

# Lunds kommun

Granskning av införandet av spårväg i  
Lunds kommun, del 4



Building a better  
working world

## Innehåll

<b>1. Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Inledning .....</b>	<b>3</b>
2.1. Bakgrund.....	3
2.2. Syfte och revisionsfrågor .....	3
2.3. Revisionskriterier.....	4
2.4. Genomförande .....	4
<b>3. Granskningsresultat .....</b>	<b>5</b>
3.1. Uppföljning av rekommendationer från föregående års granskning .....	5
3.2. Ekonomisk rapportering och uppföljning.....	6
3.3. Fördyringar och slutkostnadsprognos.....	8
<b>4. Sammanfattande bedömning .....</b>	<b>10</b>

## 1. Sammanfattning

På uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Lunds kommun har EY granskat den tekniska nämnden i syfte att bedöma om spårvägsinförandet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt. Granskningen har avsett den ekonomiska uppföljningen, med fokus på de fördyringar som uppkommit under 2019.

Vår sammanfattande bedömning är att spårvägsprojektet kommer bli betydligt dyrare än budgeterat, enligt de prognoser som presenterats. Det är vår bedömning att nämndens uppföljning av projektet och dess kostnader har stärkts sedan revisionens föregående granskningsrapport och att uppföljningen vid granskningstillfället sker på ett väsentligt mer omfattande sätt.

Projektet har löpt över fyra år och det är vår bedömning att månadsvis avstämning och rapportering borde ha skett redan vid projektets början. Det är nämndens ansvar att tillse att den har den kunskap och information som krävs för att på ett önskvärt sätt kunna följa projektet på den nivå de finner erforderlig.

Vi har bland annat gjort följande iakttagelser:

- ▶ Avvikelserna kvantifieras i månadsrapportering utifrån olika möjliga scenarion
- ▶ Nämnden har en stående punkt på sammanträdena för redovisning av spårvägens ekonomiska status och slutkostnadsprognos
- ▶ Nämndens beslut framgår i protokoll från respektive möte
- ▶ Nämnden anser sig inte ha tillräcklig kunskap och kompetens för att på ett framgångsrikt sätt förstå komplexiteten i projektets kostnader
- ▶ De förhandlingar som pågår vid granskningstillfället mellan Lunds Kommun och Kraftringen kommer att ha en väsentlig effekt på kommunens slutkostnad
- ▶ Nämnden är osäker på vilket mandat och ansvar de har i relation till den politiska styrgruppen

Utifrån granskningsresultatet rekommenderar vi tekniska nämnden att:

- ▶ Vid komplexa projekt tillse att nämnden får den fördjupade information och kunskap som krävs för att nämnden ska kunna ta sitt ansvar för projektets hantering
- ▶ Redan vid uppstart ha täta avstämningar och uppföljningar av genomförande och ekonomi för de projekt där nämnden är beställare
- ▶ I projekt, där nämnden är involverad tillsammans med andra parter, klargöra vilken part som har mandat att fatta vissa beslut och därmed bär ansvaret för dessa.

## 2. Inledning

### 2.1. Bakgrund

I februari 2017 togs det första spadtaget för spårvägen i Lund. Infrastrukturentreprenaden omfattar både spårvägsanläggning och ombyggnad/nybyggnad av angränsande gaturum på sträckan Lund C – ESS, samt omläggning av befintliga ledningar. Under 2017-2019 har byggnationen pågått. Infrastrukturen planeras bli klar under 2019, med trafikstart hösten 2020.

Lunds kommuns del av spårvägsinvesteringen beräknades till 338 mnkr, den totala budgeten låg på 776 mnkr, dvs. även den del som finansierades av staten och andra finansiärer. Spårvagnsdepå och spårvagnar ligger utanför denna totalbudget och bekostas av region Skåne. Hösten 2018 skrevs prognosen upp med 26 mnkr. I mars 2019 skrevs prognosen upp ytterligare, med 48 mnkr. Det prognostiserade slutkostnaden bedöms nu vara cirka 863.

Skanska vann upphandlingen av projektet och entreprenaden sker i utökad samverkan. Skanska uppgav, vid den senaste fördyringsprognosen, att anledningen till fördyringen är att genomförandet är mer komplext än vad som tidigare har bedömts. Parterna uppger nu att de arbetar med att identifiera effektiviseringsåtgärder med syfte att inte uppnå kostnaden för den senaste prognosen.

Vid revisorernas granskning av införandet av spårväg under 2018, med fokus på den ekonomiska uppföljningen, identifierades att tekniska nämnden inte gör någon egen uppföljning av ekonomin utan uppföljning sker i projektgruppen och av förvaltningen i samarbete med Skanska. Mot bakgrund av det lämnade revisorerna i november 2018 bland annat rekommendationen att tekniska nämnden ytterligare kan stärka sin styrning och ledning över projektet genom att efterfråga mer ekonomisk information i syfte att öka sin uppsikt över projektets genomförande.

Revisorerna har utifrån en risk- och väsentlighetsanalys funnit skäl att årligen granska kommunens arbete med att planera och införa spårvägstrafik i Lund. Mot bakgrund av det samt de senast uppkomna fördyringarna har de förtroendevalda revisorerna i Lunds kommun valt att göra en granskning av den ekonomiska uppföljningen, med särskilt fokus på de senast uppkomna fördyringarna.

### 2.2. Syfte och revisionsfrågor

Huvudsyftet med de årliga granskningarna är att bedöma om spårvägsinförandet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt. Årets granskning kommer att fokusera på den ekonomiska uppföljningen, med fokus på de fördyringar som uppkommit under 2019. Följande revisionsfrågor kommer att besvaras:

- ▶ Följer nämnden sina beslut efter rekommendationerna från föregående års revisionsgranskning av införandet av spårvägen?
- ▶ Är rutinerna för ekonomisk uppföljning tillfredsställande?
  - Har projektet vidtagit åtgärder för att få eventuella negativa budgetavvikelser i balans?
  - Hur kommuniceras och godkänns eventuella negativa budgetavvikelser och fördyringar i den ekonomiska uppföljningen till nämnden?
  - Är nämndens uppföljning av budgetavvikelser ändamålsenlig?

## **2.3. Revisionskriterier**

### **2.3.1. Kommunallag (2017:725)**

Enligt Kommunallagen (2017:725) 6 kap. 6 § ansvarar respektive nämnd för att inom sitt verksamhetsområde säkerställa att verksamheten bedrivs i enighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett tillfredställande sätt.

### **2.3.2. Lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning**

Bokföring och redovisning ska fullgöras på ett sätt som överensstämmer med god redovisningssed. I lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning regleras materiella anläggningstillgångar i 4 kap 4 §, 6 kap. 1-3,4 och 6 §§, 7 kap. 1-3, 8 och 10 §§, samt i 9 kap. 9 §. Lagen fastställer vad som ska klassificeras som anläggningstillgång respektive omsättningstillgång.

### **2.3.3. Rådet för kommunal redovisning rekommendation 11.4 materiella anläggningstillgångar**

Rekommendationen 11.4 behandlar redovisningen av materiella anläggningstillgångar. I rekommendationen regleras definitionen av en materiell anläggningstillgång, när en materiell anläggningstillgång ska redovisas som tillgång i balansräkningen, hur anskaffningsvärdet ska fastställas, hur avskrivningar ska beräknas, hur utrangeringar och avyttringar ska redovisas samt vilka upplysningar som ska lämnas i den finansiella rapporteringen.

## **2.4. Genomförande**

Granskningen grundas på intervjuer och dokumentstudier (se bilaga 1). Intervjuer har skett med projektchef för spårvägsprojektet, teknisk direktör, gatuchof samt tekniska nämndens presidium. Samtliga intervjuade har beretts tillfälle att sakgranska rapporten. Granskningen är genomförd augusti 2019 – november 2019.

### 3. Granskningsresultat

#### 3.1. Uppföljning av rekommendationer från föregående års granskning

##### 3.1.1. *Sammanfattning av granskningen av införandet av spårvägen, 2018*

Syftet med den genomförda granskningen av införandet av spårväg i Lunds kommun 2018 var att bedöma om spårvägsinförandet sköttes på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt. Granskningen fokuserade särskilt på den ekonomiska uppföljningen.

Den sammanfattande bedömningen var att rutinerna för den ekonomiska uppföljningen fungerade på ett tillfredsställande sätt. Projektgruppen följde kontinuerligt upp budgetavvikelser med samverkansentreprenören Skanska. Det var vidare revisionens bedömning att förvaltningen hade en god insyn i projektet och den ekonomiska uppföljningen. Dock bedömdes att nämnden ytterligare kunde stärka sin styrning och ledning över projektet genom att efterfråga mer ekonomisk information i syfte att öka sin uppsikt. Den tekniska nämnden rekommenderas att:

- ▶ Kvantifiera avvikelserna i månadsrapporteringen,
- ▶ Ytterligare stärka sin styrning och ledning över projektet genom att efterfråga mer ekonomisk information i syfte att öka sin uppsikt över projektets genomförande, samt
- ▶ Tydligare i protokoll visa hur nämnden tar ställning till avvikelser och behov av uppföljning när så finns.

##### 3.1.2. *Tekniska nämndens svar*

I tekniska förvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 30 januari 2019, föreslås tekniska nämnden besluta om att anta förvaltningens förslag avseende insatser förenat med de rekommendationer som angivits i revisionens rapport. Förvaltningen föreslog i tjänsteskrivelsen insatser, varpå följande innebar förändrat förfarande:

- ▶ Vid de tillfällen avvikelser från totalkostnaden rapporteras föreslås nämnden ta ställning till eventuella åtgärder. Detta protokollförs.

I protokoll från nämndens sammanträde, daterat 13 februari 2019, beslutades att nämnden kommer stärka sin insyn, styrning och ledning över spårvägsprojektet genom att vidta åtgärder i enlighet med kommunrevisionens rekommendationer och tekniska förvaltningens tillhörande tjänsteskrivelse. Vidare beslutade nämnden att även genomföra följande åtgärder:

- ▶ Nämnden ska inför varje månads nämndssammanträde få en skriftlig redogörelse för projektets ekonomi, inklusive de eventuella besparingar respektive fördyringar som uppstått vid projektets olika kostnadsställen sedan föregående rapportering. Alla avvikelser mot budget ska redovisas i det utsända siffermaterialet.
- ▶ De avvikelser mot budget som överstiger en miljon kronor för varje enskild kostnadspost ska anses som väsentliga avvikelser och kan innebära behov av uppföljning.
- ▶ Nämnden ska i sitt protokoll dokumentera hur nämnden tagit ställning till eventuella avvikelser mot budget och behov av uppföljning och att detta gäller även eventuella ÄTA-arbeten.
- ▶ Nämnden ska löpande ta del av projektgruppen "kvartalsanalyser" av den ekonomiska utvecklingen i projektet och därmed ha möjlighet att granska

samverkansentreprenadens handlingar som ligger till grund för utfall och prognostisering av projektets kostnader

- ▶ Den skriftliga projektredegörelsen kompletteras med muntlig föredragning av projektets ekonomi och av andra för projektet väsentliga förhållanden
- ▶ Förvaltningen får utreda om hur nämnden ska informeras om slutkostnadsprognosen för spårvägsprojektets infrastruktur som finansieras av andra än Lunds kommun (som Krafringen AB, Ideon Science Park, Science Village Scandinavia AB, VA Syd, Region Skåne).

### **3.2. Ekonomisk rapportering och uppföljning**

Projektchefen för spårvägsprojektet har, i enlighet med nämndens beslut om åtgärder i protokoll från 13 februari 2019, en stående punkt på nämndens sammanträden för informationsärende avseende både hur projektet fortskrider samt en ekonomisk uppföljning. Informationsärende om spårvägen som en fast punkt infördes vid nämndens sammanträde i mars och har fortlöpt sedan dess vid samtliga sammanträden.

Av nämndens protokoll från sammanträde 13 februari 2019 framgår att nämnden yrkar för att inför varje nämndssammanträde få en skriftlig redogörelse för projektets ekonomi. Nämnden menar, vid intervju, att de har preciserat när och hur de vill ta del av materialet som föreligger projektchefens informationsärende på sammanträdena. Vid intervju med nämnden framgår att nämnden inte för samtliga av dessa sammanträden har fått ta del av skriftlig information inför sammanträdena. Nämnden menar att det ibland delats ut i samband med sammanträdena eller i efterhand, vilket därmed inte överensstämmer med beslut i nämndens protokoll från februari. Nämnden menar att de därefter har meddelat och påmint projektchefen vid flertal tillfällen om att det är av stor betydelse att nämnden får tillgång till den skriftliga redogörelsen redan innan sammanträdet. Förvaltningen däremot menar att nämnden har fått skriftlig information utskickad inför nämndsmöten och har tillhandahållit information till nämnden så snart den funnits. Vidare menar förvaltningen att det på nämndssammanträden har diskuterats vilken detaljnivå dessa utskick skall ha och att förvaltningen har försökt anpassa utskicken till dessa önskemål. Ytterligare detaljerad information har sedan presenterats på nämndmöten, enligt uppgift från förvaltningen. Under våren har nämnden efterfrågat mer detaljer i utskicken vilket förvaltningen försökt tillmötesgå.

De ekonomiska föredragningarna av projektchefen på nämndssammanträdena har innehållit redovisning av jämförelser i sammanfattade kostnadsposter mellan den budget som gällde vid start av projektet, totalt fakturerat vid nuvarande period, differens i belopp från ursprunglig budget och nuvarande periods prognos samt en slutkostnadsprognos. Enligt uppgift redovisar entreprenören kvartalsvis en detaljerad nedbruten prognos till förvaltningen. Månaderna däremellan rapporterar de enbart avvikelser mot kvartalsprognosen vilket förvaltningen informerat nämnden om. Av denna anledning är detaljnivån i kvartalsprognoserna högre än i månadsprognoserna, enligt uppgift. De redovisade beloppen är sammanfattade per kostnadsställe. Vid föredragningarna har projektchefen även redovisat en slutkostnadsprognos enligt ett risk- och möjlighetsscenario med "bästa scenario", "troligt scenario" och "sämsta scenario". Enligt intervju med nämnden så har nämnden efterfrågat redovisning på kostnadsställesnivå men fått en mer sammanfattad redovisning än önskat. Enligt förvaltningen har redovisningen gjorts för nämnden på kostnadsställesnivå.

Nämnden uppger att de har det formella ansvaret för införandet av spårvägen, men saknar möjlighet att utöva inflytande. Vidare menar nämnden, i intervju, att de inte har tillräckligt djup kunskap och förståelse för att kunna fatta beslut om och följa upp den information som rör den ekonomiska rapporteringen vid sammanträdena. Förvaltningen menar å andra sidan att

nämnden anses få tillräcklig information. Det framgår vidare att nämnden är osäker på var skiljelinjen går i mandat och ansvar mellan nämnden och den politiska styrgruppen, som från kommunens sida representeras av kommunstyrelsens presidium och kommunalråd för statsbyggnadsfrågor. I den politiska styrgruppen ingår även projektchefen samt funktioner från Region Skåne. Som framgår av revisionens granskningsrapport 2018 diskuterar den politiska styrgruppen endast projektets övergripande ekonomi, och sammanträder en gång i kvartalet. De beslut som den politiska styrgruppen kan ta, enligt intervju, berör tidplanen. I revisionens tidigare granskning har ansvarsfördelningen kritiserats för att vara otydlig mellan den tekniska nämnden och den politiska styrgruppen.

### 3.2.1. Intern granskning av leverantörskostnader

Enligt intervju har projektchefen fått i uppdrag av nämnden att gå igenom leverantörsfakturorna på en övergripande nivå. Under spårvägsprojektet har det inkommit cirka 10 000 fakturor, i totalt 70 olika inköpspaket. Varje inköpspaket har granskats avseende det med leverantören avtalade värdet och det totalt fakturerade värdet. Vidare har fakturorna granskats enligt följande:

Antal fakturor/inköpspaket	Kategori	Utförd granskning av fakturor	Antal granskade inköpspaket
Mindre än 20 fakturor	1	Samtliga fakturor och underlag granskas	Cirka 55 procent
Mer än 20 fakturor	2	De fakturorna med störst värde upp till 50 procent av det totala värdet för inköpspaketet granskas samt dessutom slumpvis 1 procent av övriga fakturor	Cirka 45 procent
Mer än 100 fakturor samt 100-200 poster per faktura	3	För några enstaka inköpspaket med särskilt omfattande fakturaunderlag kontrolleras en lägre andel fakturor än 50 procent av det totala värdet. De 3 största fakturorna granskas samt 7 slumpmässigt utvalda fakturor.	Cirka 5 procent

Varje faktura i de granskade inköpspaketen har granskats avseende om avtalade à-priser har fakturerats, om det som har varit beställt/avtalat har fakturerats gällande kvalitet och mängd, om entreprenörsarvode från leverantörer inte har fakturerats vidare samt så att kostnaderna som ska ingå i den fasta delen inte har fakturerats.

De inköpspaket med tillhörande fakturor som har granskats har dokumenterats, enligt presentationsmaterial från nämndens sammanträden den 13 oktober 2019. Inga större avvikelser har enligt intervju upptäckts.

### 3.2.2. Ombudsmöten

Under projektets gång har ett flertal ombudsmöten hållits mellan beställaren (tekniska förvaltningen) och entreprenören (Skanska Sverige AB). Vid mötena deltog Håkan Lockby (dåvarande teknisk direktör), Per Eneroth (ombud och gatuchef), Pernilla von Strokirch



(projektchef Lunds kommun) från Lunds kommun. Från Skanska deltog Mats Spansk (ombud), Mattias Lövbom (Projektchef Skanska) och Hans Hamberg (distriktschef Skanska). Vid vissa möten deltog även Anders Ternblad (projektledare Lunds kommun) och Gustav Rundberg (biträdande projektchef Skanska).

Mot bakgrund av vad som diskuterats på ombudsmötena undertecknades en slutlig överenskommelse den 28 december 2018, mellan den då avgående tekniska direktören och Skanskas ombud. Enligt projektchefen utgjorde inte överenskommelsen en justering av slutkostnaden för projektet eller budgetöverskridande utöver det som redan rapporterats till nämnden. Överenskommelsen gjordes för att säkra slutkostnaden för den fasta delen. Det framgår inte om nämnden informerades i samband med den undertecknade överenskommelsen.

Enligt undertecknad överenskommelse fattade parterna beslut om ett tilläggsavtal till det partneringavtal som ingicks den 24 maj 2016. Tilläggsavtalet avsåg riktpriiset och fast del. Följande framgår av den skriftliga överenskommelsen från den 28 december 2019:

Riktpris för fas 2: 875,2 mkr

Riktkostnad: 800 mkr

Fast del: 75,2 mkr

Vidare fattade parterna beslut om att även framgent löpande följa upp arbetet mot produktionskalkylen samt löpande bedöma slutkostnadsprognosen. Justeringen av riktkostnaden gjordes genom ett avsteg i partneringavtalets andra stycke under 5.11. I gällande stycke i partneringavtalet framgår att riktkostnaden löpande ska kunna justeras, för av beställaren skriftligen beordrade ÄTA-arbeten. Detta gäller även för likställda ÄTA-arbeten av väsentlig betydelse, vid ändrat utförande med förbättrad eller försämrad kvalitet samt vid påvisande av fel i av beställaren framlagd handling som förorsakar väsentlig kostnad för entreprenören. Avsteg från följande innebar att den nya avtalade riktkostnaden om 800 mkr enbart skulle kunna justeras löpande genom att beställaren (tekniska förvaltningen) beordrar ÄTA-arbeten av större omfattning. Vid ombudsmötet fattades även beslut avseende justering av den fasta delen. Av protokoll framgår att om avtalad riktkostnad justeras ska den fasta delen justeras motsvarande. Det framgår också av protokoll att överenskommelse skett avseende att bonus inte ska utgå till Skanska om verklig kostnad är lägre än den avtalade riktkostnaden.

### **3.3. Fördyringar och slutkostnadsprognos**

Spårvägsprojektet hade en ursprunglig budget om 776 mkr, som för prognos 4 2018 hade skrivits upp till 801,5 mkr. Tekniska nämndens ordförande meddelades den 4 mars 2019, via mail, om att ytterligare fördyringar uppkommit med ett resultat på en slutkostnadsprognos om ca 846,9 mkr. Av mailkorrespondens framgår att kommunstyrelsens arbetsutskott (och därmed den politiska styrgruppen) blivit informerade om fördyringen innan tekniska nämnden. Enligt mailkorrespondens från den 3 mars 2019 mellan tekniska nämndens ordförande och kommunstyrelsens ordförande informerar tekniska nämndens ordförande om behov av åtgärds paket och initiativ för uppföljning. Kommunstyrelsens arbetsutskott har den 4 mars gett kommunkontoret i uppdrag att inhämta en second opinion av spårvägsprojektet. Granskning och rapport för denna second opinion utfördes av konsult Sven Landelius. Enligt protokoll från sammanträde den 18 juni 2019 har tekniska nämnden vid extra insatt informationsmöte informerats om den second opinion som kommunstyrelsens arbetsutskott givit kommunkontoret i uppdrag att beställa med anledning av de uppkomna fördyringarna. Nämndens ledamöter ska vid detta mötet ha givits tillfälle att ställa frågor till utredaren. Vid

kommunstyrelsens sammanträde den 19 juni har kommunstyrelsen uppmanat tekniska nämnden att beakta rapportens rekommendationer.

Av protokoll från nämndens sammanträde den 20 mars 2019 framgår att tekniska nämndens nämndberedning den 5 mars samt kommunstyrelsens arbetsutskott den 4 mars har fått prognosökningen redovisad för sig innan den föredrogs på sammanträdet den 20 mars. Av intervju framgår vidare att förvaltningen hade ett längre möte med tekniska nämndens ordförande den 4 mars i anslutning till att informationen om fördyringarna kom upp, där fördyringarna förklarades.

Vid tekniska nämndens sammanträde den 20 mars 2019 redovisade projektchefen slutkostnadsprognos i relation till ursprunglig budget samt redogjorde för orsakerna till den förändrade prognosen. Av intervju samt den presentation som föredrogs i nämnden i mars är orsakerna till den förändrade prognosen att entreprenören Skanska missbedömt störningarnas och komplexitetens konsekvenser för projektets fortlöpande samt att Skanska underskattat kvarvarande arbetes omfattning. Särskilt har maskintimmar och personalkostnader felbedömts av Skanska, enligt intervju. Lunds kommun kommer bära kostnaden av fördyringen.

Vid granskningstillfället är den största osäkerhetsfaktorn avseende slutkostnadsprognosen Krafringen och deras kostnader. Kommunledningen och Krafringen har tillsammans kommit överens om att anlita advokatbyrån Vinge för att se över vem av parterna som ska bära vissa kostnader kopplat till spårvägsprojektet. Detta arbete är vid denna rapportens upprättande pågående.

Det framgår av protokoll att nämnden inte har fattat något beslut avseende de fördyringar som skett under 2019. Det framkommer vid intervju att Skanskas besked om fördyringen kom för sent i projektet för att några beslut skulle kunna tas av nämnden.

Vid granskningstillfället har prognos 3 för 2019 föredragits för nämnden, prognos 4 har brytdatum 31 oktober. Prognos 3 redovisar en slutkostnad (troligt scenario) om 863 mkr, slutkostnaden har därmed skrivits upp ytterligare sedan de framkomna fördyringarna i mars. Prognos 3 visar även en slutkostnad enligt sämsta scenario om 896 mkr, och bästa scenario om 826 mkr. Sämsta scenario kommer gälla om kommunen bär samtliga av de kostnader som vid granskningstillfället förhandlas med Krafringen och Region Skåne. Nämnden menar att det är beklagligt att slutkostnadsprognosen fortfarande justeras vid varje kvartal, trots att projektet ska vara helt färdigställt vid årsskiftet.

#### 4. Sammanfattande bedömning

Det är vår bedömning att nämnden har beaktat rekommendationerna från föregående års granskning. Avvikelserna kvantifieras i månadsrapportering utifrån olika möjliga scenarion. Vidare har nämnden en stående punkt på sammanträdena för redovisning av spårvägens ekonomiska status och slutkostnadsprognos. Nämndens beslut framgår i protokoll från respektive möte.

Spårvägsprojektet kommer enligt prognoser som presenterats att bli betydligt dyrare än budgeterat. De förhandlingar som pågår vid granskningstillfället mellan Lunds Kommun och Krafringen kommer att ha en väsentlig effekt på kommunens slutkostnad.

Det är vår bedömning att nämndens uppföljning av projektet och dess kostnader har stärkts betydligt sedan revisionens föregående granskningsrapport och att uppföljningen vid granskningstillfället sker på ett väsentligt mer omfattande sätt. Däremot menar nämnden att de inte har tillräcklig kunskap och kompetens för att på ett framgångsrikt sätt förstå komplexiteten i projektets kostnader. Det är nämndens ansvar att tillse att de ges den kunskap som de anser krävs för att på ett önskvärt sätt kunna följa projektet på den nivå de finner erforderlig.

Det framgår av granskningsresultatet att nämnden är osäker på vilket mandat och ansvar de har i relation till den politiska styrgruppen. Det är vår bedömning att nämnden borde klargöra vilken part som har vilket ansvar vid genomförande av alla projekt där nämnden är involverad. Likaså hur rapportering skall ske vid avvikelser. Vidare finns olika uppfattningar i nämnd och förvaltning om vad som är sagt och gjort och vilken information som tillgivits i olika skeden. Det finns också svårigheter att följa var och av vem vissa beslut tagits. Det är därför vår bedömning att nämnden i detta projekt, men även i framtida motsvarande projekt, behöver tydliggöra vilka beslut som fattas samt vilken part som fattar dem.

Stora projektet, som införandet av spårväg, kräver en samordning om ansvar och information från alla involverade parter. Nämndens ekonomiska uppföljning har stärkts betydligt sedan föregående års revisionsgranskning, men månadsvis avstämning och rapportering borde ha skett redan vid projektets början.

Utifrån granskningsresultatet rekommenderar vi tekniska nämnden att:

- ▶ Vid komplexa projekt tillse att nämnden får den fördjupade information och kunskap som krävs för att nämnden ska kunna ta sitt ansvar för projektets hantering
- ▶ Redan vid uppstart ha täta avstämningar och uppföljningar av genomförande och ekonomi för de projekt där nämnden är beställare
- ▶ I projekt, där nämnden är involverad tillsammans med andra parter, klargöra vilken part som har mandat att fatta vissa beslut och därmed bär ansvaret för dessa.

Lund den 20 november 2019

Lars Starck  
EY

Julia Campbell  
EY

## ***Bilaga 1: Källförteckning***

### **Intervjuade funktioner:**

- ▶ Tekniska nämndens presidium
- ▶ Projektchef
- ▶ Förvaltningschef
- ▶ Gatuchof

### **Dokument:**

- ▶ Tekniska nämndens protokoll med tillhörande bilagor
- ▶ Partneringavtal
- ▶ Protokoll från överenskommelse i samband med ombudsmöten
- ▶ Mailkorrespondens mellan tekniska nämndens ordförande och projektchefen
- ▶ Prognoser för spårvägsprojektet
- ▶ Ekonomisammanställningar och kostnadssammanställningar hänförande till prognoser