer, bolagsordning och ägardirektiv.

Lekmannarevisorernas uppdrag är att granska om bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om bolagets interna kontroll är tillräcklig.

Granskningen av verksamheten omfattar en grundläggande del, som är en översiktlig granskning av bolagets ledning och styrning samt interna kontroll samt specifika granskningar av trafiksäkerhetsarbete och trafikledning.

2.1 Grundläggande granskning

Den grundläggande granskningen syftar till att översiktligt bedöma bolagets ledning och styrning samt interna kontroll. Granskningen omfattar exempelvis följande:

- följsamhet mot kommunallagen
- följsamhet mot aktiebolagslagen
- följsamhet mot bolagets ägardirektiv och bolagsordning
- följsamhet mot kommunfullmäktiges budget
- följsamhet mot Göteborg Stad kommunfullmäktiges styrande dokument, särskilt:
 - kommunfullmäktiges riktlinjer för styrning, uppföljning och kontroll
 - följsamhet mot kommunfullmäktiges regler för ekonomisk planering, budget och uppföljning

2.1.1 Iakttagelser

2.1.1.1 Hantering av begäran om utlämnande av allmän handling

Göteborgs Spårvägar AB (hädanefter GSAB) omfattas i egenskap av kommunalt bolag av Tryckfrihetsförordningens krav på handlingsoffentlighet. Handlingar hos bolaget är därmed allmänna. Huvudregeln i Tryckfrihetsförordningen är att alla allmänna handlingar är offentliga om det inte finns stöd i lag för att belägga dessa med sekretess. Därav följer att utlämnandet av en allmän handling inte är ett beslut, eftersom det följer av huvudregeln. Att belägga en handling med sekretess och att därför helt eller delvis avslå en begäran om att lämna ut en handling, är däremot ett myndighetsbeslut. Beslutet är därmed också möjligt att överklaga via så kallat förvaltningsbesvär.

Enligt Tryckfrihetsförordningen 2 kap 15 § ska en allmän handling utlämnas genast eller så snart det är möjligt. Utlämnande av allmän handling ska alltså ske skyndsamt. Någon eller några dagars fördröjning kan godtas om det är nödvändigt för att bedöma om den efterfrågade handlingen är allmän och offentlig eller om den ska beläggas med sekretess. En handling som innehåller sekretessbelagda uppgifter ska lämnas ut i de delar som är offentliga.

Om det som begärs ut inte bedöms utgöra en allmän handling, eller om hela eller delar av handlingen inte kan lämnas ut på grund av sekretess, har den som begärt handlingen eller uppgiften rätt att få ett överklagbart beslut om detta. Göteborgs Stads rutin för utlämnande av allmän handling anger att i bolag har vd rätten att avslå begäran om utlämnande av allmän handling. Det framgår också att vd inte kan delegera denna beslutanderätt. Däremot kan styrelsen fatta beslut om att bemyndiga andra än vd att företräda myndigheten i denna fråga. I den version av styrelsens instruktion till vd för GSAB som var giltig fram till och med 25 november 2021 framgår att det endast är vd som innehar rätten att företräda myndigheten och därmed fatta beslut om att neka utlämnande av allmän handling.

Vi har uppmärksammat att det inkommit en begäran till GSAB om att få ta del av visseblåsningar under tidsperioden 1 januari 2021 till 10 november 2021 som direkt eller indirekt berör vd. Dessa utgör allmänna handlingar. Begäran är daterad 10 november 2021. En bekräftelse på begäran skickades från Göteborg Spårvägar 11 november 2021 med upplysning om att de begärda handlingarna skulle sekretessprövas och att handlingarna skulle emotses senast 15 november 2021.

Den 15 november 2021 lämnade GSAB ut de begärda handlingarna (6st), delvis maskerade med hänvisning till 21 kap 7 § i offentlighets- och sekretesslagen. Till detta utlämnande medföljde ett formellt avslagsbeslut med tillhörande besvärshänvisning. Beslutet var undertecknat av bolagets dokumentansvarige.

Den part som begärt ut handlingarna hade dock kännedom om att ytterligare en sjunde handling skulle finnas. GSAB menade dock att man lämnat ut samtliga begärda handlingar. Detta framgår av mailkorrespondens daterad 17 november. Den 18 november lämnade bolaget dock ut den sjunde handlingen, i princip helt maskerad. Till detta utlämnande medföljde ett formellt avslagsbeslut med tillhörande besvärshänvisning. Även detta beslut var undertecknat av bolagets dokumentansvarige.

Den part som begärt ut handlingarna har uppgett en intention att överklaga sekretessbeslutet till Kammarrätten. Därför begärdes också ut en delegationsordning eller annat dokument som visar att den handläggare som fattat beslutet om nekande av utlämnande av allmän handling också hade rätt att göra detta. Den 22 november lämnade GSAB ut befattningsbeskrivningen för den handläggare som fattat ovannämnda beslut. Ur denna befattningsbeskrivning kan man utläsa att en av handläggarens uppgifter är att lämna ut allmänna handlingar. Att som i detta fall lämna ut allmänna handlingar

är emellertid inget beslut eftersom det följer av huvudregeln i Tryckfrihetsförordningen. Beslutet uppstår först i samband med avvikelse från denna huvudregel. Att belägga en handling med sekretess, helt eller delvis, utgör en sådan avvikelse och är därför ett beslut. Dokumentansvariges befattningsbeskrivning var vid tidpunkten inte beslutad av styrelsen utan av handläggarens chef. Således utgjorde inte befattningsbeskrivningen det dokument som styrker att styrelsen givit den dokumentansvarige rätten att fatta beslut om att helt eller delvis neka utlämnandet av allmänna handlingar.

2.1.1.2 Publicering av styrelsehandlingar på stadens webbplats

Enligt beslut i kommunfullmäktige ska samtliga kommunala dagordningar, handlingar och protokoll från stadens samtliga nämnder och styrelser finnas tillgängliga på stadens hemsida¹. Vi har inom ramen för den grundläggande granskningen noterat ett par fall där styrelsehandlingar inte publicerats på stadens webbplats. Generellt gäller också att handlingar ofta inte läggs ut. Istället läggs ett dokument ut som informerar om att handlingen inte publiceras med hänvisning till att sekretess *kan* föreligga.

2.1.1.3 Rapportering av ekonomi, verksamhet och budget 2022

Vi har följt bolagets rapportering av verksamhet och ekonomi till styrelsen under året. Månadsrapporterna är korta och i huvudsak beskrivande men innehåller relativt lite analys och konsekvensbeskrivningar, framförallt inte av de underskott som bolaget uppvisar.

Till omfånget är budgethandlingen för 2022 kortfattad och saknar både kommunfullmäktiges övergripande verksamhetsmål och kommunfullmäktiges mål för kollektivtrafikklostret. Dessutom saknas styrelseinriktning, styrelsens mål samt övriga mått och nyckeltal. I budgethandlingen saknas även en redovisning där styrelsen klargör hur den avser att uppnå ekonomisk balans i sin verksamhet.

Bolaget anger i sin budget att bolaget vill utnyttja sin koncernkredit i Göteborgs Stad med 100 miljoner kronor. Därutöver vill bolaget utöka sin koncernkredit med ytterligare upp till 120 miljoner kronor fram till och med 2023. I budgeten anges som ett alternativ att bolaget ska låna upp medel. Vi förstår det senare som att detta avser extern upplåning. Det senare harmonierar dock inte med stadens praxis på området.

I budgethandlingen för 2022 beskriver bolaget att budgeten är i balans. Samtidigt framgår det av den ekonomiska rapporteringen att bolaget har ett negativt kassaflöde. Enligt vår uppfattning finns en risk att bolaget tar upp lån som i själva verket kommer att finansiera ett negativt kassaflöde.

¹ Kommunfullmäktige 9 oktober 2014, § 8 dnr 0861/13

2.1.1.4 Bolagets målstyrning

I kommunfullmäktiges budget för 2021 framgår att det är Västra Götalandsregionen som är huvudman för kollektivtrafiken i Göteborg och i regionen, men att Göteborgs Stad har ett stort ansvar för att kollektivtrafiken håller god standard och är ett attraktivt transportmedel i Göteborg. En väl fungerande kollektivtrafik är enligt fullmäktige av stor vikt för att skapa en effektiv, attraktiv samt en hållbar och nära stad.

Göteborgs Stad har tre **övergripande mål** som gäller för alla stadens nämnder och bolag. Dessa är:

- Göteborg är en attraktiv stad där alla ges chansen att forma sina liv och ingen lämnas utanför
- Göteborg är en hållbart växande storstad med framtidstro
- Göteborg är en storstad med stabil ekonomi och hög tillväxt

Vidare framgår av budgeten att fullmäktige fastställt specifika mål som varje nämnd och styrelse ska genomföra, men att respektive nämnd och styrelse själv beslutar om lämpliga åtgärder och själv fastställer lämpliga indikatorer för att mäta måloppfyllelsen. Tillsammans med övergripande verksamhetsmål och indikatorer ska dessa ligga till grund för nämnders och styrelsers verksamhetsplaner.

Kommunfullmäktiges budget för 2021 ger kollektivtrafikklustret där GSAB ingår följande **övergripande verksamhetsmål** för 2021:

- Kollektivtrafikens andel som transportmedel har ökat
- Göteborg präglas av en god samverkan mellan stad, akademi, civilsamhälle och näringsliv
- Göteborg är en jämlik stad med gemenskap och tillit
- Göteborg tar ansvar för kommande generationers livskvalitet
- Göteborg är en stad med hållbar mobilitet och god framkomlighet
- Göteborg har en budget i balans och långsiktigt hållbara finanser
- Göteborg är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor

I GSAB:s budget och tillhörande affärsplan återfinns de tre övergripande mål som gäller för samtliga nämnder och styrelser. Däremot finns inga av de övergripande verksamhetsmålen som gäller för kollektivtrafiken redovisade. Det saknas följaktligen även indikatorer som bolaget ska ta fram relaterat till dessa övergripande verksamhetsmål. Det finns inte heller redovisat hur bolaget arbetar med fullmäktiges mål.

2.1.2 Bedömning

2.1.2.1 Hantering av begäran om utlämnande av allmän handling

Lekmannarevisorerna bedömer att handläggningen av det granskade ärendet som rör utlämnandet av allmänna handlingar är felaktigt. Med detta menar vi att handläggningen strider mot gällande lagstiftning, regler, riktlinjer och rutiner på området.

Bolaget har inte lämnat ut samtliga begärda handlingar trots att begäran är formulerad på ett tydligt sätt. Detta gäller såväl för de begärda visseblåsartipsen som det begärda dokumentet som styrker att den aktuella handläggaren hade rätt att fatta beslut om att neka utlämnande av allmän handling.

Av styrelsens instruktion till vd som var aktuell under perioden som besluten fattades, framgår att endast vd har rätten att helt eller delvis neka utlämnandet av en allmän handling. Beslutet att delvis neka utlämnandet är fattat av bolagets dokumentansvarige och är därför inte ett sådant formellt beslut som kan ligga till grund för ett överklagande av beslut hos kammarrätten. Vi noterar dock att styrelsen under hösten reviderat vd-instruktionen och givit behörighet till dokumentansvarig eller registrator vid vd:s förfall. Den reviderade instruktionen beslutades dock först den 25 november och har därför ingen inverkan på vår bedömning.

Det dokument som skulle ha lämnats ut för att styrka vem som äger rätten att fatta beslut om att neka utlämnandet av allmän handling i det beskrivna ärendet ovan är *Styrelsens arbetsordning och VD-instruktion*. Detta dokument har bolaget inte lämnat ut.

Handläggningen har dessutom inte hanterats skyndsamt vilket enligt praxis innebär en eller att par dagars handläggningstid.

Lekmannarevisorerna bedömer att bolagets agerande speglar en bristande kännedom om gällande regler och principer för offentlighet och sekretess. Det är en allvarlig brist att bolagets handläggning av ärenden kopplade till utlämning av allmänna handlingar inte varit korrekt. Offentlighetsprincipen är en grundlagsskyddad rätt till insyn i den offentliga förvaltningen. Det är därför av vikt att bolaget säkerställer att principen alltid kan upprätthållas.

2.1.2.2 Publicering av styrelsehandlingar på stadens webbplats

Enligt stadens policy för kommunikation ska Göteborgs Stads information och kommunikation kännetecknas av öppenhet och ett aktivt förhållningssätt samt alltid vara opartisk och saklig. Dessutom ska kommunikationen och informationen utgå från målgruppernas behov och förutsättningar.² Stadens

² Göteborgs Stads policy för kommunikation. H 2019 nr 217, P 2019-12-10 § 6, Dnr 0564/19

webbsida har angivits som en av de viktigaste plattformarna för kommunikation och information. I princip samtliga dagordningar, handlingar och protokoll från stadens samtliga nämnder och styrelser ska finnas tillgängliga på stadens hemsida.

Mot bakgrund av ovanstående bedömer vi att bolaget behöver se över sin hantering av sekretess när det gäller styrelsehandlingar som publiceras på stadens webbplats. Sekretessen är mycket omfattande och ofta publiceras inte styrelsehandlingarna utan det informeras om att sekretess *kan* föreligga. Det kan dock vara vilseledande, då det kan uppfattas som att bolaget redan beslutat om sekretess. Ett beslut om sekretess kan emellertid fattas endast i anslutning till att en handling begärs ut, och då måste det också informeras om grunden för sekretessen samt hur beslutet överklagas. Dessutom bör det tydliggöras hur begäran om att få en handling utlämnad går till. Vi menar att detta bör framgå tydligt av den information som läggs ut på stadens webbsida när en handling inte publiceras.

2.1.2.3 Rapportering av ekonomi och verksamhet samt budget 2022

Vår sammanvägda bedömning är att månadsrapporterna är korta, i huvudsak beskrivande men saknar tillfredställande analys och konsekvensbeskrivningar. Framförallt gäller det de underskott som bolaget uppvisar. Mot bakgrund av detta är vår bedömning att den ekonomiska rapporteringen ger en ofullständig och därmed osäker bild av bolagets ekonomi, vilket i sin tur riskerar att leda till bristande ekonomistyrning. Detta inte minst mot bakgrund av de betydande krediter bolaget ansökt om att få utnyttja. Vår samlade bedömning är att den ekonomiska uppföljningen och budgethandling inför 2022 inte är fullt ändamålsenliga.

2.1.2.4 Bolagets målstyrning

Lekmannarevisorerna bedömer att bolagets arbete med kommunfullmäktiges mål utgör en avvikelse från de instruktioner som kommunfullmäktige angivit i sin budget. I kommunfullmäktiges budgethandling för 2021 framgår tydligt att de övergripande specifika verksamhetsmålen ska ligga till grund för nämnders och bolags verksamhetsplaner eller affärsplaner.³ I det avsnitt i budgeten som berör kollektivtrafikklustret⁴ pekas ett antal indikatorer ut som särskilt viktiga. Dessa indikatorer är kopplade till ett antal mål som därmed också blir särskilt viktiga för bolagen i klustret att arbeta med och därmed inkludera i verksamhetsplanen.

³ Göteborgs Stads budget 2021 sid 11.

⁴ Ibid sid 134

2.1.2.5 Rekommendationer

Vår samlade bedömning är att bolaget brister i sin ledning, styrning och interna kontroll.

Vi riktar därför följande rekommendationer till styrelsen:

Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att i anslutning till publiceringen av styrelsehandlingar på stadens webbsida, tydligare informera hur begäran om att få en handling utlämnad går till samt klargöra att sekretessprövning sker först i samband med en sådan begäran.

Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att säkerställa att bolaget följer offentlighetsprincipen och en korrekt tillämpning av sekretesslagstiftningen.

Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att säkerställa att Göteborgs Stads regler för ekonomisk planering, budget och uppföljning samt Göteborgs Stads riktlinje för styrning, uppföljning och kontroll efterlevs.

Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att säkerställa att ekonomin är i balans under 2022 och framgent.

Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att säkerställa att de mål som berör bolaget hanteras i enlighet med instruktionerna i kommunfullmäktiges budget.

2.2 Granskning av trafiksäkerhetsarbetet

2.2.1 Utgångspunkter i granskningen

Lekmannarevisorerna har granskat trafiksäkerhetsarbetet vid GSAB. Syftet är att bedöma om detta är ändamålsenligt. Med ändamålsenligt menar vi att det sker utifrån befintliga avtal, riktlinjer och regler.

Granskningens revisionskriterier är:

- Kommunallagen 6 kap 6 §
- Lag (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg
- Göteborgs Stads säkerhetspolicy
- Göteborgs Stads riktlinje för styrning, uppföljning och kontroll
- Avsiktsförklaring, principavtal och huvudavtal med Västra Götalandsregionen avseende organisering av spårvagnstrafiken
- Avtal för arbete med trafiksäkerhet på spåranläggningen inom Göteborgs och Mölndals kommun mellan trafikkontoret och GSAB
- Avtal för överlåtelse av trafikledning vid spåranläggningen inom Göteborgs och Mölndals kommun mellan trafikkontoret och GSAB
- Samverkansavtal om spårvägsverksamhet inom Mölndals stad

- Avtal drift och underhåll av spårvägsanläggningen inom Göteborgs och Mölndals kommun mellan trafikkontoret och GSAB

2.2.2 Iakttagelser

2.2.2.1 Organisation för trafiksäkerhetsarbetet

Trafiknämnden i Göteborgs Stad och dess förvaltning trafikkontoret (hädanefter TK) är spårinnehavare för hela spåransläggningen, med ansvar för alla frågor som rör planering, drift, underhåll, investering och reinvesteringar i denna anläggning.

Lagstiftningen ställer krav på att spårinnehavaren och trafikutövaren har en organisation och rutiner för att säkerställa att olyckor, tillbud och avvikelser identifieras, dokumenteras, utreds, analyseras och rapporteras samt att nödvändiga förebyggande åtgärder vidtas.

Vikten av en välfungerande, stabil och väl förankrad trafiksäkerhetsorganisation framgår tydligt av Haverikommissionens utredning efter Vasaplatsolyckan 1992, där flera omorganisationer inom GSAB hade haft en negativ inverkan på trafiksäkerhetsarbetet, vilket slutligen bedömdes ha bidragit till olyckan.⁵

För att omhänderta säkerhetskraven har TK och GSAB upprättat en gemensam trafiksäkerhetsorganisation. Mellan spårinnehavaren TK och GSAB finns därför ett samarbetsavtal⁶ som reglerar arbetet med de delar av trafiksäkerheten som utgör ett gemensamt ansvar. I detta avtal framgår bland annat att GSAB ansvarar för bemanning av trafiksäkerhetsfunktionen. Detta ska ske på ett sådant sätt att det tydligt framgår vem som ansvarar för det operativa arbetet med trafiksäkerhetsfunktionen. GSAB ska även säkerställa att en utbildningsplan finns för ovan funktion. Enligt avtalet krävs skriftligt godkännande från båda parter för att genomföra förändringar som regleras i avtalet.

GSAB har utsett en trafiksäkerhetschef med ansvar för trafiksäkerhetsfunktionen. Denna person ansvarar för det operativa säkerhetsarbete som regleras i avtalet med TK. Vår granskning visar att tidigare trafiksäkerhetschefer haft fullt medarbetaransvar för samtliga anställda som återfinns inom trafiksäkerhetsfunktionen, något som vi noterat att nuvarande trafiksäkerhetschef saknar. Medarbetaransvaret innehas i dagsläget av bolagets säkerhetschef, trots att denna inte har något innehållsmässigt

⁵ "Flera omorganisationer inom en relativt kort tidrymd har enligt vad som framkommit haft en negativ inverkan på det övergripande trafiksäkerhetsarbetet vid Göteborgs Spårvägar. Omställningsproblem i samband med omorganisationerna har prioriterats. Omarbetning och komplettering av regelverk och översyn av rollfördelningsfrågor har skjutits på framtiden. Också företagets uppföljning och internkontroll i trafiksäkerhetsfrågor synes ha blivit försummad". Rapport J 1992:1. Spårvagnsolycka 1992-03-12 Aschebergsgatan – Vasaplatsen, Göteborg sid 6. Ärende J-01/92. Statens Haverikommission. s.34.

⁶ Samarbetsavtal trafiksäkerhet, spårväg. Avtal för arbete med trafiksäkerhet på spåransläggningen inom Göteborgs och Mölndals kommun. 2019-12-01. Dnr: 8381/19.

trafiksäkerhetsansvar och heller inte ingår i trafiksäkerhetsfunktionen. Förändringen samverkades via e-post med trafikkontoret. Bolagets vd har dock uppgett att trafiksäkerhetschefen kommer att få fullt chefsansvar någon gång under första halvåret 2022.

I dagsläget uppgår antalet medarbetare inom trafiksäkerhetsfunktionen till fem stycken. Vår granskning visar att TK har förklarat för GSAB att TK ansåg sig ha utrymme att ställa medel till förfogande för att finansiera ytterligare en tjänst inom den gemensamma trafiksäkerhetsfunktionen. GSAB har dock avstått från att begära detta. Vid intervjuer framkommer att det är vd på rekommendation av avdelningschefen för SKIP⁷ som avstått att begära de extra resurserna. Orsaken som uppgetts är enligt uppgift att bolagets ledning anser att syftet med de extra resurserna är oklart. Det har också ifrågasatts varför inte TK själva rekryterar en ytterligare resurs. Det senare är dock inte i harmoni med gällande avtal eftersom säkerhetsarbetet enligt avtalet ska utföras av GSAB. Vi noterar även att arbetet inom säkerhetsfunktionen ofta är försenat eftersom utredningar inte blir klara i tid.

Vd uppger att trafiksäkerhetsfunktionen framgent kommer att se ut som den gör idag men att funktionen behöver bli mer proaktiv. Bland annat menar vd att dagens upplägg av förarcertifieringar⁸ inte är effektivt och att dessa framgent bör skötas av förarens närmaste chef. Nuvarande upplägg för förarcertifiering innebär att en representant från trafiksäkerhetsfunktionen samt en representant från utbildningsfunktionen genomför certifieringen. Syftet sedan tidigare bakom denna ordning har varit dels att upprätthålla ett oberoende i processen, det vill säga att certifiering och operativt produktionsansvar hålls åtskilda, dels att dessa representanter besitter den nödvändiga kunskap som krävs för att bedöma huruvida en förare innehar tillräckliga kunskaper för att självständigt köra spårvagn i linjetrafik. Det kan också noteras att brister i förarutbildning och certifiering lyftes fram som en av de bakomliggande orsakerna efter den allvarliga vasaplatsolyckan 1992.⁹

2.2.2.2 Visselblåsaranklaganden

I anslutning till vår granskning av trafiksäkerhetsarbetet har vi noterat att ett flertal visselblåsaranklaganden under året inkommit till stadens visselblåsarfunktion. I ett par fall pekar visselblåsaranklagandena på säkerhetsrisker som rör spårvagnstrafik och personalsäkerhet. Anklagandena som rör säkerhetsrisker kritiserar också agerande och beslut i bolagets ledning.

⁷ SKIP är en förkortning för säkerhet, kvalitet, IT och projekt.

⁸ Examination genom uppkörning och teoriprov.

⁹ Rapport J 1992:1. Spårvagnsolycka 1992-03-12 Aschebergsgatan – Vasaplatsen, Göteborg sid 6. Ärende J-01/92. Statens Haverikommission. ss.34, 35 och 39.

2.2.2.3 Granskning av trafikledning

Enligt *Lag (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg* ingår trafikledning i spårinnehavarens ansvar. Spårinnehavaren har dock rätt att överlåta ansvaret för trafikledningsverksamheten som särskild trafikledningsverksamhet. Enligt överenskomna principer i det principavtal som Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen har ingått ska spårinnehavaren överlåta trafikledningsverksamheten till GSAB, som i enlighet med detta avtal därmed har det operativa ansvaret att bedriva särskild trafikledning (TLI). Detta regleras i ett överlåtelseavtal mellan TK och GSAB.¹⁰ Avtalet reglerar de krav som spårinnehavaren ställer på GSAB för att utföra trafikledningsverksamheten som särskild trafikledning. Avtalet omfattar även hur spårinnehavaren och GSAB ska samverka och vilka åtagande som gäller för respektive part avseende trafikledningsverksamheten.

Den 9 augusti 2021 sattes trafikledningsanläggningen ur drift till följd av att anläggningen förlorade sin elförsörjning. Detta fel uppstod i samband med att en entreprenör skulle utföra service på den UPS¹¹ som ska försörja trafikledningsanläggningen med el. Som följd av felet kallades samtliga spårvagnar in i depå. All spårvagnstrafik låg därefter nere under avbrottet.

I samband med avbrottet har brister uppenbarats som står i strid med eller avviker från avtalade rutiner som återfinns i trafikledningsavtalet med TK, samt brister i riskbedömning och interna rutiner inom trafikledningen.

Det dröjde över en timme efter avbrottet innan TK underrättades. Ansvariga på TK fick enligt uppgift först information via Göteborgs-Postens webbplats, inte från GSAB.

Enligt gällande kommunikationslista för felanmälan för TK:s utrustning hos TLI ska TK:s IT-support direkt underrättas vid fel eller avbrott. Så skedde inte. TK:s IT-support tog sig på eget initiativ till trafikledningens lokaler när denne fick kännedom om avbrottet. Vid den tidpunkten hade ansvarig för IT-supporten ännu inte kontaktats av GSAB. Klockan 10:30 beslutades att alla spårvagnar skulle köras till närmaste depå. Först klockan 11:05 kontaktades TK.

I trafiksäkerhetsavtalet punkt 5 framgår att ”Spårinnehavaren och trafikutövaren ska säkerställa att respektive parts anställda som direkt eller indirekt arbetar med spårvägstrafiken eller spåranläggningen (inklusive trafikledningens utrustning) ska vara medvetna om att arbetet de utför utgår ifrån gällande säkerhetspolicy och mål”.

Det kan i sammanhanget också tilläggas att stadens säkerhetspolicy stipulerar att ”säkerhetsarbetet ska bedrivas med utgångspunkt från kontinuerliga

¹⁰ Överlåtelseavtal trafikledning, spårväg. Avtal avseende överlåtelse av trafikledning vid Spåranläggningen inom Göteborgs och Mölndals kommun. 2019-12-01. 8380/19

¹¹ UPS är en förkortning för *uninterruptible power supply*. En UPS installeras mellan den ingående kraftmatningen och elförbrukaren, i det här fallet trafikledningsanläggningen. Syftet är att tillhandahålla såväl störningsfri el vid normaldrift och el i händelse av ett avbrott.

riskanalyser med tyngdpunkt på förebyggande aktiviteter” samt att ”bolagsledning ska säkerställa att externa parter såsom entreprenörer, inhyrd personal, konsulter och leverantörer uppfyller och följer relevanta delar inom säkerhetsområdet”.

Varken TK eller den gemensamma säkerhetsorganisationen var involverade inför beslutet att genomföra servicen. Ingen gemensam riskanalys hade genomförts. Eftersom de system som TK:s IT-support ansvarar för är direkt påverkade av de risker servicen innebär, borde TK:s IT-support underrättats i förväg. Vidare kan heller inte sägas att GSAB säkerställt att den externa part (entreprenör) som genomförde servicen varit medveten om eller uppfyllt och följt relevanta delar inom säkerhetsområdet då GSAB varken säkerställt att kontinuerliga och tillräckliga riskanalyser inom området skett eller säkerställt att entreprenören varit medveten om att arbetet som de skulle utföra berörde spårvägsanläggningen.

Ansvariga inom trafikledningen uppger att de inte hade kännedom om att TK hade utrustning som kunde användas för trafikledning i fall där ordinarie trafikledningsanläggning inte fungerar. Detta trots att ansvariga chefer har deltagit i möten med TK där utrustning för scenarier gått igenom som just gällt en situation där ordinarie trafikledningsanläggningen inte kan användas. Under våra intervjuer framgår också att GSAB saknar kännedom om att man ansvarar för drift och underhåll av en stor del av den tekniska utrustningen som krävs för att driva trafikledningen, trots att detta tydligt framgår i trafikledningsavtalet. GSAB:s egen preliminära utredningsrapport av händelsen 9 augusti bekräftar denna iakttagelse.

Enligt intervjuuppgifter har alltså ansvariga först i efterhand blivit införstådda med att TK har reservutrustning för trafikledning. Det har emellertid hävdats under våra intervjuer, att den reservutrustning som TK har inte är tillräcklig för att kunna bedriva tillfredställande trafikledning. Om så är fallet uppstår frågan varför detta inte har tagits upp i GSAB:s tidigare riskanalyser eller varför frågan inte har väckts gentemot TK.

Det har framkommit att trafikledningen är mycket sårbar. Detta är särskilt allvarligt mot bakgrund av att GSAB har uppgett att TK:s reservutrustning för trafikledning är otillräcklig. Under granskningen har bolagets vd uppgett att redundans ska skapas. Detta är i så fall något som måste genomföras i samverkan med TK och i enlighet med överlåtelseavtalet av trafikledningen. Dessutom förutsätter det att TK sätter av erforderliga ekonomiska resurser för detta, eftersom det är TK som i allt väsentligt äger utrustningen.

GSAB har uppgett att den valda tidpunkten för servicen hade valts med hänsyn till att det var strax efter rusningstrafiken på förmiddagen. Av samma skäl, för att minska risken för störningar i trafiken, utför TK:s IT-support enligt uppgift underhåll och genomgångar av brandväggar på natten. Det görs alltså olika bedömningar när det gäller vid vilken tidpunkt det är lämpligast att genomföra service eller andra åtgärder. Oavsett vilken tidpunkt som är lämpligast, kan vi

konstatera att GSAB och TK inte har samverkat kring detta när det gällde den i det nu aktuella fallet genomförda servicen.

I samband med att alla spårvagnar kallades åter uppstod enligt uppgift ett problem i depåerna med att ta emot alla spårvagnar. Det hade inte skapats någon beredskap för ett scenario av det slaget före att det inträffade.

Ett viktigt skäl till att spårvagnarna kallades till depå var enligt uppgift att radiokommunikationen påverkades. TK har utrustning för radiokommunikation, men i den ordinarie radiokommunikationen finns så kallad prioriterad kommunikation i händelse av nödläge. I den mån GSAB bedömer att trafik inte kan bedrivas med den radiokommunikation som står till buds om den ordinarie radiokommunikationsutrustningen inte fungerar, bör nuvarande system göras mer robust. Av det skälet är det olämpligt att radiokommunikationen är beroende av samma UPS¹² som övriga anläggningen. Detta utgör en risk som inte uppmärksammats i tidigare riskanalyser.

2.2.2.4 Trafikkontorets revision av trafikledningen

TK har genomfört en revision av den särskilda trafikledningen vid GSAB som presenterades i en revisionsrapport daterad den 27 augusti 2021. Syftet med revisionen var att bedöma om trafikledningens arbete motsvarar gällande avtal, lagar och förordningar som reglerar trafikledningen. Enligt rapporten har trafikledningen reviderats utifrån följande: särskild trafikledningsverksamhet, organisation och ansvarsfördelning, bestämmelser och styrande dokument, trafikledningens rutiner, verksamhetsstyrning och uppföljning.

Det kan konstateras att rapporten pekar på flera brister vad gäller följsamhet mot avtal och regelverk och att de förbättringsbehov som anges är väsentliga. Under våra intervjuer med chefer inom bolagets ledning har det dock framkommit att dessa inte delar rapportens slutsatser och bestrider de flesta av de brister som rapporten beskriver. Dessutom har rapportens legitimitet ifrågasatts med utgångspunkt i att en av rapportförfattarna varit anlitad av TK som stöd i processen när avtalet mellan TK och GSAB utarbetades.

Vi kan i sammanhanget också konstatera att bolagets styrelse under året inte tagit del av rapporten.

Oavsett de invändningar bolagets ledning riktar mot rapporten, kan vi konstatera att TK å sin sida menar att rapporten pekar på väsentliga brister och att GSAB enligt gällande avtal måste genomföra förbättringar på flera punkter. Denna oenighet mellan TK och GSAB är i sig en väsentlig observation eftersom det rör sig om ett område som är reglerat i avtal mellan GSAB och TK och som är av vital betydelse för GSAB:s verksamhet. Det är viktigt att notera att gällande avtal om särskild trafikledning i sin tur vilar på avtalet mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen, där det framgår att GSAB ska

¹² Se fotnot 9 för förklaring av förkortningen UPS.

omhändertar den särskilda trafikledningen. Detta förutsätter dock att gällande avtal respekteras och att de lagar som reglerar särskild trafikledning efterlevs, vilket bland annat följsamhet mot avtalet ska säkerställa.

2.2.2.5 Riskanalyser

Samtliga stadens nämnder och bolag är enligt stadens riktlinje för styrning, uppföljning och kontroll skyldiga att ta fram en samlad riskbild för verksamheten. Göteborgs Stads säkerhetspolicy ställer också krav på att säkerhetsarbetet ska bedrivas med utgångspunkt från kontinuerliga riskanalyser och med tyngdpunkt på förebyggande åtgärder.

Utöver ovanstående är nämnder och bolag även skyldiga att ta fram en risk- och sårbarhetsanalys. För det första i syfte att identifiera för bolaget oacceptabla risker och ta fram handlingsplaner för att hantera dessa. För det andra som ett led i stadens arbete med en samlad risk- och sårbarhetsanalys i enlighet med lagstiftning om kommuners och regioners skyldigheter att vidta åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap.¹³

Vi kan konstatera att GSAB:s arbete med riskanalyser har flera brister.

Trafikstoppet den 9 augusti har uppmärksammats sedan tidigare i bolagets riskanalys, men konsekvenserna av risken har inte bedömts som påtagligt allvarlig. Med tanke på att händelsen när den inträffade bedömdes som så pass allvarlig att ingen trafik kunde bedrivas, framstår risken som undervärderad i bolagets tidigare riskanalys. Händelsen har också blottlagt brister som borde uppmärksammats, som till exempel att radiotrafiken och övrig utrustning var beroende av samma UPS, att rutinerna i samband med service var bristfälliga med mera.

Bolaget har, på vår begäran, inte kunnat finna den risk- och sårbarhetsanalys som syftar till att identifiera bolagets oacceptabla risker. Om det är så att bolaget ändå har tagit fram detta dokument, men att bolaget inte vet var det finns, är det i sig allvarligt eftersom dokumentet innehåller sekretessbelagda uppgifter. Oavsett hur det förhåller sig med detta är dock konsekvensen att de handlingsplaner saknas som det åligger bolaget att ta fram i syfte att hantera dessa oacceptabla risker. Bolaget har heller inte skickat in detta underlag till stadsledningskontoret i enlighet med gällande riktlinjer och har därmed inte varit med och underbyggt stadens övergripande och lagstadgade risk- och sårbarhetsanalys.

¹³ Lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap och Göteborgs Stads plan för arbetet med krisberedskap och civilt försvar 2021–2023

2.2.3 Bedömning

I trafiksäkerhetsavtalet punkt 2 framgår att trafiksäkerhetsorganisationen är gemensam mellan TK och GSAB. I stycke 7.1 framgår tydligt att ”GSAB ska ansvara för trafiksäkerhetsfunktionen och organisera verksamheten på ett sådant sätt att det tydligt framgår vem som ansvarar för det operativa arbetet med trafiksäkerhetsfunktionen”.¹⁴

Vi tidpunkten för granskningen har ansvaret för det operativa arbetet inom trafiksäkerhetsfunktionen enligt vår bedömning varit otydligt. Bedömningen grundar sig i en otydlighet som uppstår både ur det faktum att trafiksäkerhetschef har det delegerade trafiksäkerhetsansvaret utan att samtidigt tydligt förfoga över de resurser som krävs för arbetet i form av medarbetare, samt att medarbetaransvaret återfinns hos en chef som inte utgör en del av den med TK gemensamma trafiksäkerhetsfunktionen. Det har aviserats att detta förhållande ska upphöra under 2022 då trafiksäkerhetschefen enligt uppgift ska få fullt medarbetaransvar.

Vissa av de förändringar som aviserats under våra intervjuer framstår som tveksamma eller förenade med risk. Det gäller bland annat om certifieringen av spårvagnsförare skulle förändras på sådant sätt att trafiksäkerhetsfunktionen inte längre skulle ha ett direkt ansvar för certifieringen av förare. En sådan förändring förutsätter enligt vår bedömning samverkan med och ett godkännande från TK, då trafiksäkerhetsfunktionen är gemensam.

Det finns enligt vår bedömning skäl att vara extra observant på säkerhetsaspekterna när det gäller omorganisationer som rör säkerhetsarbetet. Haverikommissionens utredning efter Vasaplatsolyckan 1992 kunde påvisa att de många omorganisationer som vid den tiden skett inom GSAB haft en negativ inverkan på trafiksäkerhetsarbetet, vilket slutligen bidrog till olyckan. Flera av de nuvarande säkerhetsrutiner som finns inom bolaget tillkom som ett resultat av olyckan.

När det gäller de visselblåsaranklaganden som helt eller delvis berör bolagets säkerhetsarbete vill vi lekmannarevisorer framhålla att vi inte utreder och bedömer visselblåsaranklaganden, men vi vill ändå göra styrelsen uppmärksam på att vi ser allvarigt på de frågor som dessa visselblåsaranklaganden omfattar. Ytterst är det styrelsen som inom ramen för sin interna styrning och kontroll måste säkerställa att säkerheten är god och att säkerhetsarbetet är tillräckligt. I nuläget har styrelsen i praktiken överlåtit till vd att utreda och bedöma visselblåsaranklagandenas väsentlighet, trots att vd och andra personer i ledningen pekas ut som ansvariga för beslut eller underlåtelser vad gäller säkerhetsfrågorna. Bolagets styrelse bör enligt vår bedömning överlåta till en

¹⁴ Avtal för arbete med trafiksäkerhet på spåranläggningen inom Göteborgs och Mölndals kommun mellan trafikkontoret och Göteborgs Spårvägar AB sid 5.

oberoende utredare att bedöma om de säkerhetsbrister som anges i visseblåsanmälingarna är väsentliga och om de bör beaktas.

I samband med trafikledningens haveri den 9 augusti har en rad brister i rutiner och beslut uppdagats.

Trafikledningen var dåligt rustad att hantera den uppkomna situationen. TK kontaktades inte omedelbart, riskanalyser har varit bristfälliga, grundläggande kompetens hur IT-systemen skulle hanteras saknades, liksom dokumentation.

Sammantaget bedömer lekmannarevisorerna att kompetensen behöver höjas och ansvarsfördelningen och mandat tydliggöras. Rutinbeskrivningar måste tas fram eller tydliggöras och kontaktlistor finnas till hands och användas. Samordningen med TK behöver förbättras.

Vi konstaterar att det råder oenighet mellan GSAB och TK i bedömningen av den revisionsrapport som TK låtit utföra. I denna fråga kan det konstateras att överlåtelseavtalet medför en rad krav och skyldigheter som i första hand GSAB ska efterleva. Med tanke på att GSAB utför särskild trafikledning i enlighet med ett överlåtelseavtal, samt att TK har ett myndighetsansvar i denna fråga, måste enligt vår bedömning TK ges ett visst företräde när det gäller tolkningen av avtalet mellan GSAB och TK samt även när det gäller eventuella synpunkter som rör bristande följsamhet mot avtalet. Detta tolkningsföreträde ska förstås mot bakgrund av att trafikledningen utgör vad som kan liknas vid en delegation till GSAB. Vid alla sådana förhållanden gäller att den som överlåter en uppgift på någon annan också avgör om mottagaren utför uppgiften i enlighet med gällande avtal, regler och lagar samt i övrigt om god praxis tillämpas.

De brister som redovisas i TK:s revisionsrapport ska även ses i ljuset av de brister som uppdagats i samband med händelserna den 9 augusti då trafikledningsanläggningen var satt ur funktion. De väsentliga brister i rutiner och det bristfälliga agerandet i samband med händelsen påkallar en förbättrad intern styrning och kontroll av trafikledningsfunktionen. Till det som är i behov av att hanteras och förbättras ingår riskanalys, sårbarhet och samverkan med TK.

Sammantaget är det lekmannarevisorernas bedömning att det finns väsentliga brister när det gäller den särskilda trafikledningen inom GSAB och att det finns ett motsvarande behov av förbättringar.

Lekmannarevisorerna bedömer också att bolagets arbete med riskanalyser är förenat med väsentliga brister och ser allvarligt på att bolaget missbedömt och undervärderat konsekvenserna av händelsen den 9 augusti och att bolaget inte kunnat finna den obligatoriska risk- och sårbarhetsanalys med tillhörande handlingsplaner som ska upprättas över oacceptabla risker. Bolaget kan därför varken sägas ha god intern kontroll i den egna riskhanteringen eller ha varit med och bidragit till stadens lagstadgade risk- och sårbarhetsanalys.

Mot bakgrund av ovanstående lämnar lekmannarevisorerna följande rekommendationer:

Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen att genomföra en oberoende utredning av de visseblåsarannälningar som inkommit som rör säkerhetsfrågor och som samtidigt relaterar dessa till ansvariga personer i bolagets ledning.

Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att säkerställa trafiksäkerhetsfunktionens oberoende inom GSAB:s organisation.

Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att säkerställa att bolaget följer ingångna avtal med trafikkontoret som rör särskild trafikledning och trafiksäkerhet samt åtgärda brister som framkommer i så väl de revisionsrapporter som trafikkontoret ställt samman som i denna granskningsredogörelse.

Lekmannarevisorerna rekommenderar styrelsen och vd att stärka arbetet med bolagets riskhantering samt att säkerställa att riskanalyser utformas i enlighet med gällande styrdokument på området.

3 Lekmannarevisorernas uppdrag och rapportering

Den kommunala revisionen är ett lokalt demokratiskt kontrollinstrument med uppdrag att granska den verksamhet som bedrivs i kommunen.

Lekmannarevisorer är förtroendevalda och utses av kommunfullmäktige respektive regionfullmäktige ur gruppen förtroendevalda revisorer i kommunen eller regionen. Lekmannarevisorerna har ett självständigt uppdrag att granska de bolag som helt eller delvis ägs av kommunen eller regionen. Revisorerna är oberoende och granskar på fullmäktiges uppdrag och därigenom indirekt också för medborgarna.

Resultatet av lekmannarevisorernas granskning redovisas i granskningsrapporter och granskningsredogörelser.

Revisorerna genomför också särskilda granskningar som i regel rör flera bolag, nämnder och styrelser.

Revisorerna tar även varje år fram en redogörelse som sammanfattar den granskning som gjorts i kommunen eller regionen under det aktuella året.

Revisorernas rapporter hittar du på www.goteborg.se/stadsrevisionen och www.vgregion.se/revision.

4 Språkbruk och revisionstermer

När revisorerna har genomfört en granskning lämnar de ofta rekommendationer till de granskade nämnderna och bolagen. Ibland lämnar de även revisionskritik.

Rekommendationer lämnas när revisorerna ser förbättringsområden i verksamheten. Rekommendationerna syftar till att utveckla och förbättra verksamheten.

Revisionskritik lämnas när revisorerna ser brister i verksamheten som är av mer allvarlig karaktär. Revisionskritik graderas genom begreppen erinran eller anmärkning. Anmärkning är allvarligast. När det gäller nämnderna kan en anmärkning lämnas med eller utan tillstyrkan om ansvarsfrihet.

Under kommande år följer revisorerna upp vilka åtgärder som nämnden eller bolagsstyrelsen har gjort för att följa revisorenas rekommendationer.

Stadsrevisionen

Postadress: Box 2141, 403 13 Göteborg

Besöksadress: Stora Badhusgatan 6

Göteborgs Stads kontaktcenter: 031-365 00 00, kansli: 031-368 07 00

stadsrevisionen@stadsrevisionen.goteborg.se

www.goteborg.se/stadsrevisionen

Revisionsenheten, Västra Götalandsregionen

Postadress: Regionens Hus, 405 44 Göteborg

Besöksadress: Bergslagsgatan 2

Växel: 010-441 00 00

revision@vgregion.se

www.vgregion.se/revision