



Revisionsrapport



TRAFIKANSVARET I EXPLOATERINGSPROCESSEN

Gränssnitt eller samarbetsytor?



Den kommunala revisionen är fullmäktiges kontrollinstrument för att granska den verksamhet som bedrivs i nämnder och bolagsstyrelser. Stadsrevisionen i Stockholm granskar nämnders och styrelser ansvarstagande för att genomföra verksamheten enligt fullmäktiges uppdrag. Stadsrevisionen omfattar både de förtroendevalda revisorerna och revisionskontoret.

I ”årsrapporter” för nämnder och ”granskningspromemorior” för styrelser sammanfattar Stadsrevisionen det gångna årets synpunkter på verksamheten. Särskilda granskningar som sker under året publiceras löpande som ”revisionsrapporter” och i vissa fall som ”promemorior”.

Publikationerna finns på Stadsrevisionens hemsida. De kan också beställas från revisionskontoret.

STADSREVISIONEN
Revisionskontoret
www.stockholm.se/revision

Besöksadress: Hantverkargatan 3 A, 1 tr
Postadress: 105 35 Stockholm
Telefon: 08-508 29 000
Fax: 08-508 29 399



Exploateringsnämnden
Trafik- och renhållningsnämnden

Granskning av trafikansvaret i exploateringsprocessen

Revisorsgrupp 2 har den 31 januari 2008 behandlat bifogade revisionsrapport (nr 2 2008).

Vi hänvisar till rapporten och uppmanar exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden att i samråd lösa frågan om hur trafik- och framkomlighetsfrågorna ska hanteras tillfredsställande vid exploatering.

Rapporten överlämnas till vardera nämnden för yttrande till revisorsgruppen senast den 26 mars 2008.

På revisorernas vägnar

Bengt Leijon
Ordförande

Inger Korsgren
Sekreterare

Kopia för kännedom
Förvaltningsdirektör Krister Schultz
Förvaltningschef Magdalena Bosson



Sammanfattning

Trafikfrågorna har sedan omorganisationen 2005 i flera fall inte hanterats på ett tillfredsställande sätt i exploateringsprocessen. En orsak finns att söka i oklara roller och rutiner mellan exploateringskontoret och trafikkontoret samt inom trafikkontoret. Det finns möjligheter till förbättring. Gemensamt mellan exploateringskontoret och trafikkontoret pågår arbete med att klargöra roller och skapa smidiga rutiner. Detta bedömer revisionskontoret bör leda till förbättringar. Utifrån sitt ansvar för trafiken och som blivande väghållare måste trafikkontoret följa och ibland bemanna exploateringsprojekten. Enligt trafikkontoret bedrivs det då ett opraktiskt dubbelarbete. Men dubbelarbetet kan enligt revisionskontoret begränsas genom att trafikkontoret ytterligare utvecklar trafik- och väghållarrollen och dialogen med exploateringskontoret.

Det finns uppfattningar om att exploateringskontorets trafikkompetenser bör föras över till trafikkontoret. Enligt revisionskontoret så skulle en tydligare renodling av trafik- och renhållningsnämndens väghållar- och framkomlighetsuppdrag genom överföring av trafikkompetenser från exploateringskontoret kunna innebära att trafikfrågorna i sin helhet hanteras bättre vid exploatering. En eventuell organisationsförändring skulle dock skapa nya frågor om ansvarsgränser och samverkan och måste i så fall först föregås av en bredare analys av konsekvenser för de två verksamheterna.

Revisionskontoret anser att de krav som måste ställas på nämndernas och förvaltningarnas samverkan är att den fungerar. Trafikkontorets kompetens och kunskaper i trafikfrågor måste tas tillvara vid exploatering. Exploateringsnämnden och dess kontor har sedan i uppgift att ta fram ett optimalt förslag utifrån sitt ansvar för exploateringen. Väljs en lösning som utifrån trafikperspektivet inte är den bästa så ska detta dock ske medvetet utifrån en helhetssyn, inte vara resultatet av bristande samverkan. Viktigare och principiella frågor, i synnerhet om kontoren har olika uppfattningar, bör tas upp i båda nämnderna.



STADSREVISIONEN
REVISIONSKONTORET

2008-01-31



INNEHÅLL

Sid

1	Inledning.....	1
1.1	Bakgrund till granskningen.....	1
1.2	Syfte.....	1
1.3	Revisionsfrågor.....	1
1.4	Avgränsning.....	2
1.5	Metod.....	2
1.6	Granskningens genomförande.....	2
1.7	Exploateringsprocessen.....	2
1.8	Trafikfrågor i exploateringsprocessen.....	3
1.9	2005 års omorganisation.....	3
1.10	Budgeten för 2008.....	4
2	Revisionskontorets iakttagelser.....	4
2.1	Avdelningen miljö- och teknik på exploateringskontoret.....	4
2.2	Upplevda problem.....	4
2.3	Översyn av samarbetsformer.....	5
3	Revisionskontorets synpunkter.....	6
3.1	Kommunfullmäktiges uppdrag i budget 2007 och budget 2008.....	6
3.2	De två förvaltningsorganisationernas samarbete.....	7
3.3	Trafikkontoret är otydligt.....	7
3.4	Vem ska betala?.....	7
3.5	Är organisationen ändamålsenlig?.....	8
3.6	Skulle helheten gynnas av en överföring av exploateringskontorets trafikkompetenser till trafikkontoret?.....	8
3.7	Avslutning.....	9

Bilagor:

Bilaga 1 Exploateringskontoret

Bilaga 2 Trafikkontoret

Bilaga 3 Avdelning Miljö och teknik på exploateringskontoret

Trafikansvaret i exploateringsprocessen

1 Inledning

1.1 Bakgrund till granskningen

År 2005 omorganiserades gatu- och fastighetsnämndens verksamhet. Enkelt uttryckt fördes *trafikansvaret* till en trafik- och renhållningsnämnd och *markförvaltnings- och exploateringsansvaret* till en marknämnd, numera exploateringsnämnd. En samtidig förändring i förvaltningsorganisationen innebar att den tidigare geografiskt sammanhållna regionorganisationen delades i ett trafikkontor och ett exploateringskontor. Under en tid fördes intensiva diskussioner om fördelning av ansvar och resurser och former för samverkan mellan de två kontoren. Även stadsdelarnas verksamheter inom stadsmiljöområdet berördes. Diskussioner om former för samverkan pågår fortfarande.

I budget 2007 beslutade kommunfullmäktige att

”... Exploateringsnämndens resurser för trafikplanering, stadsmiljöfrågor och anläggning, inkl. resurser för planering och anläggning av parker, överförs till trafik- och renhållningsnämnden”.

Beslutet blev inte genomfört. Under hand uppmanade stadsledningskontoret de två förvaltningarna att tillsammans diskutera och förhandla sig fram till ett lämpligt gränssnitt som båda organisationerna kunde godkänna.

Vid sammanträden i september 2007 beslutade de två nämnderna att justera ansvaret för park- och grönsfrågor. Förändringen av ansvaret genomfördes 2007-10-01 och innebar i korthet att exploateringsnämnden renodlar sin verksamhet till att endast omfatta exploatering och att ansvaret för alla de parkfrågor som inte har bäring på exploatering överförs till trafik- och renhållningsnämnden.

1.2 Syfte

Syftet med granskningen är att bedöma om trafikfrågorna hanteras på ett tillfredsställande sätt i exploateringsprocessen.

1.3 Revisionsfrågor

Är organisationen ändamålsenlig?

Samverkar de två förvaltningsorganisationerna på ett tillfredsställande sätt?

1.4 Avgränsning

Revisionskontorets synpunkter på organisationen har fokus på trafikfrågornas hantering i exploateringsprocessen. Förvaltningsorganisationerna i övrigt har inte granskats. Genom nämndernas beslut i september 2007 om gränssnittet i park- och grönfrågor förutsätter revisionskontoret att detta område fått en tillfredsställande lösning. Parkfrågorna ingår därför inte i granskningen. ”Dubbelkompetensen” inom byggprojektledning har inte heller medfört några allvarliga motsättningar. Bägge organisationerna har fullt upp att styra sina respektive anläggningsarbeten. Byggprojektledning ingår därför inte i denna granskning.

1.5 Metod

Granskningen har genomförts genom intervjuer av några chefer – företrädesvis avdelningschefer i de två organisationerna och studier av ett antal styrdokument – nämndreglemente, budgetdokument. En avstämning har också genomförts med berörda handläggare vid stadsledningskontoret.

1.6 Granskningens genomförande

Redogörelsen inleds med en kort beskrivning över exploateringsprocessen och vilka trafik- väghållningsfrågor som aktualiseras vid en exploatering. Därefter redogörs för revisionskontorets iakttagelser. Rapporten avslutas med revisionskontorets kommentarer, synpunkter och rekommendationer.

1.7 Exploateringsprocessen

Det stora flertalet av exploateringarna inom Stockholm stad sker på mark som ägs av staden. Exploateringsnämnden ansvarar för förvaltning och exploatering av denna mark. Exploateringskontoret medverkar i hela exploateringsprocessen, från idéstadiet tills projektet är helt färdigt. Merparten av projekten är bostadsprojekt.

Exploateringsnämnden ansvarar för och träffar avtal med de parter som deltar i projektet. Dessa avtal reglerar ekonomiska uppgörelser med den aktör som skall uppföra t.ex. bostäder och kontor. Avtalen reglerar vem som utför respektive bekostar arbeten, anläggningar etc. som hör till projektet. Då exploateringsnämnden säljer eller upplåter mark omfattar avtalen skyldigheter för byggherren respektive staden att utföra och bekosta anläggningar på både kvartersmark och allmän mark. De vanligaste anläggningarna på allmän mark är gator och parker.

De olika delarna i ett projekt hänger ofta intimt samman och är beroende av varandra. En ekonomisk eller annan optimering i en del av projektet kan motverka bästa totallösning för hela projektet. För att möjliggöra en effektiv och snabb process har det ansetts vara viktigt att det finns en drivande och aktiv förvaltning – exploateringskontoret – i processen och som kan företräda staden gentemot den externa byggherren för att tillvarata stadens intressen så att bästa totallösning uppnås.



Exploateringskontorets organisation framgår i bilaga 1.

1.8 Trafikfrågor i exploateringsprocessen

Trafik- och renhållningsnämnden har ett antal trafik- och väghållningsuppgifter. Såsom

- ansvara för stadens strategiska trafikplanering,
- besluta om trafikföreskrifter och undantag från sådana,
- fullgöra stadens skyldigheter som huvudman för allmänna platser och som väghållare ha hand om förvaltning och underhåll av samt investeringar i stadens gator, vägar och torg samt
- ansvara för barmarksrenhållning och vinterväghållning

Flera av trafikkontorets uppgifter berörs av exploateringar. Det är trafikens framkomlighet och säkerhet under exploateringen och som en följd av denna – såväl i närområdet som i trafiksystemet i övrigt. Det är nya och förändrade lokala trafikföreskrifter, godkännande av trafikanordningsplan vid exploateringsområdet, bro- och konstruktionsfrågor, belysning, trafiksignaler samt skyltar och vägmärken, möjlighet till rationell städning, vinterväghållning samt tillsyn och underhåll.

Trafikkontorets organisation framgår av bilaga 2.

För att trafik- och renhållningsnämnden och trafikkontoret skall kunna ta sitt väghållar- och trafikansvar vid exploateringar behövs en ändamålsenlig organisation och ett väl fungerande samarbete mellan de två kontoren.

1.9 2005 års omorganisation

När kommunfullmäktige 2004 beslöt att inrätta två nämnder och två förvaltningar med ansvar för trafik- respektive mark- och exploateringsfrågor var det för att skapa större tydlighet, transparens och starkare fokusering på kärnområdena. Ytterst handlade det om att renodla för att ge bättre möjlighet till politisk styrning och kontroll. Bättre möjlighet än vad den gamla organisationen ansågs ge. Av kommunstyrelsens utlåtande framgår bl. a. vikten av att marknämnden (numera exploateringsnämnden) måste säkerställa planerings- och genomförandekompetens. I den underliggande organisationsutredningen framhålls att markkontoret (numera exploateringskontoret) i huvudsak bör vara självförsörjande vad gäller kompetens inom trafik- och parkfrågor.

Exploateringskontoret (tidigare markkontoret) har organiserat sig för att optimera exploateringsprocessen där bostadsexploatering med 20k-programmet vid denna tidpunkt hade högsta prioritet. Trafikkontoret har organiserat sig för trafik- och väghållaruppdraget – med ett för att citera föredragande borgarråd ”omfattande och tungt ansvar för stadens väsentliga framkomlighetsfrågor”. Trafik- och väghållaruppdraget kan närmast beskrivas som ett antal delprocesser där

processerna påverkas av varandra. Dilemmat är att flera trafikprocesser också påverkas av exploateringsprocessen.

1.10 Budgeten för 2008

Framkomlighetsfrågorna ges hög prioritet i 2008 års budget:

”Framkomlighetsfrågorna måste genomsyra stadens verksamhet. Trafik- och renhållningsnämnden ska därför följa samtliga stora utvecklings- och exploateringsprojekt nära för att garantera att framkomlighetsfrågorna sätts i sitt sammanhang och inte försummas. Det gäller bland annat projekt såsom Slussen, Danvikslösen, Norra Station m.fl. Exploateringsnämnden bör i exploateringsprojekt som innehåller större trafikfrågor tidigt samverka med trafik- och renhållningsnämnden samt företrädesvis använda trafik- och renhållningsnämndens kompetens och projektledare i projekten”

2 Revisionskontorets iakttagelser

2.1 Avdelningen miljö- och teknik på exploateringskontoret

För att möjliggöra en effektiv och snabb exploateringsprocess är det enligt exploateringskontorets uppfattning viktigt att det finns en drivande och aktiv förvaltning i processen. D.v.s. det är viktigt att ”äga” exploateringsprocessen. Detta förutsätter tillgång till nyckelkompetenser inom vissa sakområden. Inom exploateringskontoret byggdes därför upp en expertenhet med ansvar för miljö-, park-, trafik- och anläggningsfrågor kopplat till exploateringsprocessen. Uppgiften är att stödja projektledarna som finns på exploateringskontorets inner- respektive ytterstadsavdelningar.

Organisationen av avdelningen miljö och teknik framgår av bilaga 3.

2.2 Upplevda problem

Efter omorganisationen 2005 har revisionskontoret noterat att trafikkontoret inte varit helt tillfreds med gränssnittet mot exploateringskontoret. Den kritik som framförts är påståenden om att det finns en dubbelbemanning och oklarhet i rollerna. Det gäller i första hand hur trafikansvaret hanteras i exploateringsprocessen. Det finns uppfattningar om att exploateringskontorets personella resurser för trafikplanering bör föras över till trafikkontoret. Samtidigt har det funnits kritiska synpunkter från exploateringskontoret och även från stadsbyggnadskontoret. Trafikkontoret upplevs som rörigt och otydligt - även efter den senaste omorganisationen. Man har inte vetat vem man skall kontakta. Ibland har det även internt inom trafikkontoret varit oklart vem som har hand om vad. Omgiv-

ningen upplever främst ansvarsgränserna mellan avdelningarna Stadsmiljö och Trafikplanering som oklara.

Det finns flera exploateringsprojekt där trafikkontoret inte har varit med från början på ett önskvärt sätt. Flera av dessa projekt såsom området runt Lindhagensgatan och Norra station har stor påverkan på trafikens framkomlighet.

Att det funnits brister har ibland synts även i ärenden till trafik- och renhållningsnämnden.

Två exempel:

- Busstrafik på Selmedalsringen i samband med exploatering vid Hägerstensvägen (TRN 2007-05-15) ”Kontoret fick inte tillfälle att yttra sig över förslaget men det bör inte inverka menligt på väghållaransvaret i detta fall.”
- Remissvar på fördjupad översiktsplaner Karolinska – Norra station (TRN 2007-08-28). ”Tidplanerna för trafik- respektive exploateringsutredningarna är tyvärr inte helt synkroniserade.”

Det senare ärendet fick trafik- och renhållningsnämnden i sitt beslut att bl.a. anföra följande:

”Framkomlighet och infrastrukturfrågorna måste ovillkorligen ges en särskild plats i det vidare arbetet genom att trafikkontoret medverkar och tar del i ansvaret för det operativa infrastrukturarbetet kring projektet.”

I andra projekt såsom Slussen och Norra länkens anslutning till hamnen - Hamnavfarten - har samarbetet fungerat utmärkt, mer beroende på enskilda personer än på tydlighet i strukturer och rutiner.

När saker inte fungerar i trafiken ringer folk till trafikkontoret. Att då som handläggare konfronteras med ett trafikproblem där man inte varit inblandad från början upplevs som irrationellt och energikrävande. Andra följder av bristande samverkan är risken för framtida negativa konsekvenser på drift och underhåll av trafikanläggningarna samt en minskad förmåga att ge goda underlag till trafik- och renhållningsnämnden. Vidare framförs att nuvarande organisation med trafikkompetenser på två ställen försvårar upprätthållande av en gemensam syn på trafikfrågor.

Trafikkontoret uppger vidare att de får svara på frågor från exploateringskontorets projektledare och trafikingenjörer utan att ha egen budget för detta eller få betalt för den tid som läggs ner. Utöver ren myndighetsutövning rör det sig om ca 5 mnkr för 2007 enligt trafikkontoret. Det är insatser som enligt trafikkontoret bör belasta exploateringsverksamheten.

2.3 Översyn av samarbetsformer

I mars 2007 träffades, på uppdrag av förvaltningscheferna, avdelningschefer från respektive kontor i syfte att se över hur samarbetet kan bearbetas och förtydligas. Man beslutade att driva ett utvecklingsarbete som ett gemensamt pro-

projekt med målet att hitta optimala samarbetsformer som mynnar i ett för staden kostnadseffektivt arbetssätt.

Delmålen för projektet är följande:

- Klargöra de båda kontorens roller utifrån respektive nämnders ansvarsområden och utifrån detta identifiera när och hur de behöver samarbeta.
- Med hjälp av de identifierade samarbetsbehoven skapa en "ledstång" att hålla sig i för att skapa smidiga rutiner och förståelse för nämndernas respektive ansvar och därmed ett långsiktigt och väl fungerade arbete.
- Kommunicera ut den skapade ledstången till alla berörda på respektive kontor och lägga upp enkla rutiner för "driftläge".

Utöver ovanstående punkter ska projektet identifiera andra gemensamma stödprocesser där de båda kontoren har nytta av samarbetet så som upphandling, teknikutveckling mm. Projektet beräknas pågå till och med vecka 3/2008 då det ska avslutas med att "ledstången" som arbetas fram inom projektets ska införas på de båda kontoren.

I december 2007 hade grundstrukturen till en checklista tagits fram med beskrivning av de två kontorens ansvar och roller i varje skede av exploateringsprocessen, från idéfas till överlämnande av färdig anläggning. Behov fanns dock av att närmare

- definiera ansvar och befogenheter i vissa handläggarroller
- definiera trafikkontorets väghållaransvar samt
- beskriva rutiner för granskning av projekteringshandlingar inför byggnation.

3 Revisionskontorets synpunkter

3.1 Kommunfullmäktiges uppdrag i budget 2007 och budget 2008

Uppdraget i budget 2007 att exploateringsnämndens resurser för trafikplanering mm skulle föras över till trafik- och renhållningsnämnden genomfördes inte. Exploateringskontoret ansåg att organisationsförändringen inte låg i linje med kommunfullmäktiges tidigare organisationsbeslut. Förändringen ansågs inte gagna exploateringsverksamheten.

Budgetuppdraget föregicks inte av någon berednings- och förankringsprocess. Ansvarsroller och samverkan berördes inte heller.

I budget 2008 markerar kommunfullmäktige trafik- och renhållningsnämndens ansvar för framkomlighetsfrågorna i stora utvecklings- och exploateringsprojekt. Slussen och Danvikslösen är två av de projekt som nämns. Exploateringsnämnden är ansvarig för dessa två projekt. Båda projekten innehåller visserligen markanvisningar men också väsentliga och strategiska trafikfunktioner där tunga infrastrukturinvesteringar dominerar. För en utomstående betraktare kan

det synas lite märkligt att projekten inte drivs av trafik- och renhållningsnämnden.

3.2 De två förvaltningsorganisationernas samarbete

Även om samarbetet fungerat bra i flera enskilda projekt har det sedan 2005 funnits en del ”icke hälsosam friktion” mellan de två kontoren. Det finns olika förklaringar till att samarbetet inte fungerat i ett antal projekt. Gemensamt är dock en oklarhet i roller och brister i rutiner mellan kontoren men också inom trafikkontoret. Att översynsarbetet påbörjats på eget initiativ och drivs som ett gemensamt projekt är utmärkt och får ses som ett ”hälsotecken”. Revisionskontoret bedömer att översynsarbetet är nödvändigt och naturligt efter de stora omorganisationer som förevarit. Översynsarbetet bör resultera i bättre samarbete. Tydliga strukturer och rutiner behöver byggas upp och dokumenteras. God samverkan får inte (bara) bero på personkemi och mångårig erfarenhet. Det är vidare angeläget att de två kontoren fortsätter att kvalitetssäkra och utveckla sitt samarbete i exploateringsverksamheten samt de gemensamma stödprocesser som finns såsom upphandling, teknisk handbok, dokument- och ritningshantering mm.

3.3 Trafikkontoret är otydligt

Att trafikkontoret fortfarande upplevs som otydligt är inte tillfredsställande. Trafikkontorets nya organisation från maj 2007 är funktionsinriktad och bör ge en ökad tydlighet om var ansvaret skall ligga, men detta tycks ändå inte vara tillräckligt. Det gemensamma översynsarbetet bör bidra till ökad tydlighet. Den organisation som trafikkontoret har i Vägverkets och Banverkets projekt Norra länken och Citybanan med en egen projektkoordinator bör med fördel kunna användas också i andra projekt. Projektkoordinatorn bör vara den länk som exploateringskontoret har in i trafikkontoret med ansvar att se till att berörda kompetenser på trafikkontoret blir involverade.

3.4 Vem ska betala?

Som tidigare konstaterats påverkar flera exploateringar trafikens framkomlighet mm, både inom som utanför exploateringsområdet. Detta kräver engagemang och ibland insatser från trafikkontorets sida. Trafikkontoret vill att dessa insatser i större utsträckning skall bekostas av exploateringen på samma sätt som i dag sker med projektering för belysning och trafiksignalanläggningar i exploateringsområden, vilket trafikkontoret utför efter beställning från exploateringskontoret. Exploateringskontoret anger att man beställer en del angelägna insatser inom trafikområdet som man själv inte har kompetens för från trafikkontoret. Det är insatser för att hantera trafikfrågor inom exploateringsområdet och som

skall bekostas av exploateringen. I övrigt är det stöd och besked från den kommunala trafik- och väghållningsmyndigheten som efterfrågas.

När det gäller trafikens framkomlighet etc. utanför exploateringsområden anser exploateringskontoret att det ligger inom trafikkontorets trafik- och väghållaransvar att hantera detta på eget ansvar utan finansiering från exploateringen. Det är detta som är kärnan i finansieringsproblematiken som revisionskontoret uppfattar det. Trafikkontoret måste självfallet hantera detta faktum att en del exploateringar skapar trafik. Exploateringsverksamheten bör dock inte finansiera dessa insatser enligt revisionskontorets uppfattning.

3.5 Är organisationen ändamålsenlig?

Svaret på frågan om organisationen är ändamålsenlig, är ”ja” för exploateringsverksamheten och mer tveksamt för trafik- och väghållarverksamheten. Exploateringskontoret äger sin process genom att ha tillgång till nyckelkompetenser inom den egna organisationen – däribland fem utredare och projekteringsledare inom trafik- gatuområdet. Trafikkontoret måste utifrån sitt ansvar för trafiken och som blivande väghållare följa och ibland bemanna exploateringsprojekten. Här uppkommer ibland ett dubbelarbete när de två kontorens trafikplanerare skall nå lösningar utifrån olika perspektiv. Men dubbelarbetet kan enligt revisionskontoret begränsas genom att trafikkontoret ytterligare utvecklar trafik- och väghållarrollen och dialogen med exploateringskontoret. Enligt revisionskontorets uppfattning bör trafik- och väghållaransvaret, utöver nationella regler, råd och riktlinjer handla om stadens mål och policy. Från stadens trafikpolitiska inriktningsmål ner till väsentliga detaljer i hur en trafikanläggning skall utformas. Genom att klargöra och kommunicera mål och policy skapas en gemensam syn på trafikfrågor inom staden. I arbetet med trafiklösningar i exploateringsprojekten kan exploateringskontorets trafikplanerare då lättare se sin del i helheten. Dock kan inte allt klargöras i policy och riktlinjer. Med oförändrad organisation kommer det att finnas en risk för fortsatt dubbelarbete enligt revisionskontorets bedömning.

3.6 Skulle helheten gynnas av en överföring av exploateringskontorets trafikkompetenser till trafikkontoret?

Det finns uppfattningar om att exploateringskontorets trafikkompetenser bör föras över till trafikkontoret. Det ligger normalt inte inom en revisionell granskning att förslå organisationsförändringar. Men då frågan berörts av trafikkontoret under granskningens genomförande vill revisionskontoret ge några synpunkter. Revisionskontoret anser att de två förvaltningsorganisationernas nuvarande utformning är logiska utifrån fullmäktiges beslut om nämndernas uppgifter och kompetenser. Enligt revisionskontoret så skulle en tydligare renodling av trafik-



och renhållningsnämndens väghållar- och framkomlighetsuppdrag genom överföring av trafikkompetenser från exploateringskontoret kunna innebära att trafikfrågorna i sin helhet hanteras bättre vid exploateringar. Som jämförelse kan nämnas att exploateringskontoret idag beställer utredning och projektering av trafikkontoret inom såväl belysning, trafiksignaler som konstruktioner. Trafikutredning och trafikprojekteringar skulle kunna hanteras på liknande sätt. En sådan ansvarsfördelning mellan väghållare och exploatör uppges vara den gängse i landets större kommuner. En organisationsförändring måste dock föregås av en analys av såväl exploateringsverksamheten som trafik- och väghållningsverksamheten. Skulle en förändring göras så bedömer revisionskontoret att en stor del av det gemensamma "ledstångsarbetet" måste korrigeras. Ett förändrat gränssnitt för trafikplanering skapar nya frågor om såväl var ansvarsgränser skall dras som hur samverkan skall ske mellan kontoren och inom respektive kontor.

3.7 Avslutning

Revisionskontoret har utifrån granskningen följande uppfattningar om vad som bör vara vägledande för hur samverkan löses. Trafik- och renhållningsnämnden ska vara stadens expertorgan i trafikfrågor. Trafikkontorets kompetens och kunskaper i trafikfrågor måste tas tillvara vid exploateringar. Det innebär att trafikkontoret måste komma in i processen i ett så tidigt skede att dess förslag och synpunkter verkligen beaktas av exploateringskontoret. Exploateringsnämnden och dess kontor har sedan i uppgift att ta fram ett optimalt förslag utifrån sitt ansvar för exploateringen. Väljs en lösning som utifrån trafikperspektivet inte är den bästa så ska detta dock ske medvetet utifrån en helhetssyn, inte vara resultatet av bristande samverkan. Viktigare och principiella frågor, i synnerhet om kontoren har olika uppfattningar, bör tas upp i båda nämnderna.

Jan-Erik Ek
Enhetschef

Staffan Brunborg
Revisor



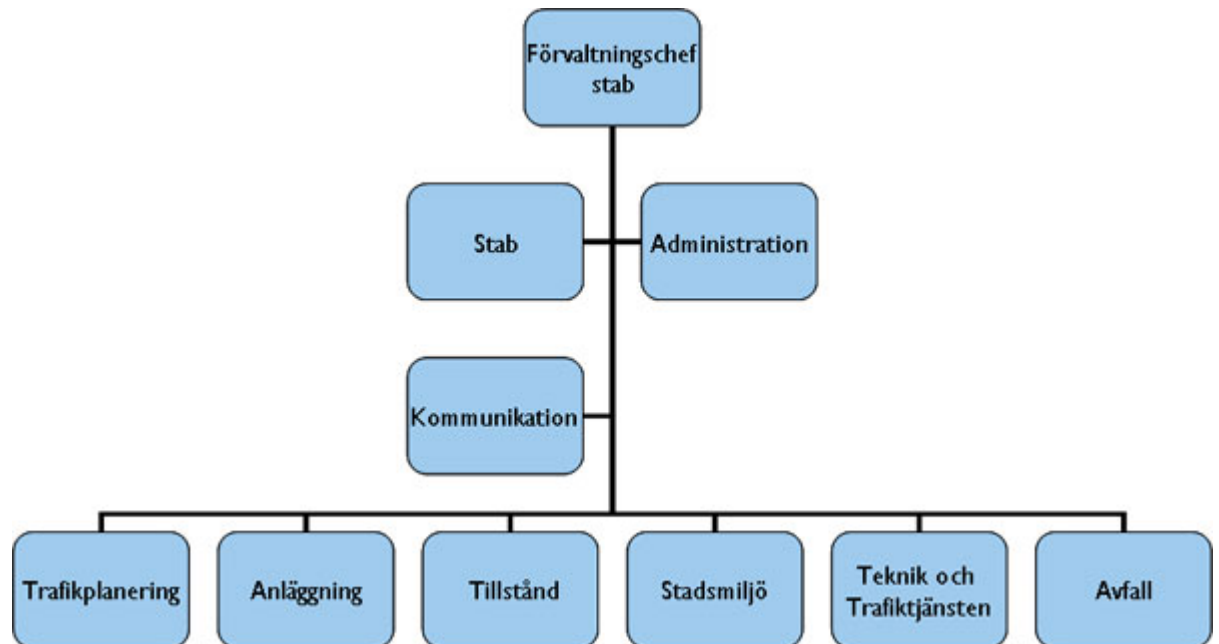
Bilaga 1

Exploateringskontoret



Bilaga 2

Trafikkontoret



Bilaga 3

Avdelning miljö och teknik på exploateringskontoret

