

Styrelsen	2022-02-23
Handling nr	8.1
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2022-02-16
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Uppföljning internkontrollplan 2021

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att lägga bifogad uppföljning av internkontrollplan 2021 till handlingarna, samt
- att ge VD i uppdrag att återrapportera status Västtrafiks spelregler vid styrelsesammanträdet i juni 2022.

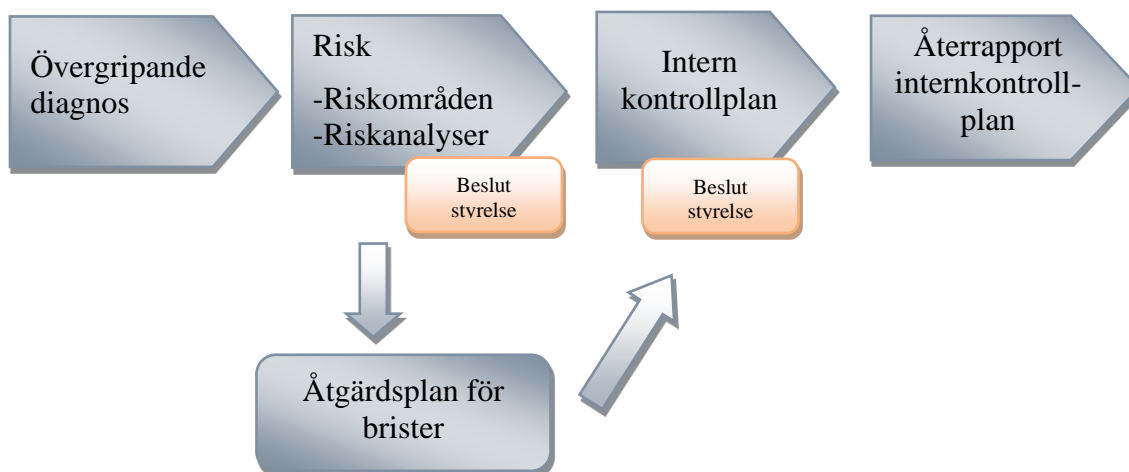
Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

BAKGRUND

Västrafiks styrelse beslutade i december 2020 om en intern kontrollplan för 2021. Detta är en återrapportering av den planen. Det är det avslutande momentet i den årliga interna 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. Första delen handlar om att säkerställa att befintliga kontrollverktyg efterlevs och underhålls löpande. Den andra delen är stickprovsuppföljning av riskanalysen.

Sammanfattningsvis för den första delen kan 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. Det har under hela 2021 varit en speciell situation med ett mer operativt fokus utifrån konsekvenser av pandemin. Samtidigt har Västrafik flyttat uppföljning och uppdatering av spelregler från december till september. Utifrån detta kan konstateras att en större eftersläpning av arbetet har inträffat. Västrafik har en del restpunkter kvar att hantera även efter styrelsemötet.

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 åtgärder som behövs. 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 42 nummer för spelregler

Uppdatering:

- 18 st är genomgångna och antingen krävs ingen uppdatering eller så har mindre uppdatering gjorts och beslutats (ett antal av dem något sent).
- 11 st saknar uppdatering och uppföljning.
- 4 st har en pågående större översyn.
- 1 st behöver genomföra större uppdateringar som ej påbörjats.
- 8 st är makulerade/borttagna ingen ny under året.

Uppföljning:

- Bedömningen är att ingen väsentlig avvikelse är noterad.
- Anpassningar i processer krävs på sina ställen oftast i form av förtydligande där avvikelser/felaktigheter uppstått på grund av otydligheter.
- Fortsatt något svårt att genomföra uppföljning.

Slutsats

Föregående år (2020) genomfördes ingen uppföljning dels p g a pandemin men främst p g a att Västtrafik flyttat sista datum för årlig uppdatering från 1 februari till 1 september i syfte att uppnå en jämnare arbetsfördelning på uppföljningar över året. I år kan det konstateras att, återigen troligen p g a pandemin men kanske även ovana med uppföljning under hösten, ett större antal fortfarande inte genomgångna.

Åtterrapporering till styrelsen ska ske senast juni 2022 avseende de 11 spelregler som saknar uppföljning samt de 4 som ligger inom pågående större översyn.

Risicanalys

Risk

Risk för att risicanalysens samtliga punkter saknar åtgärdsförslag.

Resultat

Pandemin har fört med sig en annorlunda syn på risker. Dels är det en påminnelse av att det som kändes orimligt faktiskt helt plötsligt inträffade. Men också att 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 minskat från 56 till 38 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 risicanalysen 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. Det är ofrånkomligt, men ska främst avse nya risker och inte vara återkommande 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 2020 redovisade inga synpunkter som kräver åtgärder. Granskning av intern kontroll och förvaltningsrevision 2020 (inkl övergripande från IT-revisionen) redovisade 3 rekommendationer (föregående år 5 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 fortgått under 2021 även om även detta år varit utmanande så har steg tagits.
- Inköpsrutin – utveckling av uppföljning avseende inköp och LOU. Fortsatt arbete för att stärka intern kontroll och uppföljning har bedrivits.

Resultat lekmannarevision

Vid 2020 års granskning framkom ett antal rekommendationer i samband med fördjupad granskning av styrning, uppföljning och kontroll av konsulter. Västtrafik har

sedan dess arbetat vidare utifrån de rekommendationer som framkom men även utvidgat arbetet. Rekommendationerna bedöms omhändertagna, men arbetet fortsätter ur ett större perspektiv under 2022.

Slutsats

Revisorernas rekommendationer från 2018 har delvis omhändertagits och där så bedöms nödvändigt fortsätter aktiviteter att pågå.

Införandet av Tre zoner

Risk

Risk för att införandet av ny geografimodell med tre zoner för med sig oförutsedda negativa effekter på intäkterna, negativa reaktioner på ny prissättning bland kunder och invånare, att kundnära medarbetare inte har tillräcklig kunskap, eller oförutsedda tekniska problem.

Resultat

Ekonomiperspektiv

Mot bakgrund av att Västtrafik är i ett läge där antalet resor, antalet sålda biljetter och vilken typ av biljett kunder köper har förändrats betydande och troligen bestående, kommer en uppföljning - där effekten av zonindelning ska separeras från förändringar med anledning av pandemin - inte att vara möjlig. Västtrafik följer löpande försäljning och intäkter inom olika biljettslag och zoner, och fortsätter att göra det, men kommer inte att kunna separera förändringar utifrån Tre zoner från andra förändringar såsom pandemin.

Kundperspektiv

Den nya zonindelningen har funnits i över ett år och det har inte uppstått några större otydligheter inom detta område. Västtrafik arbetar löpande med att säkerställa kundnära medarbetares kunskap om zoner, sortiment och priser. Samtidigt infördes den nya zonindelningen under pandemin då restriktioner gjort att resandet varit mycket lägre än tidigare. Det är troligt att det finns kunder som inte rest i den nya zonindelningen. Det finns situationer då Västtrafik fortsatt behöver göra förändringar för att möta kundernas behov av kunskap. Ett exempel är att vid arbetet med att öppna framdörrarna framkom att många kunder som reste inom en zon köpte zon A, trots att det var inom zon C resan gick inom. För att hjälpa kunder att köpa rätt biljett lades kommunernas namn till inför köp av en biljett i Västtrafik To Go.

Teknikperspektiv

Tre zoner innebar en stor teknisk lansering där hela sortimentet och zonindelningen byttes vid ett tillfälle. Biljettförsäljningen pågick kontinuerligt under hela lanseringen. Endast en handfull mindre fel uppkom, vilka åtgärdades snabbt, och utgjorde inga problem för kunderna eller de som möter kunderna.

Slutsats

Införandet av Tre zoner har gått bra. Utifrån kund och tekniskt perspektiv finns inga större avvikelser. Ur ett ekonomiskt perspektiv genomfördes införandet samtidigt som en pandemi vilket påverkat Västtrafiks biljettintäkter i stor omfattning både på kort och lång sikt. En utvärdering av ny prisstruktur jämfört tidigare struktur är inte möjlig.

Införande storskalig eldrift

Risk

Risk storskaligt införande av eldrift i kombination med behovet från trafiken i Göteborg samt Göteborgsområdet för med sig att depåfrågan blir ännu mer kritiskt. Risk att inte kunna finna depåer med rätt läge kan leda till att elektrifiering av trafiken inte kan ske enligt plan alternativt till en hög kostnad, vilket för med sig att sätta miljömål inte uppnås.

Resultat

Kundperspektivet

Införandet bedöms inte ha påverkat kunderna annat än positivt.

Leveransperspektivet

Allt eftersom arbetet fortskridit har det visat sig att den stora utmaningen funnits i infrastrukturen dels vad avser laddinfrastruktur men framförallt vad avser depåkapacitet. Det har krävt ett omfattande arbete, men riskerna eliminerades till slut och depåkapacitet är utifrån olika lösningar numera hanterad.

Ekonomiperspektivet

Det var i ett inledande skede osäkert hur ekonomin skulle påverkas av större införande av eldrift. I de första upphandlingarna villkorades elfordon. Kostnadsökningarna var av mindre omfattning och kunde sedan täckas av ökad effektivitet i avtalet i stort vilket givit ett väsentligt överskott. Antalet fordonstillverkare har ökat och batterier är idag mer energieffektiva och hållbara. Kvarvarande diskussioner för framtida upphandlingar finns, avseende index och kostnadstäckning av förändringar i elpriset under avtalstiden.

Slutsats

Omställningsarbetet till storskalig eldrift har fört med sig hårt arbete och under perioder osäkra förutsättningar som ställt krav på flexibilitet och nytänk för att säkerställa trafiken på kort och lång sikt. Införandet har sedan genomförts utan något annat än positiv påverkan på kund. Ur ett ekonomiskt perspektiv befarades trafikupphandlingarna kunna medföra kostnadsökningar. Men de senaste årens upphandlingar där storskalig eldrift varit en del, har sammantaget medfört stora positiva ekonomiska effekter. Det finns fortsatta diskussioner nationellt vad avser elprisets utveckling och indexkonstruktion i framtida avtal.

Avtalsföljsamhet

Risk

Risk för brister i avtalsföljsamheten, befogenheter samt bedömning av nytta för Västtrafik. (Västtrafik har ett stort antal leverantörer gäller ej trafikavtal.)

Resultat

Västtrafiks inköp utgår från av styrelsen beslutad policy för inköp och upphandling. Västtrafiks ledningsgrupp har beslutat om regelverk för Inköp och upphandling. Regelverkets syfte är att säkerställa att gällande lagar följs och att inköp görs genom ett effektivt och hållbart nyttjande av resurser i linje med beslut. Uppdatering och anpassning av spelregeln har senast skett 2022.

Västtrafik har fortsatt inget systemstöd för att följa upp avtalsföljsamhet. Situationen är densamma som tidigare år och samma systemstöd med tre separata system används. Övergripande kan konstateras att bolaget gör månadsvis uppföljning av 90% av kostnadsmassan (trafikkostnader).

Resterande andel, ca 10 % analyseras kostnadsmässigt utifrån projektuppföljning, investeringar, kostnadsanalyser utfall såväl som mot budget och vid avvikelser speciella riktade uppföljningar. Västtrafik har under året gått igenom samtliga leverantörer i leverantörsreskontran och kategoriserat dem utifrån avtal. Utifrån det har även analys gjorts ur upphandlingsperspektivet. Endast ett fåtal mindre avvikelser kvarstår. För nyupplägg av leverantörer finns en rutin som ska säkerställa avtals-koppling och klassificering för uppföljning. Upphandlingsplanen har utökats med en uppföljningsdel och återrapportering ska ske till styrelsen två ggr/år. Arbetet kommer fortsätta under 2022.

Konsultförmedling och tillhörande processer (inklusive process för konsulter som ej omfattas av konsultförmedlingsavtalet) har etablerats i verksamheten och arbets sättet är nu väl känt. Uppföljning sker för att säkerställa processen och undantag hanteras i särskild beslutsgrupp.

Slutsats

Arbetet under året har medfört förbättringar, men utifrån ett totalt avtalsföljsamhetsperspektiv behöver de manuella analyserna vara en återkommande rutin för att säkerställa kontrollen långsiktigt.

Process för konsultförmedling såväl som för konsulter som ej omfattas av konsultförmedlingen är framtagen och etablerad. Uppföljning sker för att säkerställa processen och undantag hanteras i särskild beslutsgrupp.

Internkontrollplan 2021

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 2020 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 för att införandet av ny geografimodell med tre zoner för med sig oförutsedda negativa effekter på intäkterna, negativa reaktioner på ny prissättning bland kunder och invånare, att kundnära medarbetare inte har tillräcklig kunskap, eller oförutsedda tekniska problem.	Sammanfattande uppföljning av införandet samt påverkan 2021 ur perspektiven; -Kund -Ekonomi -Teknik/implementation	Lars Backström/ Maria Björner- Brauer	Återrapporteras	Återrapporteras
Risk Storskaligt införande av eldrift i kombination med behovet från trafiken i Göteborg samt Göteborgsområdet för med sig att depåfrågan blir ännu mer kritiskt. Risk att inte kunna finna depåer med rätt läge kan leda till att elektrifiering av trafiken inte kan ske enligt plan alternativt till en hög kostnad, vilket för med sig att sätta miljömål inte uppnås.	Sammanfattande uppföljning av införandet samt påverkan 2021 ur perspektiven -Kund -Leverans -Ekonomi	Lars Backström/ Anna Johansson	Återrapporteras	Återrapporteras
Risk för brister i avtalsföljsamheten, befogenheter samt bedömning av nytta för Västrafik. (Det finns stort antal leverantörer gäller ej trafikavtal.)	Uppföljning av åtgärder samt bedömning av omfattning i antal/volymer vid utgången av 2021.	Lars Backström/ Camilla Holtet	Återrapporteras	Återrapporteras

//