

Stockholms stad

Intern granskning vad gäller vinterväghållning
av gata, trafikleder och cykeljour

25 april 2019



Innehållsförteckning

1.	Sammanfattning	3
1.1	Bakgrund	4
1.2	Syfte.....	4
1.3	Metod och genomförande	4
1.4	Avgränsningar	4
1.5	Konfidentialitet	4
1.6	Dokument.....	4
1.7	Avtalsområden	5
1.8	Intervjuer	5
2.	Granskning.....	6
2.1	Driftportalen.....	6
2.1.1	Synpunkter.....	6
2.1.2	Felanmälningar	6
2.1.3	Stickprovsgranskning i Driftportalen	6
2.1.4	Indexuppräknig	7
2.2	ÄTA-arbeten	8
2.3	Process- och/eller tjänstebeskrivning	9
2.4	Entreprenadkontroller	9
2.4.1	Dagböcker.....	11
2.4.2	Share-drive (m:).....	11
2.4.3	GPS-spår	11
2.5	Viten.....	13
2.5.1	Viten Trafikkontoret	13
2.6	Avsteg från avtal.....	14
2.7	Byggmöten.....	14
2.8	Jäv.....	14
2.9	Underentreprenörer	15
2.10	Bakgrundsundersökningar	15
3.	Sammanställning av resultat av granskning	16
3.1	Driftportalen.....	16
3.1.1	Observationer.....	16
3.1.2	Rekommendationer.....	16
3.2	ÄTA-arbeten	16
3.2.1	Observationer.....	16
3.2.2	Rekommendationer.....	17
3.3	Process- och/eller tjänstebeskrivningar	17

3.3.1	Observationer.....	17
3.3.2	Rekommendationer.....	17
3.4	Entreprenadkontroller	17
3.4.1	Observationer.....	17
3.4.2	Rekommendationer.....	17
3.5	Viten.....	17
3.5.1	Observationer.....	17
3.5.2	Rekommendationer.....	18
3.6	Avsteg från avtal.....	18
3.6.1	Observationer.....	18
3.6.2	Rekommendationer.....	18
3.7	Byggmöten.....	18
3.7.1	Observationer.....	18
3.7.2	Rekommendationer.....	18
3.8	Jäv.....	18
3.8.1	Observationer.....	18
3.8.2	Rekommendationer.....	18
3.9	Underentreprenörer	19
3.9.1	Observationer.....	19
3.9.2	Rekommendationer.....	19
	Bilageförteckning	20

1. Sammanfattning

Trafikkontoret har ombett EY att granska elva avtalsområden vad gäller vinterväghållning för Stockholms inner- och ytterstad. Granskningen syftar till att säkerställa att Trafikkontoret fullföljer sina åtaganden, i syfte att säkerställa att Entreprenörerna uppfyller sina förpliktelser vad gäller vinterväghållning. Vidare ingår i vårt uppdrag att granska dokumentation för kontraktsuppföljning, kvalitetssäkring och ekonomi samt att utreda om det föreligger oegentligheter.

Vi har granskat relevant dokumentation erhållen av de tre Entreprenörerna samt Trafikkontoret. Vidare har vi genomfört intervjuer med anställda i olika befattningar hos Entreprenörerna och dess underentreprenörer samt anställda hos Trafikkontoret.

Granskningen har bl.a. identifierat att Driftportalen är långsam att arbeta i, att många ärenden felaktigt registreras i den, att den har tekniska begränsningar vilket inneburit felaktiga beräkningar vid indexuppräknade priser samt att alla driftingenjörer har access till samtliga avtalsområden.

Ändrings- och tillägsarbeten ("ÄTA-arbeten") kräver skriftligt godkännande före åtgärd samt före- och efterbilder för att godkännas för fakturering enligt de intervjuade. Vi har ändå identifierat flera fall där ÄTA-arbeten lagts in som ärende i Driftportalen först efter att bristen åtgärdats, och även ÄTA-arbeten där före- eller efterbilder saknas. Dessa ÄTA-arbeten har ersatts till fullo av Trafikkontoret.

Process- eller tjänstebeskrivning saknas för driftingenjörerna hos Trafikkontoret.

Entreprenadkontroller som genomförs av driftingenjörerna bör motsvara ca. 30 procent av deras arbetstid enligt enhetscheferna för Trafikkontoret. Av vår granskning framgår dock att antalet entreprenadkontroller uppgår till mindre än hälften av ovan procentsats. Vi har också identifierat att antalet kontroller skiljer sig åt mellan driftingenjörerna och därmed avtalsområdena.

Viten tas sällan ut av entreprenörerna. Det förekommer viten vid miljökontroller men mycket sällan vid förseningar av utfört arbete enligt avtalade tidsramar. För driftingenjörerna är det, enligt uppgift, viktigare att arbetet utförs, inte utförandetiden. Någon statistik över påförda viten förs inte.

EY har noterat att flertalet driftingenjörer har nära relationer till entreprenörerna och att dialog föregår vitesutställning i de fall då kvalitet på utfört arbete inte uppfyller föreskrivna krav.

Ingen av de tre entreprenörerna samråder med Trafikkontoret vid upphandling av nya underentreprenörer, trots att det är ett skalkrav. Vad gäller underentreprenörerna har vi identifierat flertalet med skatteskulder, som saknar arbetsgivarregistrering etc. Det tyder på att Trafikkontoret saknar kunskap om de som de facto hanterar vinterväghållning av Stockholms gator, trafikleder och cykelbanor.

EY har noterat bristfälliga underlag vid fakturering. Vid granskning av snöutlastning för en av Entreprenörerna noterar EY att en av lastbilarna som används inte rymmer det antal kubikmeter ("m³") som Entreprenören har rapporterat in till Trafikkontoret och erhållit betalning för. Vidare visar granskningen att inrapportering vad gäller registreringsnummer på fordon som utfört snöutlastning varit bristfällig.

1.1 Bakgrund

Tre bolag ("Entreprenörerna"); Peab Anläggning AB ("Peab"), Svevia AB ("Svevia") och Tylömarks Trädgårdsanläggningar AB ("Tylömarks") har avtal med Stockholms stads trafikkontor ("Trafikkontoret" eller "Beställaren") avseende vinterväghållning av Stockholms gator, trafikleder och cykelbanor. Avtalen är elva till antal och innefattar således elva avtalsområden.

Trafikkontoret givit Ernst & Young AB ("EY" eller "vi") i uppdrag att identifiera ev. brister hos Trafikkontoret i den interna hanteringen gentemot avtalen eller Entreprenörerna.

1.2 Syfte

Granskningen syftar till att säkerställa att Trafikkontoret fullföljer sina åtaganden i syfte att säkerställa att Entreprenörerna uppfyller sina förpliktelser vad gäller vinterväghållning. Vidare ingår i vårt uppdrag att granska dokumentation för kontraktsuppföljning, kvalitetssäkring och ekonomi samt att utreda om det föreligger oegentligheter.

1.3 Metod och genomförande

Utredningen har genomförts genom genomgång av relevanta dokument erhållna av Entreprenörerna och Trafikkontoret, intervjuer med för uppdraget relevanta personer samt sökningar i Stockholms stads ("Staden") Driftportal. Vidare har vi fått ta del av fakturor ställda av Entreprenörerna.

För förklaringar av AF, pådrag, Driftportal m.m. hänvisar vi till vår rapport "Extern granskning av vinterväghållning av gata, trafikleder och cykeljourer i Stockholm" daterad den 25 april 2019.

EY har utfört bakgrundsundersökningar av samtliga driftingenjörer ("Driften"). Bakgrundsundersökningen har genomförts med hjälp av offentliga källor såsom Sveriges domstolar, Bolagsverket genom Retriever, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten samt sociala medier.

1.4 Avgränsningar

Granskningen avser perioden 15 oktober 2018 till 15 februari 2019 och avser innerstad och ytterstad.

Uppdraget är inte att jämföras med en revision enligt International Standards on Auditing ("ISA") eller en översiktlig granskning enligt International Standards on Review Engagements ("ISRE"), och därmed görs ingen bestyrkning av finansiell information eller interna rutiner i enlighet med detta.

Rådgivningen i sin helhet samt innehållet i våra rapporter utgör inte någon juridisk rådgivning.

1.5 Konfidentialitet

Denna rapport är endast avsedd att användas internt inom Trafikkontoret. EY tar inte något ansvar för om rapporten används av någon annan eller i något annat syfte.

1.6 Dokument

Vi har fått ta del av följande dokument av Trafikkontoret eller Entreprenörerna för samtliga avtalsområden:

- ▶ Administrativa föreskrifter för avtalet ("AF")

- ▶ Funktions- och arbetsbeskrivning ("Handling 6.2"¹)
- ▶ Handling 7.2²
- ▶ Handling 7.3
- ▶ ABT06
- ▶ Byggmötesprotokoll
- ▶ Prioriteringskartor
- ▶ Egenkontroller
- ▶ Entreprenadkontroller
- ▶ Projektplan
- ▶ Kontrollplan
- ▶ Resurslista, lista på yrkesarbetare ("YA") samt underentreprenörer
- ▶ Dagböcker
- ▶ Fakturor inklusive underliggande handling utställda av Entreprenörerna
- ▶ Å-prislistor samt prislista vinterväghållning (fast) per avtalsområde.

Vidare har vi erhållit full access till Driftportalen.

1.7 Avtalsområden

De elva avtalsområdena Trafikkontoret har med Entreprenörerna är följande:

- | | |
|--|--|
| ▶ Norrmalm | PEAB Gatudrift Innerstaden ("Norrmalm") |
| ▶ Södermalm | PEAB Gatudrift Innerstaden ("Söderort") |
| ▶ Hässelby/Vällingby | PEAB Gatudrift Västerort ("HÄVÄ") |
| ▶ Enskede-Årsta/Vantör/Älvsjö Östra | PEAB Gatudrift Söderort ("EÄVÄ") |
| ▶ Hägersten/Liljeholmen/
Skärholmen/Älvsjö Västra | PEAB Gatudrift Söderort ("HÄLS") |
| ▶ Trafikleder | PEAB ("Trafikleder") |
| ▶ Östermalm | Svevia Gatudrift Innerstaden ("Östermalm") |
| ▶ Kungsholmen | Svevia Gatudrift Innerstaden ("Kungsholmen") |
| ▶ Bromma/Västerled | Svevia Gatudrift Västerort ("Bromma") |
| ▶ Spånga/Tensta/Kista/Rinkeby | Svevia Gatudrift Västerort ("Spånga") |
| ▶ Farsta/Skarpnäck | Tylömarks Gatudrift Söderort ("Farsta"). |

1.8 Intervjuer

Vi har intervjuat totalt tio personer hos Trafikkontoret i syfte att erhålla information om arbetssätt, rutiner m.m. De inom Driften som intervjuats arbetar med samtliga tre Entreprenörer.

Samtliga intervjuade har haft möjlighet till faktagranskning av våra intervjuanteckningar. Utöver de intervjuer som vi har genomfört i person, har vi även genomfört intervjuer eller per telefon.

Utöver ovan personer hos Trafikkontoret har EY haft löpande dialog med Trafikkontorets internrevisor.

¹ Motsvarande Handling 6.4 inom ett avtalsområde

² Enligt uppgift från Trafikkontoret gäller Handling 7.2 för samtliga avtalsområden. Dessa benämns dock olika såsom Handling 6.8 och Handling 8.2

2. Granskning

För beskrivning av avtal, avtalsområden, Driftportalen m.m. hänvisas till rapport "Extern granskning av vinterväghållning av gata, trafikleder och cykeljourer i Stockholm" daterad den 25 april 2019.

2.1 Driftportalen

Av intervjuer har framkommit att anställda inom Driften har access till både sitt eget ansvarsområde och till andra kollegors ansvarsområden, vilket fordrats vid ex. semester eller av annan anledning där stöttning krävs. Denna access ges av överordnad chef eller medarbetare med Driftportalen som arbetsområde³ hos Trafikkontoret. Det har framkommit att accessen erhålls på obestämd tid varför alla medarbetare inom Driften i dagsläget har access till samtliga avtalsområden i Driftportalen. Driften ges full behörighet vilket innebär behörighet till såväl beställning av ÄTA-arbeten som godkännande av fakturering i andra avtalsområden än eget ansvarsområde.

2.1.1 Synpunkter

Allmänheten har möjlighet att via en applikation⁴, e-post eller telefon lämna synpunkter på vinterväghållningen. Dessa synpunkter tas emot i den s.k. Synpunktsportalen av en Operatör, som är anställd av Trafikkontoret och handlägger inkomna ärenden. Synpunkter som behöver åtgärdas inom ramen för vinterväghållning läggs in som ett ärende i Driftportalen för respektive avtalsområde. Entreprenören eller Driften som tar emot ärendena fattar beslut om ev. åtgärd. En del ärenden klarmarkeras utan åtgärd, t.ex. om det avser en gata vars servicedag tillfaller en annan dag än den dag synpunkten inkommit eller om platsen ärendet avser ligger utanför avtalsområdet. Ytterligare ett ex. kan vara att ärendet redan har åtgärdats när det når Entreprenören.

Har en synpunkt inkommit samma dag eller nära inpå en servicedag på gata som redan avslutats, behöver Entreprenören på plats fatta beslut om åtgärd. Åtgärd kan i detta fall innebära att ärendet faller inom det löpande arbetet eller som ett ÄTA-arbete. Faller det inom det löpande arbetet ska Entreprenören åtgärda det. Någon tidsram för hantering av ärendena framgår inte av AF annat än vid olycka som ska hanteras skyndsamt. Är det ett ÄTA-arbete är det krav att skriftligt godkännande från Driften erhålls före åtgärd. Enligt de intervjuade finns också krav på att förebild tas avseende ÄTA-arbeten samt en efterbild för att Driften ska godkänna för fakturering. För ÄTA-arbeten se avsnitt 2.2.

2.1.2 Felanmälningar

Allmänheten, SL, myndigheter såsom Polisen etc. har även de möjlighet att via Trafik Stockholm och Trafikkontoret lämna felanmälan. Felanmälningar avser ex. oljespill, felplacerade snövallar, halka etc. Felanmälningar läggs in som ärenden i Driftportalen av både operatörerna och direkt av Trafik Stockholm. Trafik Stockholm lägger in ärenden utanför operatörernas arbetstid⁵. Entreprenörerna hanterar felanmälningar på samma sätt som synpunkter.

2.1.3 Stickprovsgranskning i Driftportalen

Vi har genomfört en stickprovsgranskning i Driftportalen på ca 12 ärenden per avtalsområde. Vi har granskat beräkningar som ligger till grund för fakturering av ärenden i Driftportalen, huruvida tippkvitton samt före- och efterbilder har laddats upp avseende ÄTA-arbeten etc. Vidare har vi granskat insatsrapportering vad det gäller pådrag och om GPS-spår återfinns. Systemet är uppbyggt

³ Avser medarbetare på Trafikkontoret som skapar användare i Driftportalen, samt håller Driftportalen uppdaterad för drift

⁴ Applikationen heter "Tyck till"

⁵ Operatörerna arbetar kontorstider

så att det inte går att hoppa över ett steg, ex. för fakturering av Entreprenören krävs godkännande från Driften, vilket innebär att Driften hanterat/ser samtliga inkomna ärenden och om ex. bilder avseende ÄTA-arbeten saknas. För processbeskrivning avseende Driftportalen, se avsnitt 2.2.

I vår stickprovsgranskning har vi bl.a. identifierat att före- och efterbilder ibland saknas i Driftportalen, trots att detta är ett krav för fakturering av ÄTA-arbeten enligt uppgift från de intervjuade⁶. Dessa ÄTA-arbeten har ändå godkänts för fakturering, vilket är direkt motstridigt avtalet. Vi har även identifierat avsaknad av tippkvitton, avvikelser i insatsrapportering för pådrag samt avsaknad av GPS-spår. I bilaga EY01 sammanställs identifierade avvikelser⁷.

2.1.4 Indexuppräknig

Vi har genomfört stickprovsgranskning på prissättning av ÄTA-arbeten. Enligt avtal har Entreprenörerna möjlighet att indexuppräknä à-prislistan. "Övriga kostnader" som avser tex. tippavgift ska inte index-uppräknas.

Driftportalen saknar systemstöd för att utesluta kostnader ur indexregleringen som registrerats i systemet. Detta innebär att samtliga kostnader inklusive övriga kostnader, som alltså inte ska indexregleras, ändå indexregleras. I syfte att reglera de övriga kostnaderna har Trafikkontoret i Driftportalen möjliggjort nedräkning med motsvarande procentsats som indexuppräknig för de övriga kostnaderna, se bild 1. Vi har dock identifierat att vid ändring av procentsats för indexuppräknig har motsvarande ändring i procent inte genomförts för de övriga kostnaderna i samtliga avtalsområden förutom ett. Detta innebär att fakturabeloppet för de övriga kostnaderna för dessa avtalsområden alltid resulterar i ett högre belopp, se nedan bild avseende ärende DPgd_20190108_1114_JHRN.

Bild 1: Utdrag ur Driftportalen för ärende DPgd_20190108_1114_JHRN

Kostnader	Typ	Antal	Å-pris	Enhet	Kostnad
	1.8 Lastbil > 10 ton med kran och gripskopa	3,50	831,94	kr h	2 911,79 kr
	9.1 Övrigt	3 221,00	0,97	kr kr	3 116,29 kr
					6 028,08 kr
Total kostnad	6.484,41 kr				
Kostnadsberäkning	$(6028,081732 \times 1,0757) = 6484,41$				

Enligt ovan bild beräknas de övriga kostnader till 3 352 kr enligt följande beräkning:

Nedräkning: $3\,221\text{ kr} \times 0,97^8 = 3\,116,29$.

Indexreglering: $3\,116,29\text{ kr} \times 1,0757 = 3\,352\text{ kr}$, vilket blir 131 kr⁹ högre än faktiskt belopp.

Rätteligen torde övriga kostnader uppgå till 3 221 kr enligt listat pris i punkten 9.1 som ej ska varken nedräknas eller indexregleras enligt följande:

$3\,221\text{ kr} + (2\,911,79 \times 1,0757) = 6\,353\text{ kr}^{10}$ istället för ovan felaktiga belopp om 6 484 kr.

I ovan ex. ändrades indexuppräknig från 1,0336 till 1,0757 under 2018. Med den tidigare indexuppräknig hade övriga kostnader beräknats till rätt belopp. Detta torde innebära att indexet

⁶ Både Entreprenörerna och driftenjörerna

⁷ För beskrivning om indexuppräknig, se avsnitt 2.1.4

⁸ $3\,116,29 / 3\,221 = 0,9674914623$

⁹ $3\,352,193153\text{ kr} - 3\,221\text{ kr} = 131,193153\text{ kr}$

¹⁰ $3\,221\text{ kr} + (2\,911,79\text{ kr} \times 1,0757) = 6\,353,21\text{ kr}$

justerats i enlighet med avtal men att beräkningen för nedräkningen av övriga kostnader inte ändrats med motsvarande procentsats.

Vi har genomfört stickprovsgranskning på ärenden där övriga kostnader förekommer med samma typ av fel som ovan beskrivet, se nedan tabell.

Tabell 1: Indexberäkning

Ärendenummer	Belopp DP ¹¹ (kr)	Enligt EY belopp (kr)	Differens (kr)
DPgd_20181207_0717_GIYU	3 129	3 074	55
DPgd_20181205_0854_YMZL	9 651	9 414	238
DPgd_20190116_0801_1ER9	6 531	6 417	114
DPgd_20190103_1246_LB4F ¹²	336 553	323 400	13 153
DPgd_20181223_1950_YACJ	159 938	153 483	6 454
DPgd_20180929_1438_IFOC	41 168	38 618	2 550
DPgd_20181109_1049_BJ48	75 082	70 451 ¹³	4 631

2.2 ÄTA-arbeten

Av AF framgår att ÄTA-arbeten som enligt Entreprenörens åsikt medför reglering omedelbart ska anmälas skriftligt till Trafikkontoret och dokumenteras. Har så inte skett anses arbetet inte medföra kostnadsökningar och regleras således inte. Vidare gäller att alla ÄTA-arbeten ska anses vara föreskrivna av Trafikkontoret först sedan det skriftligt beställts. Skriftlighetskravet gäller dock inte för arbeten som måste utföras skyndsamt, exempelvis vid förekommande av olycka.

Vidare framgår att ersättning för ÄTA-arbeten ska utgå endast när arbetet är skriftligen beställt eller när parterna har träffat skriftlig överenskommelse, t.ex. i byggmötesprotokoll eller genom godkända listor över ÄTA-arbeten. Enligt uppgift från Entreprenörerna tillika driftingenjörerna är före- och efterbilder ett krav för fakturering av ÄTA-arbeten.

Av intervjuer har framkommit att bilder inte alltid tas före eller efter och heller inte att skriftligt godkännande erhålls före åtgärd. I ett avtalsområde menar Entreprenören att man gemensamt under ett byggmöte kommit överens om att skräp uppgående till 25 kg ingår i det löpande arbetet och därmed inte ska betraktas som ett ÄTA-arbete. Av intervju med Driften för samma avtalsområde framgår det dock att det inte finns någon specifik viktgräns, utan att "skräp" som lätt kan plockas upp med befintligt fordon ingår i det löpande arbetet. Se bilaga EY02 för det byggmötesprotokoll där detta har avhandlats. I ett annat avtalsområde åtgärdas bristerna löpande och läggs därefter upp som ärende i Driftportalen. Detta då Entreprenören menar att de på förhand "vet att Driften kommer att godkänna ÄTA-arbetet", vilket bekräftats vid intervju med Driften för samma avtalsområde. Ett tredje avtalsområde lägger inte upp ärendena alls i Driftportalen. De åtgärdar bristerna utan att kräva betalning. Anledningen till det menar Entreprenören är att de anser att

¹¹ DP = Driftportalen

¹² Inget entreprenörsarvode uträknat, då sopsalt går enligt offert

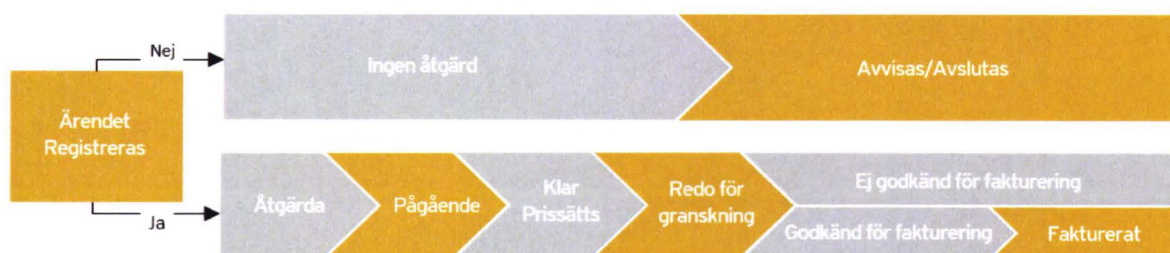
¹³ Uträknat med utgångspunkt att skötsel om 8 600 kr får indexeras, inga underlag i Driftportalen vad gäller leverantörsfakturer

tiden att lägga upp ett nytt ärende i Driftportalen tar längre tid än att åtgärda bristen. Ett annat avtalsområde har enligt Entreprenören en överenskommelse med Driften om att inte be om godkännande för ÄTA-arbeten som uppskattas understiga 20 tkr. Enligt Driften för samma avtalsområde finns ingen specifik beloppsgräns, utan överenskommelsen gäller "mindre tjuvtippar". Dock ska före- och efterbilder alltid bifogas för att betalning ska utfalla.

ÄTA-arbeten kan läggas in i Driftportalen av Driften såväl som Entreprenören. När brister åtgärdats klarmarkeras och prissätts ärendet av Entreprenörerna. Först efter godkännande av Driften ges Entreprenörerna möjlighet att ställa ut faktura. För att fakturan ska godkännas för betalning krävs ett inköpsordernummer samt att Driftportalens ärendenummer biläggs. Driftportalen systemsteg är alltså tvingande för ersättning och ärenden utanför Driftportalen kommer därmed inte att godkännas för betalning, se nedan bild för förtydligande av hur ärenden hanteras i Driftportalen.

Hantering av ärenden i Driftportalen beskrivs i figur nedan:

Bild 2: Ärendehanteringsprocess i Driftportalen



Av AF framgår att ÄTA-arbeten ska faktureras separat efter av beställaren godkänd värdering av utfört arbete. Vi har dock identifierat ÄTA-arbeten som saknar före eller efterbilder som ändå godkänns för fakturering, se bilaga EY01. Driften har vidare behörighet att lägga in och godkänna fakturering för ÄTA-arbeten även för andra avtalsområden än det de själva ansvarar för, se avsnitt 2.1.

2.3 Process- och/eller tjänstebeskrivning

Vi har efterfrågat en process- samt tjänstebeskrivning för Driften. Vi har erhållit information om att någon sådan inte finns hos Driften. Vi har vidare erhållit information om att ett arbete internt pågår för bl.a. enhetligt arbetssätt, metoder och dokumentation.

2.4 Entreprenadkontroller

Entreprenadkontroller är Driftens kontroller av Entreprenörernas utförda arbete, dessa utförs av Driften sporadiskt. Enligt uppgift uppges det under anställningsintervjuer till Driften att ca. 30 procent av arbetstiden ska eller bör spenderas på entreprenadkontroller. Tiden för kontroller uppgår dock sällan till ovan procentandel vilket, enligt de intervjuade, beror på den stora arbetsbördan för andra arbetsuppgifter. Hur ofta kontrollerna sker skiljer sig åt mellan driftingenjörerna och därmed avtalsområdena. Vid vår granskning har vi observerat att entreprenadkontroller genomförs som minst vid ett tillfälle och som mest till elva, se nedan tabell 2. Kontrollerna (ska) dokumenteras och sparas i den s.k. "Share-driven", se avsnitt 2.4.2. Av kontrollen ska det framgå adress, klockslag, typ av kontroll, bilder, Driftens bedömning och vem kontrollen utförts av.

Driften har uppgett att de under entreprenadkontroller främst fokuserar på prioriterade områden såsom sjukhusentréer, skolor, bussfiler, övergångsställen etc. Samtliga prioriterade områden hinner Driften sällan med. Efter genomförd entreprenadkontroll, genomsöks Driftportalen för eventuella ytterligare synpunkter eller felanmälningar.

Vi har fått ta del av samtliga entreprenadkontroller för de olika avtalsområdena. Vi har identifierat att det under långa perioder helt saknas dokumenterade entreprenadkontroller för samtliga avtalsområden.

De erhållna entreprenadkontrollerna innehåller bl.a. uppgift om anmärkning på olika adresser vilka trots detta markerats som ok under "status". För en sammanställning av antalet kontroller som har skett i de olika områdena, se nedan tabell:

Tabell 2: Sammanställning av utförda entreprenadkontroller

Område	Antal tillfällen	Antal kontroller/rader	Datum
Bromma	1	27	4 februari 2019
EÄVÄ	18	Kontroller utförda men inte sparade på ett systematiskt sätt vilket resulterar i att EY inte kan kontrollera antal kontroller.	17, 18, 20, 27 december 2018 11, 15, 17, 18, 28, 30, 31 januari, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 14 februari 2019
Farsta	5	512	20 december 2018 28 januari, 4, 5, 6 februari 2019
Gamla Stan	3	13	8, 9 november 2018 13 februari 2019
HÄLS	2	49	4, 11 februari 2019
HÄVÄ	7	31	18 december 2018 10, 11, 14, 17, 18, 21 januari 2019
Kungsholmen	11	129	22-26 november, 11, 14, 17 december 2018 28 januari, 4-6 februari 2019
Norrmalm	5	50	28 januari, 2-5 februari 2019
Spånga	5	58	18 december 2018 10, 11, 14, 17, 18 januari 2019
Södermalm	10	192	17 december 2018 14, 17, 18, 28 januari, 4-8 februari 2019
Trafikleder	7	19	25, 30 januari, 3, 4, 5, 6 februari 2019
Östermalm	3	96	4, 6, 8 februari 2018

Noterbart är att sex områden endast har blivit kontrollerade av Trafikkontoret tre gånger eller färre under den granskade perioden. Om arbetstiden skulle ha fördelats efter vad som enligt

enhetscheferna uppges under anställningsintervjuer, borde kontroller ha utförts¹⁴ vid ca 25 tillfällen per avtalsområde under vår granskningsperiod.

2.4.1 Dagböcker

Enligt AF ska Driften erhålla veckovisa dagböcker från Entreprenörerna i Driftportalen eller via e-post. Dagböckerna ska innehålla information såsom utfört arbete, avvikelser, störningar, hinder, väder, arbetsstyrka och ÄTA-arbeten. Dagböckerna ska av Driften sparas till den gemensamma Share-driven, se nedan avsnitt 2.4.2.

Vi har identifierat att många dagböcker ser identiska ut vecka efter vecka¹⁵. Några avvikelser, störningar eller hinder framgår mycket sällan i de dagböcker vi granskat för en del avtalsområden, vilket är ett krav enligt AF¹⁶. Vi har även identifierat att dagböckerna för flertalet avtalsområden i vissa fall saknar utförda och fakturerade ÄTA-arbeten, vilket är ett krav för fakturering av ÄTA-arbeten enligt AF.

Vi har under intervjuer bett om att gemensamt med Driften granska dagböcker. Vid ett sådant granskningstillfälle observerade vi flertalet inkomna dagböcker som var markerade som olästa flera veckor tillbaka i tiden, vilket torde innebära att kontroll av dessa inte genomförts. Vi har även ställt frågor huruvida inkomna dagböcker verkligen granskas av Driften. Vi har erhållit olika svar; att det sker sporadiskt i mån av tid, om Driften har misstankar om felaktigheter, att det görs regelbundet på inkomna bilder etc.

2.4.2 Share-drive (m:)

Sedan slutet på 2018 har Trafikkontoret inlett ett kvalitetsprojekt som bl.a. innebär att samtliga områdesansvariga inom Driften delar på en gemensam mapp på det interna nätverket. I denna mapp ("Share-drive") ska information och dokument sparas per avtalsområde. Syftet är enligt uppgift att säkerställa att alla inom Driften arbetar enhetligt. Vid ett möte med Driften begärde EY att kopiera samtliga filer i Share-driven. Vid tillfället för kopieringsstarten av filerna innehöll Share-driven 180 GB enligt Windows, varpå EY lämnade filerna för kopiering under natten på Trafikkontoret. När EY dagen därpå erhöll kopian innehöll den endast drygt 100 MB (ca. 0,06 % av det totala innehållet). Vi frågade var resterande innehåll är och fick vi följande svar från en av enhetscheferna på Trafikkontoret: "Hej, ... förstod att ni var intresserade av byggmötesprotokoll och dagböcker. I vissa kontrakt spar vi ner dessa i Driftportalen. Jag har sökt fram alla kontraktshandlingar, utom de ni redan fått. Med den kopiering som påbörjades igår hade ni inte fått vad ni efterfrågade." EY fick därav inte möjlighet att granska det fullständiga innehållet i Share-driven.

Efter att detta uppdagats hos Affärsstöd hos Trafikkontoret har vi erhållit ytterligare tillfälle att kopiera filerna i Share-driven. Vi har vid detta tillfälle erhållit fullständigt efterfrågat material.

2.4.3 GPS-spår

I Driftportalen ska GPS-spår efter YAs rutter laddas upp, vilket sker automatiskt var 15 minut från GPS-systemet Mobiwin¹⁷. Dessa används för att kontrollera att de GPS-spår som har lämnats i systemet motsvarar Entreprenörens tilldelade rutt. Systemet tillåter uppföljning av händelseförloppet mot tidpunkt, vilket innebär att det är möjligt att se när en sträcka har tex. plogats. När ärenden i Driftportalen arkiveras, medföljer inte GPS-spåren. För att kunna granska arkiverade ärendens GPS-spår, har vi har erhållit hjälp av företaget Norconsult, på uppmaning av Trafikkontoret.

¹⁴ Granskningsperioden omfattar fyra månader, vilket summerar till 84 arbetsdagar. 30% av 84 arbetsdagar är 25 arbetsdagar

¹⁵ Datum skiljer

¹⁶ Handling 7.3

¹⁷ Entreprenörernas GPS-system

Driften har uppgett att GPS-spåren används som ett verktyg, vilket innebär att GPS-spårningen används i syfte att identifiera huruvida Entreprenören kört rutten. Driften använder sig dock inte av GPS-spåren för att säkerställa att rutten färdigställts inom rätt tidsintervall. Flertalet anställda inom Driften har vid fråga avseende tidsintervallen uppgett att de inte kan följa upp tidsangivelser på GPS-spåren, vilket skiljer sig från den vy som Entreprenörerna har tillgång till. Vid granskning har vi uppmärksammat att begränsningar i Driftens förmåga att analysera GPS-spår existerar, såsom möjligheten att se exakta tidpunkter per GPS-koordinat. Men genom att manuellt ändra tidsintervallet för GPS-spåren kan Driften ändå få en användbar tidslinje att analysera, tex. i syfte att säkerställa att rutten är körd på utsatt tid enligt avtal. Ytterligare en begränsning för Driften gentemot Entreprenörernas vy i GPS-systemet är att Entreprenörerna kan se exakt vilken maskin som ritar GPS-spår, vilken riktning maskinen färdas i och med vilken hastighet, medan Driften endast ser en samlad bild över GPS-spåren. För exempel på Driftportalens vy vid olika tidsintervall (vid samma datum), se nedan:

Bild 3: GPS-spår under tidsintervallet kl. 18:00-18:30

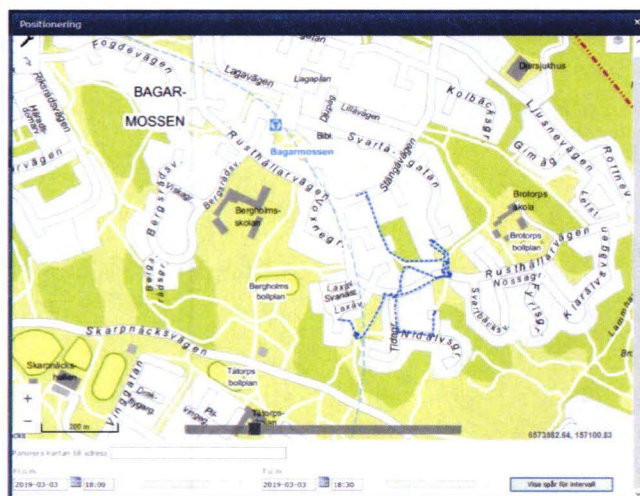


Bild 4: GPS-spår under tidsintervallet kl. 18:00-20:30



Gemensamt för Driften och Entreprenörerna är att de inte anser GPS-spårningen som fullt tillförlitlig. Dels för att de uppger att systemet emellanåt "buggar", men också för att det med hjälp av GPS-spårningen inte går att avgöra huruvida faktisk ex. plogning skett under rutten - endast att YA kört rutten går att kontrollera.

Under en intervju med en Entreprenör granskade vi gemensamt en del GPS-spår. Vi identifierade bl.a. en stillastående YA i ca 30 minuter. Vi frågade hur detta kommer sig och om det är vanligt förekommande. Svaret vi fick vid ett senare tillfälle per e-post från PC, var att "Maskinisten gick ut och utförde manuellt arbete under denna tidsperiod. Dvs. utsopning av sand mellan träd och stolpar med en piassavakvast där maskinen inte kommer åt." Under den gemensamma granskningen kontrollerade vi även lämnad egenkontroll av ovan YA och på GPS-loggade hinder. Inget hade rapporterats som avvikelser i egenkontrollen, däremot hade många hinder/avvikelser loggats i GPS. Vi har ställt frågan till andra avtalsområdesansvariga som hävdar att manuellt arbete under arbete med maskin inte utförs.

Mobiwin har fler funktioner än de Trafikkontoret har tillgång till, t.ex. individuella GPS-spår, färdriktning och hastighet per GPS-enhet. Av intervjuer har det framkommit att vissa Entreprenörer nyttjar GPS-spårningen till kontroll av underentreprenörer ("UE"), ex. vid tillfällen Driften uppmärksammar brister i utfört arbete, eller när det inkommit synpunkter av allmänheten på viss adress. Vid dessa tillfällen kan Entreprenören identifiera den UE/GPS som utfört arbetet och begära åtgärd. En arbetsledare hos en Entreprenör har dock uppgett att kontroll av GPS-spårning inte utförs då detta skulle innebära inskränkande av YAs integritet enligt fackliga bestämmelser samt att det saknas tid för denna typ av kontroll.

2.5 Viten

Många av de tillfrågade Entreprenörerna har uppgett maskinhaveri som exempel på varför pådrag inte hinns med inom kontrakterade tidsspann. Av AF framgår att det är Entreprenören som svarar för väghållarens förpliktelser gentemot allmänheten, vilket även torde innebära en fungerande och tillräckligt stor maskinpark. Att inte hinna med åtagande inom kontrakterat tidsspann är förenat med vite.

Hos två av de tre Entreprenörerna har samtliga intervjuade uppgett att de inte erhållit viten annat än för fel olja under miljökontroll beställd av Trafikkontoret. Den tredje Entreprenören har uppgett att de erhållit vite under tidigare vintersäsong¹⁸ för att de inte avklarat ett pådrag inom ramen för kontrakterat tidsspann. De har även erhållit vite vid miljökontroll på två maskiner.

Vi har begärt ut vitesstatistik men Driften håller ingen statistik över viten. Driften har uppgett att fråga om viten framgår av byggmötesprotokoll. Enhetscheferna har uppgett att Driftenjörerna ansvarar för och har kännedom avseende fråga om viten för deras avtalsområde och att de själva saknar kunskap kring detta. Enhetscheferna har också uppgett att hantering av viten sker gemensamt hos Driften efter ett större snöfall i syfte att gemensamt utvärdera huruvida det finns grund för vite. Vi har granskat samtliga byggmötesprotokoll som återfinns i Driftportalen, av dessa framgår att vitesföreläggande har diskuterats inom ett (1) avtalsområde under granskningsperioden, se bilaga EY03. Vitesföreläggandet gäller snöfall den 3 februari 2019. Enligt uppgift från enhetscheferna har inga viten delats ut denna vintersäsong.

Av vår granskning framgår att Driften mycket sällan tar ut vite. För Driften handlar det främst om att arbetet med vinterväghållning ska ske. Att det inte görs enligt kontrakterade tidsspann är enligt uppgift mindre viktigt, vilket är en förklaring till varför viten sällan tas ut vid ex. förseningar. Att tidsspannen inte anses viktiga har även framkommit av intervjuer med YA som i många fall inte känt till tidsspannen eller uppgett fel tidsspann. Vissa Entreprenörer har uppgett att möjligheten att hålla tidsspannen beror på när under dygnet det snöar. Är det t.ex. under rusningstrafik har maskinerna svårt att ta sig fram och tidsspannen blir svåra att hålla. Under natten när det är mindre trafik finns bättre möjlighet. AF tillåter viss flexibilitet vid "extremväder", men tar inte hänsyn till yttre omständigheter som enligt ovan.

2.5.1 Viten Trafikkontoret

Enligt uppgift från Trafikkontoret utförde Driften granskning och dokumentation av utfört arbete under snöperioden 3-8 februari 2019. Trafikkontoret informerade Entreprenörerna att entreprenadkontroller utförts och att arbete med anmodan om vite påbörjats samt uppmaning till Entreprenörerna att utföra arbete i enlighet med avtal. Informationen gick ut centralt från Trafikkontoret till samtliga Entreprenörer den 8 respektive den 11 februari 2019. För två områden korregerade Entreprenören faktureringen till att procentuellt räkna ned kostnaden i relation till hur stor del av arbetet som utförts med stöd av avsaknad av komplett GSP-spår. Kostnadsnedsättningen godkändes av Trafikkontoret.

Trafikkontoret fattade den 12 mars 2019 beslut om att redan påbörjat arbete avseende sammanställning av viten, skulle hanteras centralt av funktionen "Affärsstöd". Hos Affärsstöd pågår vid tidpunkten för denna rapport skrivning granskning av 114 ärenden i Driftportalen för nio avtalsområden. Granskningen beräknas vara klar i maj 2019.

¹⁸ Vintersäsongen 17/18

2.6 Avsteg från avtal

Det har i intervjuer framkommit att avsteg från avtal görs, detta i samförstånd mellan Trafikkontoret och Entreprenören. Enligt uppgift bestäms avsteg från avtal vid Byggmöten, där dessa nedtecknas i byggmötesprotokoll. Nedan avsteg har vi identifierat (avstegen gäller inte i samtliga fall för alla avtalsområden):

- ▶ Behöver inte tillhandahålla insatsrapporter¹⁹
- ▶ Bortprioritering av lågt prioriterade gator vid extrema väderförhållanden²⁰
- ▶ Tillåtelse att utföra samt fakturera halva pådrag²¹
- ▶ Tillåtelse att utföra samt fakturera delar av kompletteringsröjning²².

Muntliga överenskommelser används också som basis för avsteg från avtal. Exempel på avsteg som har framkommit under intervjuer, utan att dessa gäller för alla avtalsområden, listas nedan:

- ▶ Uppmaning från Trafikkontoret om att inte skriva ut faktisk sluttid vid pådrag²³
- ▶ Tillåtelse att vänta med pådragsstart vid ihållande snöfall²⁴
- ▶ Tillåtelse att utföra vissa ÄTA-arbeten utan godkännande i förväg²⁵.

2.7 Byggmöten

Vi har genomfört en granskning av byggmötesprotokoll, som framgår av avsnitt 2.5.

Under vår granskning av byggmötesprotokoll har vi noterat att flertalet tycks vara innehållsmässigt generiska, det vill säga, baserade på samma mötesprotokoll. Till exempel kan ett beslut som har tagits vid ett tillfälle återkomma på flera efterföljande protokoll. Således är det svårt att utläsa vid vilket möte det aktuella beslutet faktiskt tagits. Vidare saknar de granskade protokollen signaturer från båda parter. Enligt AF ska Entreprenörens egenkontrollpärm redovisas vid Byggmötena. Detta har inte uppmärksammats i de granskade protokollen, vilket är en brist vad gäller det som enligt AF framgår att egenkontrollpärm ska redovisas vid byggmöten.

2.8 Jäv

Enligt uppgift har Driften nära relationer till entreprenörerna.

Vi har efterfrågat en jävspolicy hos Trafikkontoret. Någon sådan finns inte enligt de intervjuade. Hur de hanterar jävsfrågor inom Trafikkontoret sker istället med "sunt förnuft", Driften har uppgett att

¹⁹ Enligt Driften har detta dokumenterats i byggmötesprotokoll för mer än tre år sedan. Vi har inte tagit del av byggmötesprotokoll för denna tidsperiod

²⁰ Vid extrema snömängder är det enligt enhetscheferna för Driften inte rimligt att begära att Entreprenörerna ska utföra uppdraget enligt avtal. I dessa fall prioriteras de gator som har en högre prioritet enligt klassificeringen. Av Entreprenörernas arbetsbeskrivningen framgår att Entreprenören och Trafikkontoret vid extrema väderförhållanden ska samråda kring åtgärder vad gäller vinterväghållning, eftersom avtalet inte anses kunna följas i dessa lägen

²¹ Enligt prislista har Entreprenören rätt till ett fastpris per pådrag

²² Enligt prislista har Entreprenören rätt till ett fastpris per kompletteringsröjning

²³ Detta har ej kunnat styrkas i samtal med aktuell Driftingenjör på Trafikkontoret, som hävdar att Entreprenören ska skriva ut den faktiska sluttiden. Krävs längre tid för färdigställande, ska det framgå med avvikelserapportering. Driftingenjören menar på att Entreprenören har missuppfattat vad som sagts vid ett Byggmöte där den avtalsmässiga sluttiden diskuterades, vad diskussionerna resulterade i har EY inte fått klargjort. Det aktuella Byggmötesprotokollet går inte att finna enligt driftingenjören

²⁴ Driften bekräftar att man ibland avvaktar pådrag med anledning av prognos och trafikläget, vilket ska ske i samråd med Entreprenören. Entreprenören ska ha ett godkännande från Driften avseende avvaktan av pådrag

²⁵ För vissa typer av ÄTA-arbeten inkommer före- och efterbilder samtidigt, detta bekräftas av Driften och godkänns om det inte föreligger någon osäkerhet i uppgiften.

de "försöker ordna så de aktuella medarbetarna inte arbetar gentemot sin gamla arbetsgivare". Någon uttalad karenstid avseende arbete mot tidigare arbetsgivare finns inte.

Hos Driften finns flera medarbetare som tidigare arbetat som arbetsledare, platschef eller innehaft annan tjänst hos någon av Entreprenörerna. Åtminstone två som idag arbetar som driftingenjör har som ansvarsområde det avtalsområde där den tidigare arbetsgivaren är kontrakterad.

Av intervjuer har det framkommit att en nyanställd hos Driften själv valt att initialt inte arbeta inom ansvarsområden där tidigare arbetsgivaren är kontrakterade. Driftnanställda inklusive enhetscheferna menar dock att de inte upplever det som ett problem. Här ser EY en risk vad gäller trovärdighet hos Trafikkontoret då jävsproblematik inte endast innefattar objektivt berättigat tvivel vad gäller jäv. Att driftanställda och enhetschefer inte anser att det föreligger något problem behöver inte innebära att t.ex. allmänheten håller med.

Vi har erhållit information om att en jävspolicy finns inom Trafikkontoret och tagit del av denna. I denna framgår det fem huvudprinciper och bl.a. att "Vårt oberoende gentemot våra leverantörer ska inte kunna ifrågasättas." samt att "Vid en jävssituation överlåter vi till någon kollega att handlägga ärendet eller projektledaruppdraget". Att ingen av de intervjuade känner till jävspolicyn är en stor brist hos Drifteningenjörerna och enhetscheferna. Det innebär att Trafikkontoret brustit i informationsspridning av befintlig(a) policy(er).

2.9 Underentreprenörer

I vår granskning har vi identifierat att ett flertal av Entreprenörernas UE har skatteskulder, inte är registrerade som arbetsgivare m.m. För vidare information kring detta hänvisas till vår rapport "Extern granskning av vinterväghållning av gata, trafikleder och cykeljourer i Stockholm" daterad den 25 april 2019.

Av AF framgår att Entreprenörerna ska anlita UE i samråd med Trafikkontoret. Av intervjuer med Entreprenörerna har det framgått att detta inte sker, utan att Trafikkontoret informeras efter att UE har anlitats. Även om det är Entreprenörerna som inte fullgott följt AF har även Trafikkontoret ett ansvar då de borde ha ifrågasatt att de aldrig kallas till samråd avseende nya UE.

2.10 Bakgrundsundersökningar

Vid bakgrundsundersökningen framkom ingen, för utredningen, relevant information. Vi har dock identifierat att fem av tolv i Driften tidigare varit anställd hos en eller flera av Entreprenörerna. Vad gäller två i Driften ansvarar de för ett avtalsområde där deras tidigare arbetsgivare är kontrakterad.

3. Sammanställning av resultat av granskning

Vi har nedan sammanställt resultatet av vår granskning i punktform efter avsnitt enligt ovan.

3.1 Driftportalen

3.1.1 Observationer

- ▶ Trafik Stockholm lägger in ärenden felaktigt i avtalsområden
- ▶ Allmänhetens kommentarer läggs in, vilket utgör ett arbetsmiljöproblem då dessa kan innehålla negativitet och aggressivitet
- ▶ Långsam att arbeta i
- ▶ Alla driftingenjörer har access till samtliga ansvarsområden
- ▶ Problem med indexuppräknings i samband med uträkningar av det belopp som ska faktureras
- ▶ Finns inget sätt att prioritera arbeten och heller ingen stopptid för ÄTA-arbeten, felanmälningar eller synpunkter
- ▶ Finns ingen enkel möjlighet att i efterhand granska att faktureringen är korrekt
- ▶ Finns ingen tillgång till komplett information om GPS-spår.

3.1.2 Rekommendationer

Driftportalen skulle kunna göras mer användarvänlig. Detta skulle kunna ske genom att den anpassas för andra enheter än datorer och att den uppdateras för att bli snabbare. Ev. skulle antalet steg kunna elimineras eller omformas för att tillåta en enklare hantering av ärenden. Vidare skulle man kunna utveckla så att ÄTA-arbeten kan prioriteras och hanteringstiden regleras. Vad det gäller allmänhetens kommentarer som i nuläget går in direkt i systemet skulle dessa kunna separeras från Entreprenörernas dagliga arbete.

I vår granskning har vi noterat att Driftportalen saknar systemstöd för att utesluta kostnader ur indexregleringen som registrerats i systemet. Detta innebär att samtliga kostnader inklusive övriga kostnader indexregleras. För att reglera de övriga kostnaderna har Trafikkontoret registrerat nedräkning med motsvarande procentsats som indexuppräknings. Vi har dock identifierat att vid ändring av procentsats för indexuppräkning har motsvarande ändring i procent inte genomförts för de övriga kostnaderna. Vi rekommenderar, med hänsyn till ovan, att Trafikkontoret kontrollerar samtliga beräkningar genomförda av Entreprenörerna för att säkerställa att dessa beräknats korrekt. Vi rekommenderar vidare Trafikkontoret att ålägga en person som huvudansvarig för indexuppräknings i Driftportalen.

I dagsläget har samtliga inom Driften full access till varandras ansvarsområden i Driftportalen, inklusive beställande av ÄTA-arbeten och godkännande av fakturering. EY rekommenderar Trafikkontoret att begränsa denna access till respektive ansvarsområde och istället införa tillfällig access av kollegas ansvarsområde under ex. semester.

3.2 ÄTA-arbeten

3.2.1 Observationer

- ▶ Bilder saknas
- ▶ Erforderligt underlag saknas, såsom kvitton
- ▶ Beslutsprocessen frångås, vilket gör att ÄTA-arbeten behandlas olika i olika avtalsområden
- ▶ ÄTA-arbeten har ingen tidsgräns enligt avtal.

3.2.2 Rekommendationer

Beslut bör fattas kring om rådande avtal ska gälla eller om dessa ska skrivas om så att mindre skräp (glassplitter och dylikt) kan plockas upp av Entreprenören utan godkännande. Vidare bör inte utbetalning ske om avtalskrav frångås, exempelvis avsaknad av före- och efterbilder i Driftportalen.

I intervjuer med Driften har det framkommit att de finns tillgängliga under kontorstider. Då pådrag sker alla tider på dygnet, även på helger, storhelger och nätter, har Entreprenörerna inte möjlighet att komma i kontakt med Driften, vilket är önskvärt vid avvikelser, hantering av ÅTA-arbeten, samt övriga ärenden. Vi rekommenderar Trafikkontoret att införa en jourhavande tjänst utanför kontorstider för att förstärka samarbetet med Entreprenörerna.

3.3 Process- och/eller tjänstebeskrivningar

3.3.1 Observationer

- ▶ Vi har noterat en avsaknad av process- och tjänstebeskrivning hos Driften.

3.3.2 Rekommendationer

Vi rekommenderar att detta upprättas i syfte att säkerställa att ansvarsfördelningen är tydlig, samt att rutiner harmoniserar mellan avtalsområden, från enhetschef till driftingenjör till Entreprenör.

3.4 Entreprenadkontroller

3.4.1 Observationer

- ▶ Driften utför inte entreprenadkontroller motsvarande 30% av arbetstiden
- ▶ Trots nedslag utdelas inga viten
- ▶ Den gemensamma strukturen över dokumentation av kontroller efterlevs inte
- ▶ Dagböcker tycks återanvändas, och saknar avtalsenligt innehåll
- ▶ Kunskapsnivån kring GPS-systemets funktionalitet tycks inte vara densamma för alla medarbetare
- ▶ Funktionaliteten beträffande GPS är begränsad hos Trafikkontoret i relation till Entreprenören
- ▶ Både Entreprenörer och Driften anser att GPS-systemet inte är tillförlitligt
- ▶ Oenigheter kring frågan om personlig integritet på arbetsplatsen vad gäller GPS samt kamera.

3.4.2 Rekommendationer

Dokumentation som begärs in från Entreprenörer bör användas ändamålsenligt av Driften, t.ex. för att utföra kontroller och för att upprätthålla ett effektivt arbete. Dokumentation bör inte krävas in "bara för att". Vi anser att Entreprenören och Trafikkontoret bör ha samma funktioner avseende GPS-spår för att kunna utföra kontroller, samt säkerställa att samtliga inom Driften har användarkunskap vad gäller GPS-systemets funktioner.

Trafikkontoret bör kräva in fullständiga dagböcker där samtliga avvikelser framgår före godkännande av ärenden för fakturering.

3.5 Viten

3.5.1 Observationer

- ▶ Trots att överträdelser som enligt avtal medför viten sker, har dessa inte ställts ut
- ▶ Ingen vitesstatistik hålls av Trafikkontoret
- ▶ Driften prioriterar ett bra förhållande till sin Entreprenör snarare än att dela ut viten
- ▶ De enskilda medarbetarna inom Driften beslutar om viten, istället för att Trafikkontoret har säkerställt att de har ett enhetligt regelverk för samtliga avtalsområden

- ▶ Det råder en uppfattning bland driftingenjörerna om att det är svårt att utdöma vite enligt gällande avtal.

3.5.2 Rekommendationer

Entreprenörer ska erhålla samma behandling beträffande viten, oavsett avtalsområde. Viten bör ges ut enligt avtal, eller så bör nuvarande avtal omförhandlas alternativt ändras i enighet med praxis. Vi anser att ansvaret för att dela ut viten ska ligga på Trafikkontoret istället för enskilda medarbetare, som i nuläget är driftingenjörernas ansvar, för att undvika den personliga anknytningen. Vidare anser vi att Trafikkontoret bör föra statistik över viten för att få övergripande kontroll och säkerställa att viten påförs i enlighet med avtal.

3.6 Avsteg från avtal

3.6.1 Observationer

- ▶ Vissa avsteg dokumenteras i byggmötesprotokoll, andra inte alls, vilket innebär att muntliga överenskommelser finns
- ▶ Avstegen är inte gemensamma för samtliga avtalsområden.

3.6.2 Rekommendationer

Se ovan rekommendationer i samband med ÄTA-arbeten och Viten. Utvärdering bör göras av nuvarande avtal för att harmonisera rutinerna mellan avtalsområdena. Muntliga överenskommelser bör inte godkännas, endast skriftliga.

Vidare bör Trafikkontoret säkerställa driftingenjörernas och enhetschefernas kompetens vad gäller såväl avtalsjuridik, avtalsuppföljning som innebörd av beställarroll.

3.7 Byggmöten

3.7.1 Observationer

- ▶ Byggmötesprotokoll tycks återanvändas samt saknar avtalsenligt innehåll.

3.7.2 Rekommendationer

Se ovan rekommendation avseende gemensam process- eller tjänstebeskrivningar.

3.8 Jäv

3.8.1 Observationer

- ▶ Medarbetarna behöver informeras om och ta del jävspolicyn
- ▶ Driften tillåts arbeta mot tidigare arbetsgivare.

3.8.2 Rekommendationer

Vi anser att Driftingenjörerna ska rotera mellan avtalsområden, för att förhindra att personliga relationer skapas mellan Driften och Entreprenörerna och på så sätt minska risken för eventuella jävsproblem.

Vi anser vidare att Trafikkontoret behöver säkerställa att information avseende jävspolicy når ut till samtliga medarbetare inom Driften samt att policyn finns lättillgänglig.

3.9 Underentreprenörer

3.9.1 Observationer

- ▶ UE anlitas inte i samråd med Trafikkontoret, istället informeras Trafikkontoret när detta skett. Flera av UE innehar skatteskulder, saknar arbetsgivarregistrering etc.

3.9.2 Rekommendationer

Vi rekommenderar att Trafikkontoret kräver insyn hos Entreprenörerna vid anlitande av UE. Vidare bör kontroller av UE utföras av Trafikkontoret, både vid kontraktstillfället samt löpande för ökad kontroll.



Erik Skoglund, Stockholm den 25 april 2019

Bilageförteckning

Bilaga - EY01 Sammanställning identifierade avvikelser

Bilaga - EY02 Byggmötesprotokoll

Bilaga - EY03 Byggmötesprotokoll

Ärendenummer	EY kommentarer
DPgd_20181130_1508_ZOFW	ÄTA-arbeten där det saknas före- och efterbilder
DPgd_20181024_0843_OQL4	Felräknat entreprenörsarvode för tippavgift, samt att det indexuppräknats
DPgd_20181116_0939_UIBV	ÄTA-arbete där det saknas efterbild. ÄTA-arbete återfinns inte i Dagbok
DPgd_20181112_1520_RAXD	ÄTA-arbeten där det saknas efterbild
DPgd_20181113_0841_7PAP	ÄTA-arbeten där det saknas efterbild
DPgd_20181017_1711_9VLZ	ÄTA-arbeten där det saknas efterbild
DPgdP_20190228_0901_LUWF	Enligt insatsrapporten har tidsbegränsningen för plogning följts, dock har det i samma insatsrapport uppgetts det att det tagit längre tid att utföra arbetet än den tidsbegränsning Entreprenören ska förhålla sig till, detta pga. "extrema väderförhållanden".
DPgd_20181008_0544_UHYZ	ÄTA-arbeten där det saknas efterbild
DPgd_20181203_1322_CXS4	ÄTA-arbeten där det saknas efterbild
DPgd_20181112_1147_ZBZZ	ÄTA-arbeten där det saknas efterbild
DPgd_20181207_0717_GIYU	Tippkvitto ej bilagt. Debiterat högre belopp (1 360 kr istället för 1 036 kr - som dessutom indexuppräknats)
DPgd_20181007_1325_1ZJ1	ÄTA-arbete där det saknas före- och efterbilder. Har vidare fakturerat samtliga timmar med Ob-tillägg. Arbetet pågår mellan 21:00-23:00 och Ob-tillägg gäller från 22:00.
DPgd_20181130_0516_INGS	ÄTA-arbeten där det saknas före- och efterbilder
DPgd_20181126_0624_M2VG	ÄTA-arbeten där det saknas före- och efterbilder. Ärendet saknas i Dagboken.
DPgd_20180928_1414_HUMC	ÄTA-arbeten där det saknas före- och efterbilder
DPgd_20181107_1055_26QD	ÄTA-arbeten där det saknas före- och efterbilder
DPgdP_20190128_0644_58UF	GPS-spår saknas. Rutten utmärks dock av hinder som loggats på samtliga koordinater där spår normalt skulle ha lämnats.
DPgd_20181205_0854_YMZL	Tippkvitto ej bilagt. Debiterat högre belopp för tippavgift då avgiften inkl. Entreprenörsarvode multiplicerats med *0,97 och därefter indexuppräknats.

Ärendenummer	EY kommentarer
DPgd_20190108_1114_JHRN	Tippkvitto ej bilagt. Debiterat högre belopp för tippavgift då avgiften inkl. Entreprenörsarvode multiplicerats med *0,97 och därefter indexuppräknats.
DPgd_20190107_1008_OOKY	ÄTA-arbeten där det saknas före- och efterbilder
DPgd_20181207_0757_4KB0	ÄTA-arbeten där det saknas före- och efterbilder
DPgd_20190116_0801_1ER9	Deponiavgift-kvitto ej bilagt. Debiterat högre belopp då avgiften multiplicerats med *0,97 och därefter indexuppräknats.
DPgd_20190110_1514_2A5K	ÄTA-arbete för upphämtning av julgranar, trots uppgift om att Stockholm Vatten ansvarar för detta.
DPgd_20181127_1331_K8QD	Tippkvitto och trängselavgift ej bilagt. Arbete enligt å-prislista har inte indexuppräknats.



Handläggare



Tid:

Kl 10.30 Den 14 September 2016

Plats:

Trafikkontoret

Närvarande:



Dante Crespo Peab

Förtydligande av kontrakt barmark och vinterväghållning av gatumark inom Södermalms stadsdelsnämndsområde

**Beslutad tolkning av nedan punkter mellan
ombuden för ovan kontrakt för Trafikkontoret och
Peab**

I kontraktet, (Södermalm) **B1.13** så står det:

"Omhändertagande av skräp mm

Ersättning: Utfört arbete ersätts i fast årsarvode, handling 6.311.

Entreprenören ska på samtliga ytor i gatumark utföra omhändertagande av skräp såsom möbler, lastpallar, bilbatterier, bildäck, julgranar/uppsamlingshögar av julgranar, giftiga material, oljespill, byggavfall, vitvaror etc.

DK
SJA



Upptäckt av skadedjur ska anmälas till Trafikkontorets driftcentral. Döda djur ska omhändertas och placeras på angivna platser som entreprenören och Trafikkontoret överenskommer om.”

Tolkning

Ovan ingår i betalplaner enligt tabell B1.

Undantag, om omhändertagandet är av uttryckningskaraktär och/eller fodrar insats med lastmaskin eller tung lastbil enligt B1.14

Om ärendet uppstår på en dag som INTE, omfattas av tabell B1, är ärendet en ÄTA, och ska hanteras som framgår av AFD.23. Till alla ÄTA uppdrag ska det bifogas tydliga, före och efterbilder från entreprenören

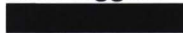
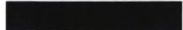
Ex Oljespill som uppkommer på en dag som ingår i tabell B1 ingår i betalplan, övriga dagar en ÄTA.

Julgranshögar ersätts enligt B1.16, då alla högar från uppsamlingsplatser kräver maskiner. Enstaka granar på gatan tas hand om enligt tabell B1 och ingår i fast arvode.

Ombud för kontraktet

29/9 [redacted]
Datum, [redacted], Trafikkontoret
29/9-16 [signature]
Datum, Dante Crespo, Peab

Byggmöte nr 63

Handläggare
**Tid:**

2019-02-14

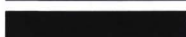
Plats:

Svevia Pampas Solna

Närvarande:

Michael Jörgensen SVEVIA

Jonas Sanden SVEVIA

 TK TK

Peter Eriksson SVEVIA

Sina Amani SVEVIA

Barmarksrenhållning och vinterväghållning av gatumark inom stadsdelsnämndsområde BROMMA

1 Föregående protokoll/justering

1.1 Föregående protokoll godkändes.

2 Kvarstående frågor från tidigare möten

3 Hinder och störningar

E tar upp problemet med häckar/buselage som växer ut på gångbanor. E tar också upp problem för vinter åkarna att utföra sitt jobb upp i Äppelviken medborgarna har många åsikter och ställer sig i vägen. B informerar om att SDF Bromma kommer att beskära en hel del av sitt buselage som hindrar framkomligheten på gångbanorna **pågår**.

4 Produktion

Störningar i produktionen, typ akuta maskinhaverier, sjukdomsfrånvaro mm skall omgående rapporteras till beställaren. Lämpligen via E-post.

4.1 Tidsplan

4.2 Vinter

- **Det är viktigt att avvikelserapporter lämnas in.**
- *Förtydligande i kontraktet (Tabell CI Vinterväghållning) - Kompletteringsröjning, Krav på färdigställandetid för övriga åtgärder: Maxtid efter snöröjning skall vara 7 dygn för både klass 3 och 6, kb, gb samt Gc.*
- Aktivitet "Sandupptagning" ska också läggas in i Dp under 'Gatudrift pådrag'. / Ska skickas för godkännandet. **Plan för sandsopning 2019 lämnas senast 2019-03-14.**
- B önskar sms vid pådrag fungerar bra. Gäller [REDACTED] också.
- B tar upp vikten att E har koll på halkbekämpningen på gångbanorna.
- **Skadeanmälningar tre stycken**
 1. Holbergsgatan T2019-00436
 2. Bårdgränd T2019-00239
 3. Vidängsvägen T2019-00247

4.3 Barmark

- Brunnar – Svevia ska se till att brunnsgallren är rena från skräp och löv m.m. Och om det kommer felanmälan ska det åtgärdas snarast. Om problemet ligger inne i brunnen ska E meddela B. Om möjligt, ska E kolla om det finns ett rosa streck på gallret eller inte. Alla brunnar på "pytt gatorna" ska rensas inom det befintliga brunns kontraktet. 2019 är brunns färg är rosa. E informerar också om att brunnarna på Gamla Bromstensvägen är dåliga.
- **Bra arbete i vinter med att öppna brunnar.**
- B påminner om nedhasade p-korgar och sly i refuger.
- B påtalar vikten av samarbete med p-vakterna.
- Manuell ogräsbekämpning utförs kontinuerligt

5 Samordning/Information

5.1 Myndighetskontakter

5.3 Trafikfrågor: större jobb informeras när B får reda på det.

5.4 Miljöfrågor

- Saltmängder rapporteras i insatsrapporterna. Båda salt- och sandmängder ska lämnas in till B. Vilket görs direkt efter vintern. E skickar mängder skyndsamt.

5.5 Arbetsmiljöplan

5.6 B informerar om eventuella tillkommande ytor i Beckomberga B återkommer så fort övertagande

besiktning är genomförd. Gångbana vid Gesundaplan kommer att läggas till i vintern.

- 5.7 När trafikstockholm ringer så står det inte längre okänt nummer utan 08-651 00 00. ■ kommer att byta enhet. ■ tar över rollen som beställare till 100% f.om 2019-02-15.

6 Kvalitetssäkring

Görs via Driftportalen.

6.1 Driftportalen

- Notera att i DP, ärenden som har aktiviteten "Plogning" betyder också att samtliga kör- och gångytor samt trappor halkbekämpas i direkt anslutning till snöröjning.
- Önskemål från E är att aktiviteten ändrar namn till fullt pådrag plogning.
- Även dagbok ska sparas där så slipper E skicka epost varje vecka. Ny rutin gällande kompletterings åtgärder går igenom.

7 Ekonomi/ÄTA

7.1 ÄTA

Faktureringen av ärenden som skickas in via Driftportalen ska ske via samma system. Alla pris poster är index reglerad i driftportalen. Allt som går att faktureras i år är gjort.

7.2 Tillkommande/avgående ytor

Kontrollera i DP att å-prislistan uppdaterad. När E godkänner ärenden i DP skrivs beställningsnumret in. E och B ser till att rätt INK nummer står på faktorerna annars är B tvungen att skicka en kredit.

7.3 2019-02-08 Meddelades ombuden om vitesförläggande gällande snöfallet 2019-02-03 och anmärkningar under veckan som följde.

8 Besiktning/Syner

- 7.4 E påtalar att beläggningen generellt är usel i Bromma Vilket påverkar kvalitén på utförda arbeten.

10 Kommande möten

2019-03-14, kl.09:00 Svevia Solna

Vid anteckningar
[REDACTED]

Justeras

För beställaren:

För entreprenören:

[REDACTED]

Jonas Sandén