

Till  
årsstämman i Norrtåg AB  
organisationsnummer 556758-3496

Regionförbundet i Jämtlands län  
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i  
Västernorrlands län  
Länstrafiken i Västerbotten AB  
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Fullmäktige i Jämtlands läns landsting  
Fullmäktige i Landstinget Västernorrland  
Fullmäktige i Regionförbundet i Västerbottens län  
Fullmäktige i Norrbottens läns landsting

## Granskningsrapport för år 2012

Vi, av fullmäktige i Jämtlands läns landsting, Landstinget Västernorrland, Regionförbundet i Västerbottens län och Norrbottens läns landsting utsedda lekmannarevisorer, har granskat Norrtåg AB:s verksamhet 2012.

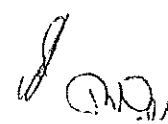
Styrelse och VD ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de föreskrifter som gäller för verksamheten.

Lekmannarevisorernas ansvar är att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen och god revisionsred i kommunal verksamhet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning.

I granskningen har ingått att pröva och bedöma hur styrelsen och den verkställande ledningen har fullgjort sitt uppdrag vad gäller styrning, ledning, uppföljning och intern kontroll. Vår granskning har även inriktats mot styrelsens hantering av de fortsatta tekniska problemen med anskaffade tåg, utebliven trafik samt pågående tvister med Trafikverket och upphandlad operatör.

Återkommande problemen med trafikstörningar och inställd trafik har allvarligt skadat förtroendet för Norrtåg AB. Vår bedömning är att styrelsen under vintern 2012 hade kunnat ställa tydligare krav på tågens funktionalitet, krav som utgjorde grunden för genomförd upphandling.

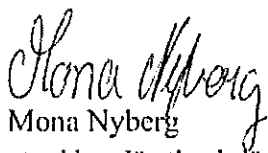


Med beaktande av vad som ovan noterats är vår bedömning att styrelsens arbete med styrning, ledning och uppföljning i stort har bedrivits på ett ändamålsenligt sätt men att det finns skäl att ifrågasätta om styrelse och ledning har agerat tillräckligt kraftfullt med anledning uppkomna förseningar och tekniska problem.

Vidare har vi noterat att bolaget, med något undantag, har åtgärdat de iakttagelser som noterades i samband med 2011 års lekmannarevision. I vår granskning av den interna kontrollen har vi funnit att det finns väsentliga brister. Vi noterar att styrelsen saknar en dokumenterad och beslutad plan för den interna kontrollen.

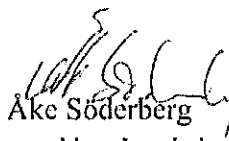
Vi återoppar bifogad granskningsredogörelse.

Härnösand den 24 mars 2013



Mona Nyberg

utsedd av Jämtlands läns landsting  
för Regionförbundet i Jämtlands län



Åke Söderberg

utsedd av Landstinget Västernorrland



Thomas Nordenstam

utsedd av Regionförbundet i  
Västerbottens län



Anders Åknert

utsedd av Norrbottens läns landsting

**Bilaga:**

Granskningsredogörelse för år 2012

## Granskningsredogörelse för år 2012

### Sammanfattning

Uppdraget för lekmannarevisorernas i Norrtåg AB är att granska om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt och om den interna kontrollen är tillräcklig

Tågtrafiken i Norrland har haft mycket stora svårigheter under 2012, senast kring årsskiftet 2012/2013 var totalt elva av femton fordon tagna ut trafik främst p g a av vinterrelaterade problem med tågen.

Har bolagets ledning, med beaktande av konsortialavtal, bolagsordning, ägardirektiv och andra styrande dokument, skött verksamheten på ett tillfredsställande sätt?

- Under vår granskning har vi fått del av en detaljerad uppföljning, per fordon, av tillgänglighet och uppkomna fel, vilket indikerar att bolaget i stort har en tillfredställande uppföljning av bedriven tågtrafik.
- Den verkställande ledningens rapportering till styrelsen har inte gett anledning till påpekande eller noteringar.
- Det finns behov av en uppdaterad och långsiktig strategi för bolaget, inte minst beroende på att det inte finns avtal om finansieringen av Norrtågsförsoöket efter 2016
- Med hänsyn till att bolaget ägs av kommunägda företag respektive kommunalförbund är det en uppenbar brist att bolagets hemsida inte anger vilka personer som är ledamöter i bolagets styrelse.

Har styrelse och ledning på ett tillfredsställande sätt arbetat med uppkomna förseningar i trafiken och de tvister som har uppstått med olika parter?

- De upprepade och långvariga störningarna i tågtrafiken har på ett allvarligt sätt skadat allmänhetens förtroende för tågtrafiken i Norrland.
- En viktig fråga för ägarna att ta ställning till är om styrelsen vintern 2012 hade kunnat agera mera kraftfullt gentemot Alstom (tågleverantör) och Transio (som upphandlat tågen). Hade det med stöd av gällande avtal varit möjligt att få mera bindande garantier för att vinterproblemen inte ska återkomma?
- Vår bedömning är att styrelsen och den verkställande ledningen i allt väsentligt har agerat med anledning av dels de tvister som uppstått med olika parter dels uppkomna förseningar och tekniska problem. Vi menar att det ändå finns anledning att vara kritisk.

Har bolaget system och rutiner för att upprätthålla den interna kontrollen?

Av den godkända revisorns rapport från december 2012 framgår viss kritik mot bolaget ifråga om "obegränsad behörighet" att utföra utbetalningar. Kritiken avser även att behörigheter i systemet kan ändras utan kontroll eller attest.

- Vi delar den bedömning som den godkända revisorn gör ifråga om attester och behörigheter.
- Vår rekommendation är att det utarbetas en plan för bolagets interna kontroll.

Har bolagets ledning vidtagit lämpliga åtgärder med anledning av iakttagelser i 2011 års granskning?

- Vår granskning visar att påpekade brister och oklarheter har åtgärdats med undantag för att bolagsordningen inte har preciseras med en tydligare beskrivning av det kommunala ändamålet med Norrtåg AB.

Vår samlade bedömning är att verksamheten i Norrtåg AB i stort har sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt och att den interna kontrollen i stort är tillräcklig.

Det finns dock skäl att ifrågasätta om styrelse och ledning har agerat tillräckligt kraftfullt med anledning av uppkomna förseningar och tekniska problem.

#### Avslutande kommentarer

Norrtåg AB har fyra ägare; två aktiebolag och två kommunalförbund. I både Jämtland och Västerbotten kompliceras bilden av att länstrafikbolagen inte längre ägs av landstingen utan av regionförbund. Vid sidan av de fyra ägarna finns bolagets finansörer.

- Nuvarande ägarkonstruktion är mindre lyckad ur ett ägarstyrningsperspektiv och skapar oklarhet om vem som har ansvar för vad.
- Ägardirektiven har, med undantag för redaktionella förändringar inte har varit föremål för någon utveckling. Det finns, med tanke på de senaste årens händelseutveckling inom den norrländska tågtrafiken, behov av att se över de nuvarande ägardirektiven.
- En fråga som bör ställas är om inte ägandet av Norrtåg AB kan utformas så att det gagnar en ändamålsenlig ägarstyrning och ett mera resurseffektivt arbete inom bolaget samtidigt som ansvarsfördelningen tydliggörs.

## 1. Inledning

Inför bildandet av Norrtåg våren 2008 beslutade landstingsfullmäktige i Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten i juni 2007 om konsortialavtal, bolagsordning samt finansiering av trafik och administration. Dessförinnan hade landstingen i december 2006 godkänt att man tillsammans med staten skulle delta i Norrtågsförsöket.

Norrtågsförsöket är ett gemensamt utvecklingsprojekt för staten och regionen. Utgångspunkten är att tågtrafiken i regionen ska utvecklas genom trafikering av nya sträckor, nytt tågmaterial eller ett utökat utbud. Resenärsperspektivet ska vara bärande i försöket, speciellt det länsöverskridande resandet<sup>1</sup>. Försöksverksamheten omfattar en period om 10 år (fram till slutet av år 2021).

Norrtåg AB ägs idag av Länstrafiken i Jämtland AB, Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, Länstrafiken i Västerbotten AB och Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten.

Tågtrafiken i Norrland finansieras av de fyra norrlandstingen tillsammans med staten.

## 2. Granskningens syfte, revisionsfrågor, genomförande m m

### 2.1 Syfte, revisionsfrågor

Uppdraget för lekmannarevisorernas i Norrtåg AB är att granska om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt och om den interna kontrollen är tillräcklig<sup>2</sup>. Bolagets lekmannarevisorer har i sin granskningsplan för 2012 angett att granskningen ska omfatta följande;

- Granskning av ändamål
- Granskning av intern kontroll
- Särskild granskning avseende förseningar i trafiken samt uppkomna tvister
- Uppföljande granskning avseende iakttagelser år 2011

De revisionsfrågor som ska besvaras är följande;

- Har bolagets ledning, med beaktande av konsortialavtal, bolagsordning, ägardirektiv och andra styrande dokument, skött verksamheten på ett tillfredsställande sätt?
- Har styrelse och ledning på ett tillfredsställande sätt arbetat med uppkomna förseningar i trafiken och de tvister som har uppstått med olika parter?
- Har bolaget system och rutiner för att upprätthålla den interna kontrollen?
- Har bolagets ledning vidtagit lämpliga åtgärder med anledning av iakttagelser i 2011 års granskning?

<sup>1</sup> Norrtågsförsöket: Principbeslut (2006-11-21), sid 1

<sup>2</sup> För mer information hänvisas till aktiebolagslagen (10 kap) respektive kommunallagen (9 kap) samt till God revisionssed i kommunal verksamhet 2010 (utgiven av Sveriges Kommuner och Landsting).

Aktuella revisionskriterier är aktiebolagslagen, kommunallagen, konsortialavtal, bolagsordning, ägardirektiv, bolagsinterna styrdokument samt principer för styrning av kommun- och landstingsägda företag<sup>3</sup>.

## 2.2 Genomförande, metod

Efter genomförd planeringskonferens i Umeå den 5 – 6 september 2012 och ett efterföljande telefonmöte den 25 september 2012 beslutade lekmannarevisorerna att 2012 års granskning ska innefatta följande moment;

- Intervjuer med enskilda styrelseledamöter i Norrtåg AB
- Överläggningar med styrelsen i december 2012
- Dokumentanalys och intervjuer med företrädare för bolagets ledning

Granskningen har genomförts med stöd av intervjuer och överläggningar med bolagets ledning (september 2012 - februari 2013) samt med bolagets styrelse (november - december 2012).

Under samma period har vi, utöver styrelsens protokoll med bilagor, tagit del av rapporter och sammanställningar som redovisar tågtrafikens utveckling under 2012. I detta ingår statistik bland annat rörande trafikens punktlighet, fordonens tillgänglighet, skador på fordonen och uppkomna signalfel, bland annat s k spökbaliser<sup>4</sup>.

Under granskningen har informationsutbyte skett med bolagets godkända revisor.

Rapporten är sakgranskad av Maria Höglander, verkställande direktör, Norrtåg AB.

## 3. Granskningsresultat

### 3.1 Granskning av ändamål

#### 3.1.1 Styrelsearbetet

Under 2012 har styrelsen haft sju sammanträden varav två per telefon. Vid sina sammanträden har styrelsen fortlöpande behandlat frågeställningar som avser aktuella trafikfrågor (fordon, trafik, verkstad), ekonomiska frågor, bolagsrelaterade frågor och uppföljning av bolaget riskstatus.

Vid intervjuer av enskilda ledamöter<sup>5</sup> och i samband med lekmannarevisorernas överläggningar med styrelsen den 12 december 2012 har efterfrågats hur styrelsen ser på förutsättningarna för sitt uppdrag och hur styrelsearbetet fungerar. De synpunkter som har framförts har i stort varit positiva.

<sup>3</sup> Sveriges Kommuner och Landsting, 2006.

<sup>4</sup> Balis är en del av telekommunikationsutrustning, i ett järnvägsspår, som sänder information om kommande bansträcka till passerande tåg.

<sup>5</sup> En intervju den 20 november 2012 och ytterligare en intervju den 27 november 2012.

Styrelsens egen bedömning är att man har goda förutsättningar för sitt arbete, även om ägarbilden efter bildandet av kollektivtrafikmyndigheter har blivit mera komplicerad. Vidare har styrelseledamöter vid intervjuer framfört att man anser att den verkställande ledningen i allt väsentligt fungerar väl och att man får nödvändiga underlag inför styrelsens beslut.

En kritisk kommentar som framförts avser grundkonstruktionen för Norrtåg AB. Andra kritiska kommentarer avser turer kring tekniska problem med de nyttillverkade tågen.

Det finns även ett missnöje med Trafikverket och den utdragna dialogen angående ersättning för uppkomna merkostnader till följd av försenad trafikstart. Bolagets svårigheter med att nå en överenskommelse var den direkta orsaken till att ägarrådet i december 2011 beslutade att bilda en förhandlingsgrupp bestående av representanter för finansiärerna/landstingen (se även avsnitt 3.2).

Under granskningen har noterats att styrelsen årligen genomför en egen utvärdering av styrelsearbetet.

#### **Kommentarer**

Vid vår genomgång av styrelsens protokoll har noterats att styrelsen under 2012 fortlöpande har behandlat frågeställningar som rör det aktuella trafikläget, arbetet med uppkomna fordonstekniska problem, när bolaget ska ta emot färdigställda tågfordon samt ägnat tid åt pågående förhandlingar och kontakter med bolagets olika parter (Trafikverket, Botniatåg AB, Transitio och Alstom).

Vår bedömning är att styrelsens arbete i stort har bedrivits ändamålsenligt. För en bedömning av styrelsens arbete vad avser avtal, trafikfrågor, planering, uppföljning samt tvister hänvisas till avsnitt 3.1.2 - 3.1.4 samt 3.2.

Vår kontroll av protokollens förvaring, att de är kompletta med avseende på eventuella bilagor m m har inte gett anledning till noteringar<sup>6</sup>. Dock har noterats att styrelsens protokoll för 2012 inte alltid är korrekta med avseende på paragrafnumrering.

#### **3.1.2 Avtal**

Under lekmannarevisorernas granskning av Norrtåg AB, verksamhetsåret 2011, genomfördes en översiktlig genomgång och analys av de avtal som tecknats med Trafikverket, Botniatåg AB och de fyra "länstrafikbolagen" (i Västernorrland och Norrbotten har länstrafikbolagets roll övertagits kommunalförbund/kollektivtrafikmyndigheter).

En iakttagelse var att det saknades skriftliga avtal mellan "länstrafikbolagen" och Norrtåg AB vilket ledde till bedömningen att ansvarsfördelningen inte var

---

<sup>6</sup> Vår kontroll av styrelsens protokoll genomfördes i Lycksele den 18 februari 2013.

tydlig (ändamålsenlig). Vidare gjordes bedömningen att ansvarsfördelningen mellan Norrtåg AB och Trafikverket endast delvis var tydlig (ändamålsenlig), då det saknas avtal om Trafikverkets skyldigheter fram till trafikstart.

#### Kommentarer

Under vår granskning har vi tagit del av *underhyresavtal* som tecknats mellan Norrtåg AB och aktuella länstrafikbolag respektive kommunalförbund/kollektivtrafikmyndigheter. Avtalen innehåller bland annat bestämmelser om avtalstid, hyra, ansvar, drift och underhåll.

I granskningen har inte ingått att analysera och bedöma avtalens innehåll och konstruktion. Vad gäller avtalsfrågor mellan Norrtåg AB och Trafikverket hänvisas till avsnitt 3.2.

#### 3.1.3 Ägarfrågor

Norrtåg AB har som redovisats ovan fyra ägare, två aktiebolag och två kommunalförbund. I både Jämtland och Västerbotten kompliceras bilden av att länstrafikbolagen inte längre ägs av landstingen utan av regionförbund.

Vid sidan av de fyra ägarna finns bolagets finansiärer – staten och de fyra norrlandstingen. De senare har ett borgensåtagande för upphandlade tåg. De formella ägarna av bolaget – länstrafikbolag och kommunalförbund – har inte de tillgångar som krävs för att garantera bolagets existens och fortlevnad.

Under oktober 2012 har ägarna tagit beslut om ett reviderat konsortialavtal. Till konsortialavtalet har fogats bolagsordning och principer för finansiering av trafik och administration. Landstingsfullmäktige i de fyra norrlandstingen har för sin del godkänt dessa dokument (juni 2012) och vid Norrtåg AB's bolagsstämma den 12 juni 2012 fastställdes ägardirektiv och bolagsordning (daterade 3 april 2012).

Norrtåg AB har ett ägarråd<sup>7</sup>, som ur ett aktiebolagsrättsligt perspektiv är ett informellt organ.

Vid ägarrådets möte i december 2011 beslutades att tillsätta en särskild förhandlingsgrupp som å bolagets vägnar ska driva frågan om ersättning från Trafikverket för de merkostnader som uppstått till följd av förseningen i öppnandet av Ådalsbanan respektive tillkommande kostnader för signalsystemet ERTMS. Förhandlingsgruppens medlemmar utgörs landstingsråd eller motsvarande från den fyra norrlandstingen.

Under 2012 har ägarrådet haft två möten, ett den 28 maj 2012 och ytterligare ett möte den 6 november 2012. Vid ägarrådets möte i maj 2012 deltog en ägare (Länstrafiken i Jämtland AB) medan övriga deltagare kom från landstingen (finansiärerna). Detsamma var fallet vid ägarrådet i november 2012 (Länstrafiken i Jämtland AB).

---

<sup>7</sup> Krav på ägarråd tas upp i konsortialavtalet (punkt 11).



### Kommentarer

Nuvarande konstruktion är inte ändamålsenlig ur ett ägarstyrningsperspektiv. Vi har noterat att ägardirektiven, med undantag för redaktionella ingrepp inte har varit föremål för någon utveckling. Med tanke på de senaste årens händelseutveckling inom den norrländska tågtrafiken ser vi behov av att se över de nuvarande ägardirektiven (se även avsnitt 3.1.4).

Även ansvarsmässigt finns oklarheter. Med en oklar ägarbild och flera andra parter (Trafikverket, Botniatåg AB och Transitio) följer att det blir svårt att bedöma vem som har ansvar för vad. Tydligheten i ansvarsfrågan förbättras heller inte att företrädare för bolagets ägare, länstrafikbolag och kommunalförbund, även har plats i bolagets styrelse<sup>8</sup>.

En fråga som bör ställas är hur ägandet av Norrtåg AB kan utformas så att det gagnar en ändamålsenlig ägarstyrning och ett mera resurseffektivt arbete inom bolaget samtidigt som ansvarsfördelningen tydliggörs.

Ur bolagets synvinkel torde det heller inte vara ändamålsenligt att behöva förhålla sig till en så stor grupp av intressenter. En konsekvens är en ökad arbetsbelastning på bolaget till följd av intressenternas behov av information.

#### 3.1.4 Konsortialavtal, bolagsordning och ägardirektiv

Under granskningen har noterats att ingånget konsortialavtal är undertecknat av ägarna. Vad gäller innehållet i det nya konsortialavtalet, som gäller t o m den 1 juni 2017, har noterats att genomförd revidering i huvudsak avser konsekvenser av ändrade ägarförhållandena.

Till detta kommer att de fyra landstingen var för sig har tecknat en kapitaltäckningsgaranti som gäller t o m 2014-12-31. Garantin innebär att landstingen förbinder sig "att svara för de förluster/kostnader som uppstår kopplade till bolagets ekonomiska åtaganden för start och genomförande av Norrtågstrafiken samt förändrade finansieringsförutsättningar mot staten".

Vidare har noterats att bolagsstämman i juni 2012 beslutade om en ny bolagsordning och nya ägardirektiv. Förändringarna i bolagsordningen utgörs i huvudsak av en anpassning till förändrade ägarförhållanden.

I samband med 2011 års granskning noterades att det kommunala ändamålet med bolagets verksamhet bör preciseras. En sådan precisering har inte skett.

Ägardirektiven har även de anpassats till förändrade ägarförhållanden. Ägardirektiven anger dock, vad gäller Jämtland, en annan ägarbild än den som återfinns i konsortialavtalet. Konsortialavtalet är för Jämtlands del underskrivet av företrädare för Länstrafiken i Jämtland medan ägardirektiven anger Regionförbundet Jämtlands län som ägare.

---

<sup>8</sup> Ägarna ska naturligtvis föreslå ledamöter till styrelsen. Det som kan skapa oklarheter om ansvaret är att samma person som ska direktiv till bolaget även sitter i styrelsen.

### **Kommentarer**

Våra iakttagelser av ägardirektiven understryker behovet av översyn av bolagets ägarstruktur.

Vi har tidigare anförts, i 2011 års granskning, att bolagsordningen bör preciseras med en tydligare beskrivning av det kommunala ändamålet med Norrtåg. Den 1 januari 2013 genomfördes flera förändringar i kommunallagen som rör kommunalt ägda företag. Bland annat är det nu ett krav att det kommunala ändamålet ska föras in i bolagsordningen<sup>9</sup>.

#### **3.1.5 Affärsplan med verksamhetsplan 2011 - 2012**

Styrelsen fastställde i maj 2011 en flerårig affärsplan inklusive en verksamhetsplan för 2011 – 2012. I samband med 2011 års revision noterades att planen bland annat innehåller affärsidé, övergripande mål, prioriterade kundsegment och prisstrategi men också att planen saknar mätetal som kopplar till de övergripande målen.

En annan iakttagelse under 2011 års revision var att det saknades en systematisk redovisning av verksamhetens måluppfyllelse/efterlevnad av kommunalt ändamål.

Vår granskning av 2012 års verksamhet visar att styrelsen har behandlat kvartalsrapport (maj 2012), halvårsrapport (september 2012) samt kvartalsrapport (december 2012). Rapporterna innehåller en utförlig redovisning av genomförd trafik, resenärernas resvanor, trafikproblem, punktlighet samt en ekonomisk uppföljning. Halvårsrapporten redogör även för inställda turer samt för fordons-tillgänglighet och rapporterade fel på fordonen.

### **Kommentarer**

I samband med lekmannarevisorernas överläggningar med styrelsen i december 2012 fördes ett resonemang om bolagets affärsplan/verksamhetsplan och den rapportering som styrelsen får del av. Under dialogen noterades dels att de akuta problemen med tågen även i styrelsearbetet tar mycket tid dels att det finns ett behov av att se över gällande affärsplan/verksamhetsplan från våren 2011.

En viktig notering är att förutsättningarna för Norrtågsförsöket, vars finansiering efter 2016 är oklar, aktualiserar behovet av en uppdaterad och långsiktig strategi för bolaget.

Vad gäller den verkställande ledningens uppföljning av bolagets verksamhet och dess rapportering till styrelsen har inte funnits anledning till påpekande eller noteringar. Under vår granskning har vi fått del av en detaljerad uppföljning, per

---

<sup>9</sup> Kommunallagen 3 kap 17 §. För närmare information hänvisas även till Sveriges Kommuner och Landsting, cirkulär 12:50.

fordon, av tillgänglighet och uppkomna fel, vilket indikerar att bolaget i stort har en tillfredställande uppföljning av den tågtrafik som bedrivs.

### 3.1.6 Övriga frågor

Under granskningen har noterats att bolagets hemsida saknar uppgifter om vilka personer som sitter i bolagets styrelse. När frågan togs upp vid överläggningarna med styrelsen i december 2012 motiverades den uteblivna informationen med att man annars skulle få svara på driftsfrågor som egentligen är operatörens ansvar.

### Kommentar

Det är med hänsyn till att bolaget ägs av kommunägda företag respektive kommunalförbund en uppenbar brist att bolagets hemsida inte anger vilka personer som är ledamöter i bolagets styrelse.

## 3.2 Granskning av förseningar/utebliven trafik

### 3.2.1 Förseningar/utebliven trafik

Tågtrafiken i Norrland har enligt bolagets egna uppgifter ökat betydligt allt eftersom de nytillverkade tågen har tagits i drift. Enligt uppgifter från bolagets verkställande ledning uppgick antalet resenärer under november 2012 till cirka 100 000 personer.

Samtidigt kan konstateras att tågtrafiken i Norrland haft mycket stora svårigheter. Kring årsskiftet 2012/2013 var totalt elva av femton fordon tagna ut trafik främst på vinterrelaterade problem med toaletter, bromsar, modulbortfall och snö/is runt fordonens boggie.

Under granskningen har vi med stöd av styrelsens protokoll och underliggande handlingar samt intervjuer med företrädare för bolaget kunnat verifiera att styrelsen och den verkställande ledningen fortlöpande har ställt krav på åtgärder från tågtillverkarens sida i syfte att undanröja de problem som uppstår i vinterklimat.

De åtgärder som tillverkaren genomförde efter vintern 2012 har dock visat sig vara otillräckliga. Vid extra insatta styrelsemöten i januari 2013 har frågor om fordonens duglighet i vinterklimat åter aktualiserats. Representanter för Alstom, (tågleverantör) och Transitio (upphandlande enhet) deltog vid styrelsens möte den 16 januari 2013.

### Kommentarer

En viktig fråga för ägarna att ta ställning till är om styrelsen vintern 2012 hade kunnat agera mera kraftfullt gentemot Alstom (tågleverantör) och Transitio (som upphandlat tågen). Hade det med stöd av gällande avtal varit möjligt att få mera bindande garantier för att vinterproblemen inte ska återkomma?

Vår bedömning är att styrelsen och den verkställande ledningen i allt väsentligt har agerat med anledning av uppkomna förseningar och tekniska problem men att det ändå finns anledning att vara kritisk. De upprepade och långvariga störningarna i tågtrafiken har på ett allvarligt sätt skadat allmänhetens förtroende för tågtrafiken i Norrland.

### 3.2.2 Twist med Trafikverket

En fråga som varit aktuell under både 2011 och 2012 är förhandlingarna med Trafikverket om kompensation för att trafiken inte har kunnat bedrivas enligt plan.

Den av ägarrådet tillsatta förhandlingsgruppen har under 2012 haft kontakter med företrädare för regeringskansliet och med Trafikverket. Twisten med Trafikverket rör följande:

- Merkostnader för signalsystemet ERTMS
- Ersättning för försenad Ådalsbana
- Tolkningsen av Botniabaneavtalet

#### **Kommentarer**

Noterade oklarheter och tvister med anledning av försenad trafikstart har ännu inte kunnat lösas. Enligt uppgift har förhandlingsgruppen ännu inte avslutat sin dialog.

### 3.3 Granskning av intern kontroll

Vår granskning av bolagets interna kontroll innefattar, förutom en bedömning av styrelsens och den verkställande ledningens uppföljning av verksamheten, en genomgång och kontroll av vilka styrdokument som är fastställda samt en särskild kontroll av bolagets diarium.

Under granskningen har noterats att styrelsen i februari 2012 fastställde ett reglemente för attester. Vidare har noterats att styrelsen i september 2012 beslutade om riktlinjer för bolagets dokumenthantering. Styrelsen har också tagit beslut om en policy för representation.

Av den godkända revisorns rapport från december 2012 framgår viss kritik mot bolaget ifråga om "obegränsad behörighet" att utföra utbetalningar. Kritiken har föranlett bolaget att hänvisa till genomförda kontroller som anses visa att regelverket är tillräckligt. På motsvarande sätt bemöter bolaget kritik mot att behörigheter i systemet kan ändras utan kontroll eller attest.

#### **Kommentarer**

I granskningen har inte ingått att bedöma eller värdera de nya riktlinjerna för dokumenthantering. Vår översiktliga kontroll av bolagets diarium har dock inte gett anledning till noteringar.

Vi noterar med tillfredsställelse att styrelsen tagit beslut om riktlinjer för representation. Behovet av en policy uppmärksammades vid lekmannarevisorernas granskning avseende verksamhetsåret 2009.

Vi delar den bedömning som den godkända revisorn gör ifråga om attester och behörigheter. Vår rekommendation att det utarbetas en plan för bolagets interna kontroll.

### 3.4 Uppföljning av tidigare granskning

Granskningsredogörelsen avseende verksamhetsåret 2011 utmynnade i fyra rekommendationer;

- Roll- och ansvarsfördelning mellan bolaget och tåguthyrare (kollektivtrafikmyndigheter) respektive Trafikverket tydliggörs i skriftliga avtal
- Styrelsen vidtar relevanta åtgärder vid leveransproblem av tågfordon
- Styrelsen fastställer lagstadgade styrdokument, d v s arbetsordning för styrelsen, VD-instruktion samt rapporteringsplan
- Styrelsen utvecklar sin uppföljning och kontroll av verksamhetens resultat, effektivitet och kvalitet

#### **Kommentarer**

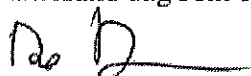
Som framgår av avsnitt 3.1.2 har bolaget formaliserat sin relation med kollektivtrafikmyndigheter/länstrafikbolag genom att ingå underhyresavtal. Som framgår ovan (avsnitt 3.2.2) har förhandlingsgruppens arbete ännu inte slutförts.

Styrelsens åtgärder vid leveransproblem med tågfordon har bland annat inneburit att mottagandet av nya fordon har senarelagts. Som framgår av avsnitt 3.2.1 är det svårt att bedöma om styrelse och verkställande ledning hade kunnat ställa ytterligare krav på Transitio (och indirekt Alstom).

Av styrelsens protokoll från 2012 framgår att beslut har tagits om arbetsordning, VD-instruktion och rapporteringsplan.

Avslutningsvis har, vilket framgår av avsnitt 3.1.5, har styrelsen under 2012 fått en fortlöpande rapportering om verksamheten. Vår bedömning är att den rapportering som skett under 2012 uppfyller rimliga krav.

Härnösand dag som ovan



Bo Basun  
Certifierad kommunal yrkesrevisor