

Styrelsen	2023-02-22
Handling nr	8.1
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2023-02-16

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Uppföljning internkontrollplan 2022

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

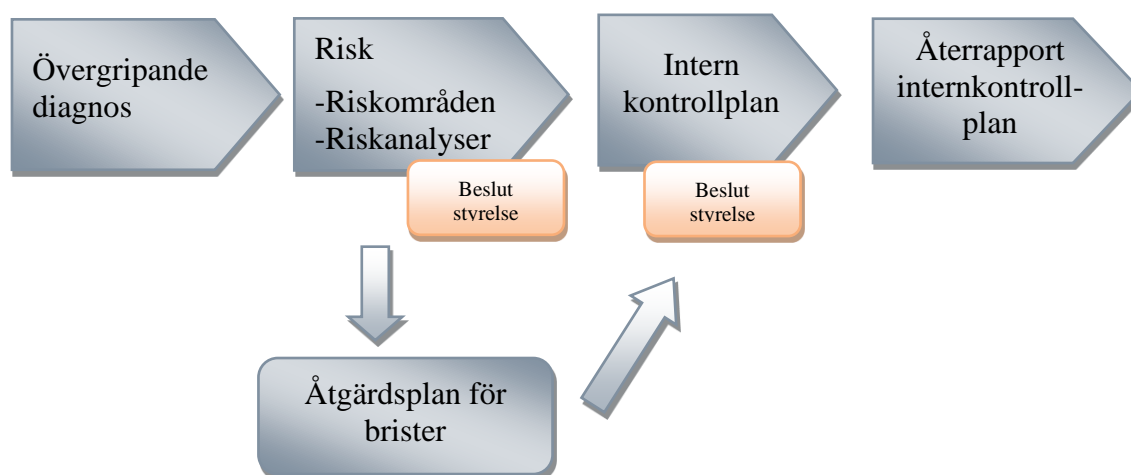
- att lägga bifogad uppföljning av internkontrollplan 2022 till handlingarna, samt
- att internkontrollplan 2023 uppdateras enligt förslag.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Bakgrund

Västrafiks styrelse beslutade i december 2021 om en intern kontrollplan för 2022. Detta är en återrapportering av den planen. Det är det avslutande momentet i den årliga intern kontrollprocessen. Syftet är att ytterst besvara frågan om åtgärderna, till den risk som valts ut fyller sin funktion och är tillräckliga.



Sammanfattning

Internkontrollplanen kan ses i två olika delar. Den första delen säkerställer att befintliga kontrollverktyg efterlevs och underhålls löpande. Den andra delen är stickprovsuppföljning av riskanalysen.

Sammanfattningsvis kan det likt tidigare år för den första delen konstateras att uppföljningen i interkontrollplanen är en viktig och nödvändig del av processen. Det blir en garanti för att uppföljning och underhåll av regler, omhändertagande av synpunkter m m faktiskt sker.

För den andra delen kan det konstateras att arbete pågår för att följa och minimera samtliga kontrollerade risker. Riskerna är dessutom ofta "rörliga" så till vida att när arbetet fortskrider och en viss del åtgärdats uppkommer nya insikter och behov av åtgärder. De större riskerna är mer löpande processer som behöver utvecklas och stärkas i det dagliga arbetet för att minimera påverkan på verksamheten.

Nedan beskrivs kortfattat slutsatsen från uppföljning av respektive kontrollpunkt.

Spelregler

Risk

Risk för att styrande dokument ej efterlevs.

Resultat

Det finns 44 nummer för spelregler.

Uppdatering:

- 33 st är genomgångna och antingen krävs ingen uppdatering eller så har mindre uppdatering gjorts och beslutats.
- 1 st har en pågående större översyn.
- 10 st är makulerade/borttagna ingen ny under året.

Uppföljning:

- Årets uppdateringar samt uppföljningar har gått bra om än att den fortsatt snarare sker inför årsskiftet än i september.
- Bedömningen är att ingen väsentlig avvikelse är noterad.
- Fortsatt variation i genomförandet av uppföljningarna.

Slutsats

Föregående år blev uppdateringar och uppföljningar försenade och avrapporterades slutligen i juni. I år har detta skett mer strukturerat även om det rent tidsmässigt hamnar närmare årsskiftet än i september men alla genomgångar (utom en spelregel som kräver större uppdatering) är klar och vid behov beslutade.

Det är fortsatt variation i hur uppföljningarna genomförs vilket delvis beror på att innehållet i de spelreglerna varierar.

Risikanalys

Risk

Risk för att risikanalysens samtliga punkter saknar åtgärdsförslag.

Resultat

Pandemin förde med sig en förändring i synen på risker. Det som förut kändes som helt orimligt blev med tänkbart. När pandemin började avta så uppstod i stället ett krig i Sveriges närområde, vilket förde med sig nya risker. Samtidigt som riskerna till viss del ändrade karaktär så blev även insikten att förmågan att hantera risker ökade och detta har troligen till en del förändrat innebörden i riskgraderingen. Västtrafik tillsammans med ägaren och partners kan hantera stora utmaningar och samtidigt skydda bolaget och driva verksamheten utifrån den samhällsviktiga funktion som uppdraget medför.

Jämfört med föregående år har antalet risker med högre värdering än riskpoäng 8 ökat från 38 till 44 risker. Samtliga har någon form av åtgärd kopplad till risken. Åtgärderna kan vara i olika faser och av olika karaktär. Vissa syftar till att följa risken, andra att hantera om det uppstår och några åtgärder minimerar risken.

Slutsats

Västtrafik fortsätter att utveckla risikanalysen med tillhörande process som ett av verktygen för att driva verksamheten framåt, med ett medvetet risktänk. Arbetet för att få åtgärd på samtliga risker fortgår, men det kommer vid olika tidpunkter finnas risker som saknar åtgärd eller implementerad åtgärd. Detta ska främst avse nya risker och inte vara återkommande för samma risk från ett år till ett annat.

Rekommendation från revisionen

Risk

Risk att synpunkter och rekommendationer från genomförd revision ej åtgärdas.

Resultat legal bolagsrevision

Bokslutsrevision från 2021 redovisade inga synpunkter som kräver åtgärder. Granskning av intern kontroll och förvaltningsrevision 2021 (inklusive övergripande från IT-revisionen) redovisade 2 rekommendationer (föregående år 3 st).

- Formalisering av intern kontroll – rekommendation att arbetet fortsätter och ges prioritet. Detta har efterlevts under året.
- IT-säkerhet fortsatta rekommendationer enligt särskild rapport. Arbetet har pågått under 2022 och fortsätter.

Resultat lekmannarevision

Under 2021 års granskning gjordes ett antal olika granskningar:

- Fördjupad granskning rekrytering chefer och medarbetare inom Västtrafik AB.

Revisorernas rekommendationer var att:

- Säkerställa en enhetlig och transparent bedömning av kandidater vid rekryteringar.
 - Systematisera kontroller vid rekryteringsprocessen.
- Fördjupad granskning stödåtgärder externa parter som syftade till att bedöma om nämnder och styrelser har utformat en tillräcklig intern styrning och kontroll vid lämnande av stödåtgärder eller förändrade villkor avseende covid-19 till externa parter.

Revisorerna lämnade inga rekommendationer.

- Fördjupad granskning av ägarstyrning där granskningen gjordes utifrån regionstyrelsen men Västtrafik var en del av granskningen.

Revisorernas rekommendationer lämnades till regionstyrelsen.

- Granskning av Västra Götalandsregionens styrning av investeringar i infrastruktur och fastigheter för kollektivtrafiken.

Revisorernas rekommendationer lämnades till regionstyrelsen och berörda nämnder.

Genomgång visar att Västtrafik ännu av olika skäl inte åtgärdat rekommendationerna avseende rekrytering av chefer och medarbetare. Uppföljning visar att målsättningen är att synpunkterna omhändertas under 2023.

Slutsats

Revisionernas rekommendationer från år 2021 har i delvis omhändertagits och där så är nödvändigt fortsätter aktiviteter att pågå.

Kostnadsutveckling byggprojekt

Risk

Risk för negativ kostnadsutveckling på olika byggprojekt. Brist på kunskap hur effektiviteten ska mätas kan leda till ineffektiva byggnationer med höga kostnader som följd.

Resultat

Risken för höga byggkostnader för infrastrukturprojekt kopplat till kollektivtrafiken, har löpande diskuterats i gemensamma övergripande ledningsgruppen för fastighetsinvesteringar där representanter från Västtrafik och Västfastigheter ingår.

Olika initiativ och åtgärder pågår eller har genomförts för att hantera frågan.

Ett försök har gjorts att jämföra de av Västtrafiks depåprojekt som kommit längst i processen med ett depåbygge i ett grannlän. Det konstaterades att det mot bakgrund av de material som fanns att tillgå var det svårt att göra en direkt jämförelse.

Erfarenheterna från arbetet finns ändå med i andra byggprocesser som står på tur t ex Skövdedepån. Det framgår att arbetet med att analysera skillnader i kostnad för depåbyggnadsprojekt, och andra byggnadsprojekt, behöver fortsätta för att lära och utveckla arbetssätt där så är tillämpligt.

Vidare pågår ett initiativ i projekt depå Vädermotet som syftar till att genomlysna den planerade lösningen utifrån en mer detaljerad beskrivning av bygglösningen och dess komponenter kopplat till prognosticerade kostnader. På så sätt kan kraven för projektet omprövas och ställas mot den kostnad som krävs för projektet. Avsikten är att detta sätt att analysera ett byggprojekt kommer kunna tillämpas även på andra byggprojekt framöver.

Ett annat initiativ har varit att arbetet med ett program för teknisk standard (PTS) Bussdepåer. Syftet med införandet av programmet är att genom att standardisera tekniska lösningar och lokalutformningar underlätta arbetet i de tidiga skedena av ett projekt. Genom framtagande av typrum skapas mer kostnads- och resurseffektiva arbetssätt i kommande projekt samt bättre lokaler för kunder.

Västtrafik har också i ett bussdepånätverk som består av trafikhuvudmän från Sverige och Norge tagit initiativ till framtagande av nyckeltal kopplat till byggnation av bussdepåer. Nyckeltal som både belyser kostnaden i relation till antal bussar och nyckeltal som belyser olika typer av dimensionering, parkeringsytor, och administrativa ytor. När detta finns på plats kommer det vara en stor hjälp i analysen av våra egna projekt.

Slutligen görs det också löpande utvärdering och erfarenhetsutbyte för de projekt som kommit längre i byggfasen.

Slutsats

Sammantaget så är risken för ökade kostnader i byggprojekt kopplat till bristande erfarenhet tydligt identifierad. Åtgärder tas fram löpande för att skapa förutsättningar att minimera risken i kommande och pågående projekt.

Området är komplext och det finns i flera fall speciella förutsättningar som påverkar kostnaderna. De aktiviteter som pågår syftar till att skapa verktyg för uppföljning av projekt, tidigt i processerna, samtidigt som kunskaps- och erfarenhetsbanken byggs på för att skapa kostnadseffektiva infrastrukturprojekt för kollektivtrafiken.

Genomgången visar på att arbetet kommit en bra bit på väg men det är väsentligt att:

- fortsätta med de pågående aktiviteterna kopplat till standardisering och erfarenhetsbank.
- säkerställa att arbetet med gemensamma nyckeltal i bussdepånätverket genomförs och att en analys görs av utfallet.
- risken inför kommande år utvärderas mot bakgrund av genomförda aktiviteter och analyser.

Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor

Risk

Risk för att inte nå målen i Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor.

Resultat

Genomgången visar att riskerna skiljer sig åt för de fem olika målområdena i strategin.

- Ett fullt tillgängligt prioriterat nät
- Ett gott bemötande till alla resenärer
- Resenärerna ska känna sig trygga i kollektivtrafiken
- Inkluderande kommunikation
- Strategisk planering för jämlik kollektivtrafik.

Det kan konstateras att genomförandet av alla åtgärder i handlingsplanen bedöms vara nödvändig för att alla kundgrupper skall kunna använda kollektivtrafiken. Genom att involvera olika kundgrupper i utvecklingsarbetet ökar förmågan för Västtrafik till förbättrade arbetssätt och beslut.

Det visar sig också att det delade ansvaret mellan olika aktörer för åtgärder påverkar möjligheten att bidra till resenärens helhetsupplevelse av kollektivtrafiken. Brister i samarbetet och otydlighet i ansvarsfördelning har en negativ påverkan för resenären.

Idag saknas riktlinjer för tillgänglighet på hållplats och ansvaret för framtagande av dessa är otydligt, vilket i sin tur försvårar uppföljning och redovisning samt information till resenär.

Genomförandet av vissa åtgärder har försenats på grund av pandemin.

Slutsats

Strategin omfattar hela Västtrafiks verksamhet inklusive det arbete som trafikföretagen utför. Det krävs samarbete med andra externa parter (exempelvis kommuner, Västfastigheter och Trafikverket) för att helheten för resenär skall fungera.

Det finns utmaningar i att samlat kunna planera, genomföra och följa upp dessa åtgärder.

Genomförande av åtgärder i handlingsplan för en kollektivtrafik på jämlika villkor omfattar åtgärder inom fem målområden. Arbetet pågår i enlighet med handlingsplanen, men det finns förbättringspotential för det interna samarbetet i arbetet. Det uppstår målkonflikter mellan exempelvis mål för jämlik kollektivtrafik och ekonomiska förutsättningar. Sådana

måste avvägas, beskrivas och konsekvens beskrivas så att väl underbyggda beslut, baserade på fakta, kan tas.

Trängsel och trygghet

Risk

Risk att kunderna har fått ett annat perspektiv på trängsel och trygghet efter pandemin. Det kan upplevas tryggare att resa på annat vis.

Resultat

Genomgången visar att inom området leverans följer Västtrafik veckovis resande-utvecklingen och trängsel ombord. I denna veckorapport följs trängsel enligt den definition av trängsel som Västtrafik tog fram under pandemin. På vissa turer och linjer har Västtrafik haft fullsatta fordon. Västtrafik och trafikföretagen har jobbat aktivt med att förstärka där så finns ett behov.

Inom kundområdet har Västtrafik under 2022 gjort djupintervjuer med kunder för att utforska hypoteser kopplat till visualisering av trängsel på hållplats och i realtidsskyltar specifikt. Undersökningen har även givit mer förståelse kring hur kunderna ser på trängsel efter pandemin. Undersökningen visar på att kunderna har lagt pandemin bakom sig. Nu när samhällsrestriktionerna har lättats och en majoritet av den svenska befolkningen är fullvaccinerade är oron för trängsel ombord inte lika påtaglig längre. På hållplatsen vill kunden främst ha koll på sin avgång, att den går som planerat. Studien landade i att trängselprognos i realtidsskyltar inte ska prioriteras nu då kunden ändå kommer att sträva efter att göra den resa de planerat.

Västtrafik gör även olika löpande kundnöjdhetsundersökningar ombord där bl a trygghetsfrågor följs. Västtrafiks marknadsandel visar även den att i slutet av 2022 så har nästan hela tappet som pandemin gav upphov till återhämtats. Marknadsandelen för kollektivtrafiken i Västra Götaland motsvarande 31% i slutet av året att jämföra med ca 33% under 2019.

Slutsats

Västtrafik ser inte att kundens perspektiv på trängsel har förändrats som befarat efter pandemin. Trängseln kommer fortsatt att mätas, men trängselfaktorn för att mäta detta ombord kommer att återgå till samma nivåer som före pandemin. Västtrafik och partnerföretagen kommer fortsatt att arbeta aktivt med att följa trängsel men då med fokus på utsättning av förstärkningstrafik likväl som för inspel till kommande års trafikplan och förändringar i den ordinarie trafiken på samma sätt som före pandemin.

Sammantaget blir slutsatsen att Västtrafik följt risken löpande och där behov uppstått gjort utvärderingar för att fatta underbyggda beslut. De olika uppföljningar som gjorts och de kundinsikter vi fått, visar att risken kommer värderas lägre i kommande arbete med nästa riskanalys.

Internkontrollplan 2022

Risk	Kontrollmoment	Kontrollansvarig	Kontrollmetod	Kommentar
Återkommande punkter				
Risk för att styrande dokument ej efterlevs.	Uppföljning och sammanställning av samtliga spelreglers specifika uppföljningar samt noterade avvikelser.	Lars Backström /Sara Frank	Återrapporteras	Återrapporteras
Risk för att riskanalysens samtliga punkter saknar åtgärdsförslag.	De flesta risker i Västrafiks Riskanalys 2022 har dokumenterade åtgärder, men några saknas. Dessa ska åtgärdas. Uppföljning av att detta ska ske.	Lars Backström /Sara Frank	Återrapporteras	Återrapporteras
Risk att synpunkter och rekommendationer från genomförd revision ej åtgärdas.	En uppföljning ska ske att bolaget hanterat synpunkter och rekommendationer. Med hanterat menas att tillämpliga åtgärder genomförts eller att motivering finns för kvarstående öppna frågeställningar.	Lars Backström /Sara Frank /m fl	Återrapporteras	Återrapporteras
Förslag från Riskanalysen				
Risk Kostnadsutveckling på olika byggprojekt. Brist på kunskap hur effektiviteten ska mätas kan leda till ineffektiva byggnationer med höga kostnader som följd.	Uppföljning av benchmarking samt insikter. Införda åtgärder för att motverka risken.	Lars Backström/ Sara Frank	Återrapporteras	Återrapporteras
Risk för att inte nå målen i Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor.	Uppföljning av arbetet i enlighet med befintlig handlingsplan, eventuella risker samt åtgärder för att motverka dessa.	Lars Backström/ Camilla Holtet	Återrapporteras	Återrapporteras
Risk att kunderna har fått ett annat perspektiv på trängsel och trygghet efter pandemin. Det kan upplevas tryggare att resa på annat vis.	Uppföljning av resandets utveckling samt genomförda åtgärder. Status på risken samt tillkommande behov av åtgärder.	Lars Backström/ Anna Johansson/ Sarah Irlund	Återrapporteras	Återrapporteras

//