

Granskning av kollektiv- trafiken

Region Värmland

2019

Projektledare, Peter Aschberg, Certifierad kommunal revisor

Projektmedarbetare, Sara Ljungberg

Kvalitetssäkrare, Maria Jäger, Certifierad kommunal revisor



Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1. Inledning	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Syfte och revisionsfrågor	5
1.3 Revisionskriterier	6
1.4 Avgränsning	6
1.5 Metod	6
2. Granskningsresultat	7
2.1 Revisionsfråga 1: Styrdokument och implementeringen av dessa	7
2.1.1. Iakttagelser	7
2.1.2 Bedömning revisionsfråga 1	8
2.2 Revisionsfråga 2: Sammanslagning av IT-system samt hantering av avtal	9
2.2.1 Iakttagelser	9
2.2.1. Bedömning revisionsfråga 2	11
2.3 Revisionsfråga 3: Utveckling, styrning, uppföljning och kostnadsutveckling	11
2.3.1. Iakttagelser	11
2.3.2. Bedömning revisionsfråga 3	15
2.4. Revisionsfråga 4: Styrning enligt trafikförsörjningsprogrammet	16
2.4.1 Iakttagelser	16
2.4.2 Bedömning revisionsfråga 4	16
2.5. Revisionsfråga 5: Regional kollektivtrafikmyndighet	17
2.5.1. Iakttagelser	17
2.5.2. Bedömning revisionsfråga 5	18
2.6 Revisionsfråga 6: Internkontrollplaner	18
2.6.1 Iakttagelser	19
2.6.2. Bedömning revisionsfråga 6	21
Revisionell bedömning	22
Rekommendationer	22
Bilaga 1, dokumentförteckning	24

Sammanfattning

Vid regionbildningen 2019-01-01 överfördes verksamheterna från Värmlandstrafik AB, Karlstadsbuss och kollektivtrafikmyndigheten i kommunalförbundet Region Värmland till, "nya" Region Värmland. Verksamheten bedrivs i förvaltningsform och finansieras från och med 1 januari 2019 via skatteväxling. Från och med 1 april 2019 finns medarbetare från samtliga organisationer i gemensamma lokaler. Kollektivtrafiken i Värmland upphandlar läns- och tätortstrafik med buss, tåg, skoltrafik samt bedriver i egen regi servicetrafik för färdtjänst och sjukresor.

Då kollektivtrafiken är en verksamhet som tidigare inte funnits inom f.d. landstinget, har revisorerna utifrån sin riskanalys beslutat att genomföra en granskning inom området.

Syftet med granskningen är att granska om Regionstyrelsen samt Kollektivtrafiknämnden, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden, har en ändamålsenlig styrning, uppföljning och kontroll avseende kollektivtrafiken i regionen på en övergripande nivå.

Vår sammanfattade revisionella bedömning utifrån syftet är att:

- Regionstyrelsen, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden delvis har en ändamålsenlig styrning, uppföljning och kontroll avseende kollektivtrafiken i regionen på en övergripande nivå.
- Kollektivtrafiknämnden, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden, delvis har en ändamålsenlig styrning, uppföljning och kontroll avseende kollektivtrafiken i regionen på en övergripande nivå.

Vi grundar vår sammanfattade revisionella bedömning på de bedömningar vi har gjort till respektive revisionsfråga och som framgår nedan.

Revisionsfråga 1: Har styrelsen och nämnden, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden, tillsett att det finns ändamålsenliga styrdokument och att dessa implementerats i den nya sammanslagna verksamheten?

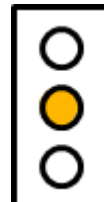
Granskningen visar att **regionstyrelsen**, utifrån sitt uppdrag och ansvarsområde, har tillsett att det finns styrdokument som reglerar verksamheten och preciserar styrelsens ambitioner. Styrelsen har bland annat antagit en nämndplan i enlighet med "Allmänna bestämmelser för styrelse och nämnder" men har inte säkerställt att det fastställts en förvaltningsplan för kommunstyrelsens förvaltning.

Granskningen visar att **kollektivtrafiknämnden**, utifrån sitt uppdrag och ansvarsområde, har tillsett att det finns styrdokument som reglerar verksamheten och preciserar nämndens ambitioner. Styrdokument bedömer vi dock inte har tagits fram i korrekt ordning. Utifrån intervjuer och våra iakttagelser i övrigt bedömer vi att det finns behov av att utveckla och implementera styrdokumenten ytterligare.

Bedömning: Delvis uppfyllt för både nämnderna.

Revisionsfråga 2: Har styrelsen och nämnden, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden, tillsett att regionsammanslagningen avseende kollektivtrafiken skett på ett ändamålsenligt sätt med tanke på överföring/sammanslagning av IT-system (främst ekonomi- samt lönesystem) samt har avtal med leverantörer tecknats om till att gälla regionen?

Sammanslagningen avseende IT-system är vid tillfället för intervjuerna ännu inte genomförd, vilket inte är tillfredställande. Fördröjningen avseende sammanslagning av ekonomisystem bedöms



ha påverkat redovisningsarbetet negativt. Det pågår ett projekt för att tillgodose behoven. Majoriteten av de avtal som kan tecknas om har tecknats om. Avtal, främst rörande servicetrafiken, finns kvar att teckna om.

Bedömning: Delvis uppfyllt för både nämnderna.

Revisionsfråga 3: Utvecklar, styr och följer nämnden upp verksamheten i enlighet med nämndplanen? Beaktas behovet av att dämpa kostnadsutvecklingen, då kollektivtrafiken identifierats som ett riskområde för planperioden i regionplanen?



Styrning och utveckling har till del påverkats negativt av att styrdokument fastställts sent. Vi bedömer även att det finns behov av att tydliggöra styrprocess samtidigt som det är något som naturligt kan falla på plats när den nya organisationen ges möjlighet att tillsammans planera inför kommande år. Vi bedömer att nämndplanen utgör utgångspunkten för nämndens styrning och utveckling och att nämnden arbetar med fastställda fokusområden.

Bedömning: Delvis uppfyllt.

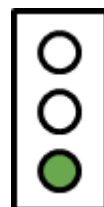
Direktiv och ordning för **uppföljningen** beskrivs i nämndplan och i internkontrollplan men följs inte fullt ut, då ekonomi bara följs upp tertiälvist. Vi ser även behov av att nämnden behöver utveckla uppföljningen så att den omfattar fler indikatorer/styrmått som inkluderar hela kollektivtrafikverksamheten.

Bedömning: Delvis uppfyllt.

Kostnadsutvecklingen bedömer vi inte beaktas i tillräcklig utsträckning av nämnden då ekonomin inte följs månadsvis och vi inte kan se att nämnden har vidtagit åtgärder för att hålla kostnaderna inom budget. I ett längre perspektiv bedömer vi att nämnden har ett tydligt fokus på att skapa bättre planeringsförutsättningar och en högre kostnadseffektivitet genom intern samordning och större upphandlingar.

Bedömning: Delvis uppfyllt.

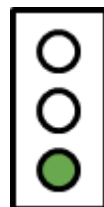
Revisionsfråga 4: Styr och leder nämnden kollektivtrafiken i enlighet med Regionalt trafikförsörjningsprogram för Värmland 2017–2021?



Vi kan konstatera att nämndplanen och kollektivtrafikverksamhetens verksamhetsplan tydligt utgår ifrån och relaterar till trafikförsörjningsprogrammet. Programmets mål konkretiseras till fokusområden i nämndplan som nämnden och kollektivtrafikens ledningsgrupp använder i sin styrning och ledning av kollektivtrafikverksamheten.

Bedömning: Uppfyllt.

Revisionsfråga 5: Uppfyller nämnden de krav/utförs de uppgifter som föreskrivs en regional kollektivtrafikmyndighet?



Utifrån vår kontroll av kollektivtrafiknämndens följsamhet till berörda lagrum i lagen om kollektivtrafik bedömer vi att kollektivtrafiknämnden uppfyller de krav som föreskrivs en regional kollektivtrafikmyndighet.

Bedömning: Uppfyllt.

Revisionsfråga 6: Finns ändamålsenliga internkontrollplaner rörande kollektivtrafiken?



De fördjupningar som sker bedömer vi främst är av uppföljande karaktär. Med utgångspunkt i bland annat SKL:s och COSO:s vägledningar om intern kontroll, anser vi att det är tydligt att internkontrollarbete och en internkontrollplan ska grundas i riskanalyser. Riskanalysen ska resultera i att risker identifieras, värderas och kontrolleras som grund till att motverka att en negativ händelse eller avvikelse uppstår. Denna mer förebyggande dimension av den interna kontrollen,

till skillnad från uppföljningar, bedömer vi utifrån intervjuer och vår kontroll av internkontrollplanerna saknas.

Vi kan konstatera att regionstyrelsen ännu inte har berett regionfullmäktige möjligheten att besluta om ett nytt program för uppföljning av privata utförare, enligt Kommunallagen Kap. 5, 3 §.

Bedömning: Delvis uppfyllt.

Rekommendationer

Utifrån våra erfarenheter i granskningen lämnar vi följande rekommendationer:

- Regionstyrelsen bör säkerställa att det skapas en tydligare beskrivning av Region Värmlands styrmodell och relationen mellan olika styrdokument. Regionstyrelsen bör även säkerställa att det tas fram en förvaltningsplan och att den och övriga styrdokument relaterat till styrmodellen implementeras fullt ut i organisationen. Vi noterar vid vår granskning av regionstyrelsens protokoll 2019-10-15 att en riktlinje för styrande dokument i Region Värmland har beslutats.
- Regionstyrelsen behöver i samverkan med kollektivtrafiknämnden säkerställa att styrprocessen med roller och ansvar utifrån Region Värmlands styrmodell och reglementen, tydliggörs och implementeras fullt ut. Då Region Värmlands styrmodell är ny för organisationen anser vi att det är viktigt att regionstyrelsen snarast behöver säkerställa att den fullgör regionfullmäktiges intentioner.
- Kollektivtrafiknämnden och regionstyrelsen behöver även säkerställa att kollektivtrafikverksamheten snarast inkluderas fullt ut i Region Värmlands IT-system. Styrdokument kopplat till IT-verksamhet behöver utformas med hänsyn till specifika behov inom kollektivtrafiken. Överföringen av information till nya system exempelvis Rainsdance och Heroma bör beaktas i nämndernas riskanalyser som grund till nämndernas internkontrollplaner.
- Kollektivtrafiknämnden behöver säkerställa att de kvarvarande avtal som kan skrivas över till Region Värmlands skrivs om så snart som möjligt.
- Utifrån kollektivtrafiknämnden ansvar för utveckling, styrning och uppföljning anser vi att nämnden bör säkerställa att fler indikatorer/styrmått, som speglar alla verksamheter, tas fram. Detta för att nämnden löpande ska kunna följa upp samtliga verksamheter och kunna ha en aktiv dialog med regionstyrelsen kring genomförandet och om eventuella åtgärder för måluppfyllelse. Nämnden bör också månadsvis följa upp ekonomin. Vid avvikelser behöver nämnden tidigt ha en kommunikation med regionstyrelsen om åtgärder. Beslut om åtgärder bör framgå av protokoll.
- Kollektivtrafiknämnden bör säkerställa en långsiktighet i sin planering så att eventuella investeringar och ökade driftkostnader tidigt kommuniceras till regionstyrelsen som grund till långsiktig planering och god ekonomisk hushållning.
- Med utgångspunkt i SKL:s rekommendationer om internkontroll bör regionstyrelsen tillse att det tas fram tydligare direktiv för hur internkontrollarbetet ska bedrivas inom Region Värmland. Direktiv bör bland annat omfatta arbetet med riskanalys, kontrollaktiviteter, dokumentation, rapportering och nämndernas delaktighet i arbetet. Direktiven bör kompletteras med lämpliga mallar för riskanalys, internkontrollplaner samt för dokumentation av genomförda kontrollmoment, som grund till ett enhetligt arbetssätt. Både regionstyrelsen och kollektivtrafiknämnden bör utveckla sitt internkontrollarbete och sina internkontrollplaner.
- Regionstyrelsen bör säkerställa att regionfullmäktige bereds möjlighet att besluta om ett nytt program för uppföljning av privata utförare och att det inkluderar privata utförare inom kollektivtrafikverksamheten.

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Region Värmlands revisorer har ansvar för att genomföra årlig granskning av regionens samtliga verksamheter. Utifrån detta uppdrag och ansvar har regionens revisorer utarbetat dokumentet "Granskningsstrategi" i vilket de beskrivit de områden som revisorerna främst ska fokusera på under innevarande mandatperiod. Baserad på granskningsstrategin gör revisorerna en årlig riskbedömning och revisionsplan. I "Revisionsplan 2019" har revisorerna aktualiserat en granskning avseende kollektivtrafiken.

Vid regionbildningen 2019-01-01 överfördes verksamheterna från Värmlandstrafik AB, Karlstadsbuss och kollektivtrafikmyndigheten i kommunalförbundet Region Värmland till, "nya" Region Värmland. Verksamheten bedrivs i förvaltningsform och finansieras från och med 1 januari 2019 via skatteväxling, till skillnad mot tidigare finansiering via ägarbidrag. Från och med 1 april 2019 finns medarbetare från de båda organisationerna i gemensamma lokaler. Kollektivtrafiken i Värmland upphandlar läns- och tätortstrafik med buss, tåg, skoltrafik samt bedriver i egen regi service- trafik för färdtjänst och sjukresor.

Region Värmland är länets regionala kollektivtrafikmyndighet i enlighet med 2 kap. 2 § 4 st Lag (2010:1065) om kollektivtrafik. I myndighetens uppdrag ingår att besluta om regionalt trafikförsörjningsprogram och att utveckla den regionala kollektivtrafiken i Värmland. Myndigheten beslutar om allmän trafikplikt och i uppdraget ingår även att samordna den regionala kollektivtrafiken och sjukresor. Nämnden svarar även för upphandling och avtal om färdtjänst och skoltrafik i de fall kommuner överlåtit uppgiften till myndigheten.

Kollektivtrafiknämnden företräder Region Värmland som regional kollektivtrafikmyndighet. Nämnden utvecklar, styr och följer upp verksamheten genom sin nämndplan. Nämnden ska överenskomma med regionstyrelsen om genomförande av nämndplanen för nämndens räkning.

Nämnden ansvarar vidare för att styra och leda kollektivtrafiken i enlighet med Regionalt trafikförsörjningsprogram för Värmland 2017–2021. Målen för kollektivtrafiken anges i programmet i fyra övergripande målområden (Tillgänglighet för regional tillväxt, Attraktivitet och användbarhet, Miljö och Resurseffektivitet).

Då kollektivtrafiken är en verksamhet som tidigare inte funnits inom f.d. Landstinget i Värmland, har revisorerna utifrån sin riskanalys beslutat att genomföra en granskning inom området.

1.2 Syfte och revisionsfrågor

Syftet är att granska om Regionstyrelsen samt Kollektivtrafiknämnden, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden, har en ändamålsenlig styrning, uppföljning och kontroll avseende kollektivtrafiken i regionen på en övergripande nivå.

Granskningen ska ge svar på följande revisionsfrågor:

1. Har styrelsen och nämnden, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden, tillsett att det finns ändamålsenliga styrdokument och att dessa implementerats i den nya sammanslagna verksamheten?
2. Har styrelsen och nämnden, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden, tillsett att regionsammanslagningen avseende kollektivtrafiken skett på ett ändamålsenligt sätt med tanke på överföring/sammanslagning av IT-system (främst ekonomi- samt lönesystem) samt har avtal med leverantörer tecknats om till att gälla regionen?
3. Utvecklar, styr och följer nämnden upp verksamheten i enlighet med nämndplanen? Beaktas behovet av att dämpa kostnadsutvecklingen, då kollektivtrafiken identifierats som ett riskområde för planperioden i regionplanen?
4. Styr och leder nämnden kollektivtrafiken i enlighet med Regionalt trafikförsörjningsprogram för Värmland 2017–2021?

5. Uppfyller nämnden de krav/utförs de uppgifter som föreskrivs en regional kollektivtrafikmyndighet?
6. Finns ändamålsenliga internkontrollplaner rörande kollektivtrafiken?
7. Om granskningen påvisar brister, vilka rekommendationer ges?

1.3 Revisionskriterier

- Kommunallag (2017:725),
- Lag (2010:1065) om kollektivtrafik
- Interna styrdokument, Region Värmland
- Vägledning om intern kontroll 2018, Sveriges kommuner och Landsting

1.4 Avgränsning

Granskningen avgränsas till kollektivtrafiknämndens och regionstyrelsens ansvar och arbete med kollektivtrafiken år 2019 kopplat till granskningens revisionsfrågor. Granskningen sker på övergripande nivå.

1.5 Metod

I granskningen har vi efterfrågat olika styrdokument och kontrollerat protokoll, som utgjort grunden till vår dokumentgranskning. Dokumenten presenteras i bilaga 1. Med utgångspunkt i de iakttagelser vi gjort i dokumentgranskningen har vi genomfört intervjuer med följande funktioner.

- Kollektivtrafiknämndens ordförande
- Kollektivtrafiknämndens 1:e vice ordförande
- Trafikdirektör
- Planeringschef kollektivtrafik och biträdande trafikdirektör
- Trafikchef busstrafik
- Trafikchef tätort
- Servicetrafikchef
- Trafikchef tåg
- Marknadschef - kollektivtrafik
- Utvecklingschef - kollektivtrafik
- Teknisk chef – kollektivtrafik
- Ekonomi- och HR-chef kollektivtrafik
- I granskningen har vi även tagit del av intervju som genomförts med (tillförordnad avdelningschef, planering och ekonomiavdelningen samt TF ekonomidirektör), inom ramen för revisorerens granskning av den regionala utvecklingsnämnden, som PwC också fått förtroendet att genomföra under hösten.

Rapporten har kvalitetssäkrats enligt PwC:s rutin för kvalitetssäkring. De intervjuade har haft möjlighet att sakgranska ett utkast av revisionsrapporten.

2. Granskningsresultat

I detta avsnitt presenteras iakttagelser och bedömningar utifrån varje enskild revisionsfråga.

2.1 Revisionsfråga 1: Styrdokument och implementeringen av dessa

Har styrelsen och nämnden, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden, tillsett att det finns ändamålsenliga styrdokument och att dessa implementerats i den nya sammanslagna verksamheten?

2.1.1. Iakttagelser

Utgångspunkten för regionstyrelsen och kollektivtrafiknämndens uppdrag och ansvarsområden är nämndernas reglementen.

I granskningen har vi inte via Region Värmlands styrmodell kunnat identifiera vilka styrdokument som ska finnas på nämnds- och förvaltningsnivå. Som grund till att identifiera dessa har vi därför gått igenom flera dokument för att få en bild av vilka styrdokument som ska finnas. Följande dokument utgör olika styrdokument som är kopplade till Region Värmlands styrmodell.

Beskrivning av Region Värmlands styrmodell: I dokumentet framgår att mål för respektive nämnd fastställs av regionfullmäktige via regionplanen. Utifrån regionplanen arbetar nämnderna fram sina nämndplaner inför överenskommelse med regionstyrelsen och därefter startar förvaltningen sitt arbete med förvaltnings- och verksamhetsplaner.

Regionstyrelsens nämndplan och (kollektivtrafiknämndens nämndplan): I dokumentet framgår att regiondirektören ska upprätta en förvaltningsplan för genomförandet av uppdraget från styrelsen. Förvaltningsplanen ska innehålla en beskrivning av de uppdrag som finns till kärn- och stödverksamheterna och deras ingående verksamheter. I vår protokollsgranskning framgår att regionstyrelsen har fått information om förvaltningsplanen på sitt sammanträde 2019-01-22, § 3. Vi har i granskningen efterfrågat en fastställd förvaltningsplan och har då fått olika svar. Dels att det inte finns en fastställd förvaltningsplan och dels att den ska finnas men att kännedomen om den är låg. Vi har dock inte erhållit någon fastställd förvaltningsplan för år 2019.

Kollektivtrafiknämnden har en nämndplan som behandlas närmare i revisionsfråga 3 nedan.

Regionplan 2019–2021 och kollektivtrafikens verksamhetsplan: I regionplanen framgår bland annat att nämnderna ska besluta om verksamhetsplan för respektive ansvarsområde. I granskningen har vi tagit del av kollektivtrafikverksamhetens verksamhetsplan, "Kollektivtrafiken i Värmland 2019". Verksamhetsplanen togs enligt uppgift fram under hösten 2018 innan kollektivtrafiknämndens nämndplan fastställdes.

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017–2021: Programmet behandlas närmare under revisionsfråga 4.

Reglemente allmänna bestämmelser för styrelse och nämnder, giltig fr.o.m. 2019-01-01: Enligt reglementet framgår bland annat att nämndplanen utgör en överenskommelse mellan nämnd och regionstyrelse angående de uppdrag som finns i nämndplanen. Uppdragen ska genomföras av regionstyrelsen med den budget som lämnas till nämnden av fullmäktige. Nämndplanen ska innehålla följande:

1. Uppdrag för nämnden,
2. Mål
3. Uppdrag som nämnden lämnar till styrelsen att genomföra
4. Budget

5. Uppföljning

I vår kontroll av styrelsens och kollektivtrafiknämndens nämndplaner kan vi konstatera att de innehåller ovanstående rubriker med tillhörande information.

Utöver ovanstående noterar vi att det finns fastställda riktlinjer för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Från och med 1 juli ingår även färdtjänsten i Karlstads kommun i Region Värmland.

Inför sammanslagningen till nya Region Värmland anges att trafikförsörjningsprogrammet utgjort det huvudsakliga styrande dokumentet när verksamhetsplanen skulle tas fram. Detta då nämndplanen inte godkändes av regionstyrelsen förrän 2019-04-16 och verksamheten ansåg att det var viktigt att tydliggöra inriktningen för verksamheten inför sammanslagningen. Av den anledningen har ordningen för styrdokumentet och det tänkta årshjulet inte implementerats fullt ut år 2019. Det anges också vara en brist att det inte fastställts någon förvaltningsplan.

Gällande styrdokumentens hierarkiska ordning nämns att detta inte har presenterats tydligt från regionstyrelsen. För att tydliggöra detta har kollektivtrafikverksamheten presenterat en ordning i sin verksamhetsplan. I intervju framgår att det finns en oklarhet kring relationen mellan styrande dokument, exempelvis regionplanen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Vi noterar vid vår granskning av regionstyrelsens protokoll 2019-10-15 att en riktlinje för styrande dokument i Region Värmland har beslutats.

I granskningen har vi ställt frågan om det efter sammanslagningen tagits fram gemensamma styrande dokument som berör viktiga processer som exempelvis ärendehantering, arbetsmiljö-arbete och GDPR. De intervjuade anger att det pågår ett arbete med att ta fram policys med mera som ska gälla för hela Region Värmland, men fram tills detta har skett så gäller respektive organisations befintliga styrdokument. En försvårande omständighet är att kollektivtrafikverksamheten vid tillfället för intervjuerna inte ingår i Region Värmlands intranät Insikt, där bland annat interna styrdokument finns.

I intervju framkommer att det att regionfullmäktige beslutat att upprätta ett särskilt projekt för att säkerställa att samtliga styrdokument ses över och anpassas efter den nya organisationen. Som exempel nämns att reglementen och arbetsordningar för de nya nämnderna ska finnas på plats. Det som uppges kvarstå är att säkerställa att styrdokument och rutiner blivit implementerade i verksamheterna. Då flera styrdokument togs fram under våren nämner flera av de intervjuade att det finns behov av att arbeta vidare med att implementera styrdokumentet samt att säkerställa att det finns enhetliga styrdokument som är ändamålsenliga för samtliga verksamheter. Kopplat till detta anger samtliga intervjuade att arbetet med framtagandet av styrdokumentet för år 2020 ska fungera enligt plan. Utifrån vår dokumentgranskning noterar vi att kollektivtrafiknämnden beslutade om nämndplan och mätplan för år 2020, på sitt sammanträde i oktober.

2.1.2 Bedömning revisionsfråga 1

Har styrelsen och nämnden, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden, tillsett att det finns ändamålsenliga styrdokument och att dessa implementerats i den nya sammanslagna verksamheten?

Vi kan konstatera att det inte finns ett styrdokument som tydligt anger en samlad bild över vilka styrdokument som ska finnas relaterat till Region Värmlands styrmodell och att det finns en viss osäkerhet kring styrdokumentens relationer till varandra. Regionstyrelsen och kollektivtrafiknämnden har fastställt nämndplaner som följer direktiv om innehåll men regionstyrelsen godkände inte dessa förrän i april.

Då vi i granskningen inte har erhållit någon fastställd förvaltningsplan för år 2019 gör vi bedömningen att regionstyrelsen inte har säkerställt att det finns en förvaltningsplan. Vi kan även konstatera att kollektivtrafikverksamhetens verksamhetsplan togs fram innan nämndplanen var fastställd. Utifrån intervjuerna och att flera styrdokument beslutats under året, gör vi bedömningen att det

finns styrdokument som inte är tillräckligt implementerade i organisationen. Implementeringen bedömer vi även har försvårats genom att alla medarbetare inom kollektivtrafikverksamheten, vid tillfället för intervjuerna, inte hade tillgång till Region Värmlands intranät.

Vi bedömer att revisionsfrågan är **delvis uppfylld**.

2.2 Revisionsfråga 2: Sammanslagning av IT-system samt hantering av avtal

Har styrelsen och nämnden, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden, tillsett att regionsammanslagningen avseende kollektivtrafiken skett på ett ändamålsenligt sätt med tanke på överföring/sammanslagning av IT-system (främst ekonomi- samt lönesystem) samt har avtal med leverantörer tecknats om till att gälla regionen?

2.2.1 Iakttagelser

Ekonomi- och lönesystem

Region Värmland använder sig av ekonomisystemet Raindance och systemet Heroma som stöd till administration kring personal och löner. I samband med sammanslagningen övergick enligt uppgift Karlstadsbuss till Raindance direkt medan Värmlandstrafik valde att vara kvar i sitt gamla system. Karlstadsbuss gick också över till personalsystemet Heroma i samband med sammanslagningen medan Värmlandstrafik valde att även här vara kvar i sitt gamla personalsystem. Huvudanledning till fördröjningen anges i intervju vara att Värmlandstrafik fick definitivt beslut om sammanslagningen i september år 2018 och att arbetet med att gå över i nya system kräver resurser som inte funnits.

Implementering av system och processer

Utöver ekonomi och lönesystem framgår av intervjuer att viss sammanslagning av andra IT-system kvarstår. Exempel som nämns vid intervju är bland annat tillgång till intranät samt att kollektivtrafikverksamheten använder sig av två identitetslösningar i form av mailadresser, en för Region Värmland och en annan för den tidigare verksamheten. Ett annat exempel är att verksamheterna efter sammanslagningen enligt uppgift också ingår i Region Värmlands diariesystem Platina. Dock har få medarbetare tillgång till systemet.

Vi har för granskningen tagit del av ett projektdirektiv som kallas för Vägvisaren. Enligt direktivet är syftet med projektet att verka för att verksamheten kollektivtrafik homogeniseras i form av processmässiga och verktygmässiga förutsättningar. Syftet är att bedöma hur arbetsprocesser, rutiner och verktygsstöd bör se ut för att i det korta perspektivet (2–5 år framåt) klara av att bedriva kärnverksamheter på minst samma nivå som innan regionbildning i termer av:

- Bibehållen kund/medborgarnöjdhet
- Bibehållen medarbetarnöjdhet i samtliga verksamheter som berörs
- Att kostnadsökningar som är en direkt följd av regionbildning hålls på ett direkt minimum

Vägvisaren bygger på tre delprojekt:

1. Delprojekt 1 (Nord) - Fokuserar på en homogen ekonomi- och HR-process.
2. Delprojekt 2 (Syd) - Fokuserar på verksamhetsprocesser
3. Delprojekt 3 (Öst) - Fokuserar på IT-arbetsplats, mobiltelefon och primära identiteter.

Enligt projektdirektivet förväntas genomförandet av delprojekt Nord vara klart 1/11–2019. Detta innebär att kollektivtrafikverksamheten förväntas förstå och arbeta i Region Värmlands ekonomi- och HR-processer fullt ut med start 1/11–2019. Enligt projektdirektivet förväntas även delprojekt Öst vara klart 1/11–2019, med reservation för tekniska hinder. Detta innebär att kollektivtrafikverksamheten och dess medarbetare förväntas använda en regiongemensam IT-arbetsplats,

regiongemensam mobiltelefon, Office 365-licens samt primära identiteter baserade på @region-värmland.se.

Enligt intervjuer förväntas det ske en gradvis harmonisering av olika system mellan november 2019 och mars 2020. Under november månad förväntas hela kollektivtrafikverksamheten få tillgång till intranätet Insikt. Att medarbetarna har varit utanför intranätet har varit en försvårande omständighet i bland annat medarbetarsamtal och tillgången till styrdokument. Då samtliga verksamheter heller inte har haft likadana IT-stöd har exempelvis bokningar av möten och lokaler inneburit merarbete. Fördröjningen av sammanslagningen av ekonomisystem anges även ha hämmat både verksamhet och budgetprocess.

Vid en avstämning med tjänsteperson vid kollektivtrafikverksamheten 2019-11-13 anges att Värmlandstrafiken gått över till Heroma och Raindance i början av november. Överflyttningen från Pyramid till Raindance kommer att ske succesivt efter hand som leverantörsreskontran kan avslutas. Det finns även behov av utbildning i Raindance för att det ska kunna nyttjas på ett effektivt sätt.

Utöver löne- och ekonomisystem anges i intervju att det råder en osäkerhet i kollektivtrafikverksamheten vad gäller framtidens övriga system och processer för Region Värmland som helhet. Enligt intervjuer har kollektivtrafiken tidigare fungerat väl vad gäller olika processer och arbetet har skett på ett bra sätt. Inför sammanslagningen anges att det inte riktigt fanns tid att diskutera processarbete som helhet och vad detta skulle innebära för kollektivtrafiken. Av den anledningen finns det fortfarande skillnader mellan verksamheterna. Ett exempel är att det finns olika IT-policys mellan gamla Landstinget och kollektivtrafikverksamheten. Enligt intervju saknas det direktiv om vilka regionövergripande system och processer som ska gälla och när detta förväntas vara klart. Det saknas även direktiv om system och processer ska vara centraliserade och gälla för samtliga verksamheter i Region Värmland eller om vissa processer kan eller ska vara verksamhets specifika. I intervjuer exemplifieras skillnaden mellan hälsa och sjukvård och kollektivtrafikverksamhet, och att det finns en oro att arbetssätten som arbetats fram inom tidigare landstinget inte passar kollektivtrafikens verksamhet.

Har avtal med leverantörer tecknats om till att gälla regionen?

Vi har för granskningen tagit del av en lista med de avtal från Värmlandstrafik AB till Region Värmland som skrivits om och som fördelats i tre grupper:

1. Trafik
2. Försäljning
3. Övriga avtal

De intervjuade anger att merparten av avtalen från Värmlandstrafik och Karlstadsbuss har förts in i Region Värmland. Arbetet med avtalen var enligt uppgift redan reglerat inför sammanslagningen. Det finns dock avtal som ännu inte skrivits över till Region Värmland på grund av en pågående tvist. Nedan följer en beskrivning vi har erhållit i granskningen av vilka avtal som ännu inte har skrivits över till Region Värmland.

- Värmlandstrafiks avtal med Arvika-Eda Taxitransporter, Karlstad Taxitransporter AB, Rudskoga Taxi och AB Trendtaxi gällande framförallt sjukresor och länsfärdtjänst, ligger kvar inom Värmlandstrafik på grund av tvisten med Keolis. I dessa avtal finns det inskrivet om beställarbyte, förutom i avtalet med Karlstad Taxitransporter rörande körområde 2, men bolaget har enligt uppgift ingen invändning mot ändringen i avtalet.
- Karlstads kommuns avtal med Samres AB, Riksfärdtjänsten AB och transportörerna inom färdtjänsten i Karlstad är inte omskrivna. I Karlstad kommuns överlåtelse av verksamheten till Region Värmland ligger tillhörande verksamhetsavtal listade i en bilaga 1. I transportörs-avtalen finns beställarbyte reglerat. Vad gäller Samres AB och Riksfärdtjänsten AB ska dessa enligt uppgift inte ha något att invända mot ändringen i avtalet.

- Efter budgetväxling som gjorts mellan Regionenservice och Servicetrafiken har kollektivtrafiken fått över avtal som Landstinget tecknat med Jumbolansen (Falck) och med begravningsentreprenörer. Dessa avtal står det Landstinget i Värmland på.

Som helhet innebär ovanstående att det inte finns några trafikavtal inom servicetrafiken som vid tillfället för intervjuerna är tecknade av Region Värmland. Utöver dessa avtal nämns även att det finns ett avtal om växeltjänster samt att Värmlandstrafiks dotterbolag har avtal som inte heller är omskrivna. I intervju anges att det finns en ambition om att alla avtal som kan skrivas om till Region Värmland ska skrivas om så snart det går.

2.2.1. Bedömning revisionsfråga 2

Har styrelsen och nämnden, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden, tillsett att regionsammanslagningen avseende kollektivtrafiken skett på ett ändamålsenligt sätt med tanke på överföring/sammanslagning av IT-system (främst ekonomi- samt lönesystem) samt har avtal med leverantörer tecknats om till att gälla regionen?

System - Granskningen visar att ekonomi och löner vid tillfället för intervjuerna ännu inte ligger i avsedda system men att överföringen från och med 1 november i stort fungerat som tänkt. Det är en brist att all personal inom kollektivtrafiken en stor del av året inte har haft tillgång till Region Värmlands intranät och att organisationen fortfarande inte verkar inom ett och samma mejlsystem. Ovanstående bedömer vi som helhet har haft en negativ påverkan på verksamheten och att det ökar risken för felaktigheter.

Det är positivt att det genom projektet Vägvisaren vidtas åtgärder för att homogenisera och implementera system och processer men vi kan samtidigt konstatera att det är något som borde ha skett tidigare. Med utgångspunkt i intervjuerna bedömer vi att det är viktigt att det fortsatta arbetet tar hänsyn till och tillgodoser specifika behov av systemstöd och processtyrning inom kollektivtrafiken.

Vår bedömning är att revisionsfrågan avseende IT-system **inte är uppfylld**.

Avtal - Med utgångspunkt i intervjuer och de underlag vi har tagit del av framgår att majoriteten av befintliga avtal har tecknats om till att gälla regionen. Det finns avtal som ännu inte har tecknats om på grund av en pågående tvist, vilket därför heller inte bör ske innan tvisten är avgjord. Det finns även avtal, främst inom servicetrafiken, som ännu inte tecknats om.

Vår bedömning är att revisionsfrågan avseende avtal **delvis är uppfylld**.

2.3 Revisionsfråga 3: Utveckling, styrning, uppföljning och kostnadsutveckling

Utvecklar, styr och följer nämnden upp verksamheten i enlighet med nämndplanen? Beaktas behovet av att dämpa kostnadsutvecklingen, då kollektivtrafiken identifierats som ett riskområde för planperioden i regionplanen?

2.3.1. Iakttagelser

Vi har för granskningen tagit del av kollektivtrafiknämndens reglemente samt nämndplan. Enligt kollektivtrafiknämndens reglemente åligger det nämnden att utveckla, styra och följa upp verksamheten genom sin nämndplan. Kollektivtrafiknämndens nämndplan beskriver vilka uppgifter nämnden har, vilka förutsättningar nämnden måste förhålla sig till samt hur nämnden har uppfattat uppdraget från regionfullmäktige. Nämndplanen innehåller även mål som nämnden har under året. Syftet är också att precisera nämndens uppdrag till regionstyrelsen.

Av nämndplanen framgår att nämndens uppdrag till regionstyrelsen bland annat är att styrelsens förvaltning ska:

- Genomföra verksamheten under 2019 enligt nämndplanen.

- Följa upp den verksamhet som nämnden genomför för nämndens räkning och rapportera till nämnden i enlighet med uppföljningsplan.
- Vidta de åtgärder som nämnden uppdrar till regionstyrelsen under förutsättning att nämnden finansierar åtgärderna.

Genom att godkänna uppdraget ansvarar regionstyrelsen mot kollektivtrafiknämnden för att verksamheten genomförs i enlighet med planen.

Kollektivtrafiknämndens nämndplan 2019 - styrning och utveckling

I dokumentet beskrivs Region Värmlands perspektivmål som är gemensamma för alla nämnder i Region Värmland; *Hållbart arbetsliv, Ekonomi i balans, Minskat miljöavtryck och Respektfulla möten*.

Kollektivtrafiknämnden har i sin tur följande mål:

- *God tillgänglighet och service:* Kollektivtrafikens inriktning innebär att kollektivtrafiknämnden ska erbjuda ett sammanhållet, smidigt och effektivt transportsystem för hela länet samt till och från länet och vara resenärens bästa alternativ för dagliga resor.

Förutom perspektivmål och nämndmål enligt ovan har kollektivtrafiknämnden specifika fokusområden under 2019. Exempel på fokusområden är:

- Påbörja beredning av ett nytt trafikförsörjningsprogram att gälla från 2022.
- Ta fram beskrivning och indikatorer för den geografiska tillgängligheten i Värmland.
- Öka samordning och gemensam utveckling med övriga verksamheter inom Region Värmland.
- Skapa en effektiv, samlad kollektivtrafikverksamhet där samordningseffekter ska eftersträvas
- Förbättra tillgången till tågtrafik för boende på landsbygd och småorter längs järnvägarna.
- Förbereda upphandling av nytt tågtrafikavtal.

Nämndplanen anger även att nämnden ansvarar för att 1. styra och leda kollektivtrafiken i enlighet med Regionalt trafikförsörjningsprogram för Värmland 2017–2021 samt 2. de krav som faller på Region Värmland som regional kollektivtrafikmyndighet. Dessa två delar berörs vidare i revisionsfråga 4 och 5.

I kollektivtrafikens verksamhetsplan framgår kollektivtrafiknämndens mål, perspektivmål, fokusområden 2019 och målen enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet. I vår kontroll av verksamhetsplanen noterar vi att fokusområden i verksamhetsplanen inte helt stämmer överens med fokusområden i nämndplanen 2019.

Det finns bland de intervjuade en samstämmighet om att kollektivtrafikverksamheten styrs och utvecklas i linje med nämndplanen 2019. Samtidigt anges också att det är en utmaning för Värmlandstrafik att gå in i en mer tydligt politiskt styrd organisation, då politiska initiativ kan ställa krav på en utredningskapacitet som idag inte anges finnas fullt ut inom verksamheten.

När det gäller initiativ som inte direkt omnämns i nämndplanen, redogör fler av de intervjuade för styrprocessen av uppdrag. Beslut om uppdrag går från nämnden till regiondirektör som ger trafikdirektör ett uppdrag om uppdraget bedöms inrymmas i nämndens budget. Som helhet anger majoriteten av de intervjuade att det finns otydligheter i styr- och uppföljningsprocesser, vilket till del anges vara kopplat till att det är en ny organisation och att det tar tid att implementera en ny styrmodell. Enligt intervju finns det dock inget tydligt uppdrag om att förvaltningen ska arbeta med utbildningsåtgärder under året. Det anges även finnas en otydlighet i nämndens befogenheter, där beslutet om den fortsatta driften av Jumbolansen, nämns som ett exempel. Detta skulle enligt uppgift först hanteras i kollektivtrafiknämnden men togs över av regionstyrelsen. Till sist landade det enligt uppgift ändå hos kollektivtrafiknämnden för beslut.

I intervju framgår att arbetet med att samordna den nya kollektivtrafikverksamheten behöver få sin tid. År 2019 ses som ett "prövoår" då nämndplanen beslutades en bit in i 2019 och organisationen är helt ny. Av den anledningen finns det delar i nämndplan och mätplan som skulle kunna justeras. Ett exempel är att flera av de intervjuade upplever nämndplanen som allt för övergripande. Det framkommer även att nämndplanen och mätplanen är mest anpassade efter allmän trafik och mindre anpassad till servicetrafik. Då planeringsarbetet för år 2020 nu sker med alla berörda på plats inom Region Värmlands organisation, tror flera samtidigt att detta i sig kan resultera i att vissa delar blir tydligare.

Vid intervjuer framgår att nämndplanen och trafikförsörjningsprogrammet bryts ner och konkretiseras via verksamhetsplanen till handlingsplaner för respektive enhet/trafikslag. Aktiviteterna ska driva utvecklingen mot måluppfyllelse.

Kollektivtrafiknämndens nämndplan 2019 - Uppföljning

Kollektivtrafiknämndens nämndplan innehåller en del som benämns "uppföljningsplan". Uppföljningsplanen är kopplad till regionstyrelsens och kollektivtrafiknämndens internkontrollarbete. Enligt uppföljningsplanen ska nämnden, via årsredovisning och delårsrapport, redovisa två gånger per år till regionfullmäktige hur den fullgjort sina uppdrag. Nämnden ska utifrån indikatorerna i mätplanen som är en bilaga till nämndplanen, redovisa sin bedömning av måluppfyllelse till styrelsen som underlag för rapportering till fullmäktige. Redovisning ska enligt mätplanen ske i årsredovisning, delårsrapport och /eller månadsrapportering. Av mätplanen framgår att majoriteten av indikatorerna (9 av 14) följs upp med årlig frekvens. Det är endast indikatorn nettokostnad mot budget som ska följas upp månadsvis.

I nämndplanen under rubriken "Uppdrag till regionstyrelsen" framgår att; "Styrelsens förvaltning ska följa upp den verksamhet som nämnden genomför för nämndens räkning och rapportera till nämnden i enlighet med uppföljningsplan."

I vår granskning av nämndens protokoll fram till och med nämndens oktobersammanträde framgår att mätplanen behandlades i samband med tertialrapport 1, i juni. I granskningen har vi även tagit del av de lägesrapporter som redovisats till nämnden, tertial 1 och 2 (delår). I dessa framgår en redovisning av nämndens fokusområden. Till varje fokusområde beskrivs det arbete som har genomförts och en bedömning av måluppfyllelse i förhållande till de formulerade fokusområdena.

Vår protokollgranskning visar att indikatorn "nettokostnad mot budget" inte följs upp månadsvis av nämnden utan att det enligt uppgift endast sker i tertialrapporter. Indikatorn redovisas enligt uppgift månadsvis till regionstyrelsen men detta framgår inte tydligt av styrelsens protokoll. Vi noterar dock att nämndernas mätplaner följs upp och godkänns månadsvis från och med april månad.

Trafikdirektören närvarar vid varje nämndsammanträde och informerar kort om aktuella frågor för kollektivtrafikens verksamhet och svarar på frågor från nämnden. Det är trafikcheferna som i regel rapporterar till Trafikdirektören som i sin tur har en dialog med nämnden. Trafikcheferna närvarar vid nämndsammanträden vid behov.

I nämndens dokument "uppföljning och intern kontroll" som utgör nämndens internkontrollplan, anges att nämnden ska genomföra fördjupningar. Fördjupningarna är enligt uppgift fördjupade verksamhetsuppföljningar. I intervjuerna presenteras dock olika syn på om det handlar om mer fördjupade verksamhetsuppföljningar eller om uppföljningarna även har ett tydligt fokus på att presentera risker som finns och hur dessa kontrolleras. Exempel på fördjupningar inom kollektivtrafikverksamheten är; "Myndighetsutövning till enskild" och "Kunden i fokus". Till respektive fördjupning finns angivet när uppföljning ska ske. Vår protokollgranskning visar att nämnden följer upp fördjupningarna i enlighet med fastställd plan.

Enligt intervjuer sker uppföljning i enlighet med vad som står i nämndplan och internkontrollplan, undantaget den månadsvisa uppföljningen av ekonomi. Några av de intervjuade anser att uppföljningsarbetet är väl känt och åsikten är att uppföljningen fungerar väl. Det finns även de som anger att uppföljningen fungerar men att den skulle kunna utvecklas för att säkerställa att relevanta delar kopplat till samtliga verksamheter följs upp mer regelbundet. I intervju anges att denna typ av uppföljning sker inom kollektivtrafikverksamheten men att det inte har efterfrågats av nämnden.

Kostnadsutveckling

I regionplan 2019–2021 har några särskilda riskområden för planperioden identifierats vad gäller kostnadsutvecklingen. Kollektivtrafiken har identifierats som ett riskområde. Vid intervjuer berörs frågan avseende kostnadsutvecklingen från perspektiv på kort och lång sikt.

I kollektivtrafikens tertialrapport 1 framgår att kollektivtrafiken prognostiserar ett underskott för år 2019 på - 8,6 miljoner kronor. I tertial 2, (delårsrapporten 1 januari – 31 augusti 2019) är budgetavvikelsen för perioden är -7,2 miljoner kronor och prognosen för helår är beräknad till -15,0 miljoner kronor.

I intervju anges att ambitionen hela tiden har varit att gå in i den nya organisationen utan ett underskott första året. Budgeten är grundad i skatteväxlingen som enligt uppgift utgår ifrån ersättningsnivåer från år 2016. Åsikten är att dessa istället borde ha utgått i från 2018 års nivåer och då den inte är det, anger flera att nämnden startade året med en för lågt räknad budget. Det framgår även att det har tagit längre tid att spåra budgetavvikelsens ursprung på grund av dubbla ekonomisystem. Den största avvikelsen på sjukresor, -4,6 miljoner kronor kan enligt uppgift hänföras till en högre indexutveckling än beräknat. I intervju anges att budget för år 2020 innehåller en uppräknad av index på 20 mnkr som preliminärt tros vara tillräcklig.

Enligt intervju innehåller servicetrafiken som helhet en risk i variation avseende antal beställda resor och typ av resor som inte fullt går att kontrollera. Det finns enligt intervju ett behov av att se över riktlinjerna för servicetrafiken för ökad optimering genom samordning. Det anges att Karlstads kommun kan ha varit mer generös än Värmlandstrafik när det gäller ensamåkning i Taxi som exempel. Uppföljning av servicetrafikens utveckling anges som helhet skulle kunna följas upp mer löpande av nämnden. I intervju anges att verksamheten har kunnat se en förbättring avseende nivån på samordnade resor under hösten.

Enligt kollektivtrafiknämndens protokoll 2019-06-12 berörs budgetavvikelsen i samband med redovisning av Tertialrapport 1. Enligt protokollet uppmärksammas regionstyrelsen på att det finns risk för att kollektivtrafikverksamheten inte kommer att hålla budget för 2019. Det framgår inte några förslag till åtgärder för att bedriva verksamheten inom budget. I intervjuer anges att det finns en otydlighet kring krav på följsamhet till budget från nämnd och styrelse, vilket ses som en brist.

I ett mer långsiktigt perspektiv anges att det finns en målkonflikt mellan att utveckla kollektivtrafiken i enlighet med nämndplanen med fokus på bland annat; förbättra restidskvoter¹, öka den geografiska tillgängligheten samt att samtidigt dämpa kostnadsutvecklingen. Denna målkonflikt anges utgöra en svårighet, då det saknas en tydlig prioriteringsordning mellan målen. Detta anges vara något som kommer att behöva hanteras tydligare i kommande trafikförsörjningsprogram.

I kollektivtrafiknämndens nämndplan är ett fokusområde att "skapa en effektiv, samlad kollektivtrafikverksamhet där samordningseffekter ska eftersträvas". Samtliga intervjuade anger att sammanläggningen kommer att ge samordningsvinster. Det finns dock olika åsikter om hur långt verksamheten har kommit med dessa. Exempel på vinster som skett eller som kommer att ske är:

¹ Restidskvot - Bussens eller tågets restid i förhållande till bil. Samma restid ger kvoten 1, är kvoten större än 1 tar bussen/tåget längre tid.

- Att verksamheterna nu sitter i en och samma organisation med en samlad kompetens om både läns- och stadstrafik och olika trafikslag.
- Utvecklingen av ett gemensamt kundcenter.
- Potentiella kostnadsbesparingar och smartare lösningar genom samordnad planering och upphandling.

2.3.2. Bedömning revisionsfråga 3

Utvecklar, styr och följer nämnden upp verksamheten i enlighet med nämndplanen? Beaktas behovet av att dämpa kostnadsutvecklingen, då kollektivtrafiken identifierats som ett riskområde för planperioden i regionplanen?

Styrning och utveckling

Vi kan konstatera att kollektivtrafikens nämndplan och verksamhetsplan inte är helt samstämmiga, vilket förklaras av att verksamhetsplanen togs fram innan nämndplanen. Av intervjuerna får vi en enhetlig bild av att nämndplanen är grundläggande för nämndens styrning och utveckling. Detta styrks även av lägesrapporteringen i tertial 1 och 2 som visar att verksamheten arbetar med fokusområdena i nämndplanen.

Det framgår också att det finns delar som behöver utvecklas kopplat till att nämndplanen, bland annat att den i större utsträckning behöver inkludera alla verksamheter. Då regionstyrelsens ansvar är kopplat till den beslutade nämndplanen, anser vi också utifrån intervjuerna att processen kring uppdrag från nämnden utöver nämndplan behöver förtydligas.

Vår bedömning är att revisionsfrågan avseende utveckling och styrning är **delvis uppfylld**.

Uppföljning

Genom nämndplan och nämndens internkontrollplan anser vi att det finns en tydlig struktur och ordning för hur verksamheten ska följas upp. Granskningen anser vi visar att nämnden följer upp verksamheten enligt den uppföljningsplan som anges i nämndplanen. Vi kan konstatera att majoriteten av nuvarande indikatorer i mätplanen bara ska följas upp årsvis, vilket vi bedömer är en brist. Vi bedömer också att nämnden inte följer upp mätplanen i enlighet med angivna direktiv, då ekonomin endast följs upp tertialvis och inte månadsvis. Enligt nämndplanen har regionstyrelsen åtagit sig ansvaret för att uppföljning ska ske i enlighet med nämndplanen. Vi anser här att nämnden också har ett ansvar att påtala för regionstyrelsen om det uppstår brister i genomförandet. Vår bedömning är att det inte har skett.

Vi konstaterar att fördjupade uppföljningar har skett i enlighet med direktiven i nämndens internkontrollplan.

Vår bedömning är att revisionsfrågan avseende uppföljning i enlighet med nämndplanen är **delvis uppfylld**.

Beaktande av kostnadsutveckling

Granskningen visar att kollektivtrafiken preliminärt kommer att göra ett underskott mot budget med -15 mnkr, där sjukresor står för den största delen. Nämnden har presenterat detta för regionstyrelsen men vi kan inte se att det vidtagits några tydliga åtgärder för att verksamheten ska bedrivas inom budget. Utifrån intervju bedömer vi att det finns en otydlighet kring vikten av att hålla budget, vilket inte är tillfredsställande. Vi bedömer att det finns samordningsvinster som kan bidra till en högre kostnadseffektivitet men att dessa på kort sikt är beroende av att kollektivtrafiken fullt ut implementeras i Region Värmlands organisation, IT-miljö och system.

I ett längre perspektiv bedömer vi att nämnden har ett tydligt fokus på att utveckla kollektivtrafiken med beaktande av risk för ökade kostnader. Ett tydligt exempel är nämndens arbete med att synkronisera avtalstider som grund till att kunna samordna upphandlingar och få bättre planeringsförutsättningar. Arbetet med insatser kopplat till befintliga mål och fokusområden bedömer vi samtidigt kommer att medföra insatser som för med sig ökade kostnader. Det är här viktigt att nämnden

säkerställer en långsiktighet i sin planering så att investeringar och ökade driftkostnader tidigt kommuniceras till regionstyrelsen som grund till långsiktig planering och god ekonomisk hushållning.

Vår bedömning är att revisionsfrågan avseende nämndens beaktande av kostnader är **delvis uppfyllt**.

2.4. Revisionsfråga 4: Styrning enligt trafikförsörjningsprogrammet

Styr och leder nämnden kollektivtrafiken i enlighet med Regionalt trafikförsörjningsprogram för Värmland 2017–2021?

2.4.1 Iakttagelser

Enligt kollektivtrafiknämndens nämndplan ansvarar nämnden för att "Styra och leda kollektivtrafiken i enlighet med regionalt trafikförsörjningsprogram för Värmland 2017–2021". Trafikförsörjningsprogrammet är en central del i nämndplanen 2019. Det aktuella trafikförsörjningsprogrammet togs fram i den tidigare organisationen (kommunalförbundet Region Värmland). Beslut om att ta fram ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram togs av nämnden 2019-03-21, § 23. Det nya programmet beräknas vara klart under år 2022.

I trafikförsörjningsprogrammet presenteras bland annat vision och fyra målområden för kollektivtrafiken. Till varje mål finns mätbara delmål och indikatorer. I nämndplanen anges att nämnden ansvarar för att styra och leda kollektivtrafiken i enlighet med trafikförsörjningsprogrammet och programmets vision och mål redovisas. Utöver detta innehåller nämndplanen flera olika delar och uppdrag, exempelvis under rubriken övriga uppdrag och i fokusområdena, som utgår ifrån trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförsörjningsprogrammets mål är även inkluderade i kollektivtrafikens verksamhetsplan. Där konkretiseras målområdena mer ingående. Trafikförsörjningsprogrammet kompletteras även av Värmlandstrafiks dokument "Bana väg för framtiden" som är en handlingsplan för trafikutveckling på bana och väg 2016 - 2030.

Av de intervjuade framgår att trafikförsörjningsprogrammet har varit det styrande dokumentet för den tidigare kollektivtrafikverksamheten och Värmlandstrafik sedan det första beslutades. Av den anledningen är den en självklar utgångspunkt i både nämndplan och verksamhetsplan.

Trafikförsörjningsprogrammet bryts enligt uppgift ned till konkreta aktiviteter i en handlingsplan till respektive trafikslag. På så vis, säkerställs att verksamheten arbetar med aktiviteter som ingår i nämndplanen och i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Både i kollektivtrafikens verksamhetsplan och i intervjuerna understryks att möjligheterna till större utvecklingsåtgärder styrs av nämndens budget. År 2019 har enligt uppgift handlat mycket om sammanslagningen men det bedrivs samtidigt ett aktivt arbete med att exempelvis öka kollektivtrafikens marknadsandel. I detta arbete anges att det inte bara handlar om exempelvis ökad tillgänglighet och förbättrad restidskvot. Det handlar även om att skapa en positiv upplevelse av kollektivtrafiken som helhet för resenären och det berör allt från hur lätt det är att skaffa information om en resa, till upplevelsen av avstigningsplatsen. Liksom ovan understryker de intervjuade att graden av utveckling är mycket beroende av tillgängliga resurser.

Vår protokollsgranskning visar att det lagts förslag om olika utvecklingsåtgärder för att stärka kollektivtrafikens attraktivitet.

2.4.2 Bedömning revisionsfråga 4

Styr och leder nämnden kollektivtrafiken i enlighet med Regionalt trafikförsörjningsprogram för Värmland 2017–2021?

Vi kan konstatera att nämndplanen och kollektivtrafikverksamhetens verksamhetsplan tydligt utgår ifrån och relaterar till trafikförsörjningsprogrammet. Programmets mål konkretiseras till fokusområden i nämndplan som nämnden och kollektivtrafikens ledningsgrupp använder i sin styrning och

ledning av kollektivtrafikverksamheten. Vi anser att intervjuerna ger en tydlig bild av att trafikförsörjningsprogrammet är styrande för nämndens och kollektivtrafikverksamhetens arbete. Nämnden har beslutat om att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram.

Vår bedömning är att revisionsfrågan är **uppfylld**.

2.5. Revisionsfråga 5: Regional kollektivtrafikmyndighet

Uppfyller nämnden de krav som föreskrivs en regional kollektivtrafikmyndighet?

2.5.1. Iakttagelser

De krav som föreskrivs en regional kollektivtrafikmyndighet framgår av lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Ansvaret framgår även av nämndens reglemente. Nedan presenteras en sammanställning av våra iakttagelser utifrån de lagrum som berör myndighetens ansvar.

2 kap. Regional kollektivtrafik

<p>8 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.</p>	<p>Det finns ett aktuellt Regionalt trafikförsörjningsprogram. Beslut om att ta fram ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram togs av nämnden 2019-03-21, § 23.</p>
<p>9 § Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län.</p>	<p>Det aktuella regionala trafikförsörjningsprogrammet är upprättat efter en samrådsprocess med bland annat de värmländska kommunerna. Samråd har skett muntligt vid flera tillfällen och som skriftlig remiss, till dessa och myndigheter i angränsande län.</p>
<p>10 § Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska sammanfattat innehålla en redovisning av:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1, behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen, 2, alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt, 3, åtgärder för att skydda miljön, 4, tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning, 5, de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt 6, omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. 	<p>Transportstyrelsen har i beslut 2017-01-12 meddelat den tidigare Kollektivtrafiknämnden i kommunalförbundet Region Värmland att trafikförsörjningsprogrammet uppfyller kraven i lagen om kollektivtrafik. Diarienummer TSV 2015–2179.</p> <p>Vi har i vår kontroll inte gjort någon annan bedömning än Transportstyrelsen. Arbetet med ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram har påbörjats.</p>
<p>12 § Efter överenskommelse med landstinget eller en kommun i länet får den regionala kollektivtrafikmyndigheten upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster.</p>	<p>Avtal finns med kommunerna och tidigare Landstinget ingår efter sammanslagningen i nya Region Värmland.</p>
<p>13 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärgrupper.</p>	<p>Tillgänglighet för att tillgodose olika resenärers behov berörs i trafikförsörjningsprogrammet.</p>

3 kap. Befogenheter för behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning

1 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet.

På Region Värmlands hemsida finns gällande beslut om allmän trafikplikt publicerat. Dessa omfattar bland annat trafikpliktbeslut för tätortstrafik i Karlstad (beslutad av kollektivtrafiknämnden 2016-03-23) och ett för regional busstrafik i Värmland (2013-04-17). Nuvarande nämnd har bland annat fattat ett beslut om fortsatt allmän trafikplikt rörande ett antal tågsträckor, inför kommande upphandling. 2019-05-19, § 47.

I EU:s kollektivtrafikförordning, artikel 7, beskrivs kravet på en årlig rapport om uppgifter om anbuds-förfarande och avtal

Vi har i granskningen tagit del av "Årlig rapport om kollektivtrafiken i Värmlands län 2018" och en rapport för år 2019 kommer enligt uppgift att tas fram.

Samtliga intervjuade anser att kollektivtrafiknämnden fullgör sitt uppdrag som regional kollektivtrafiknämnd. Som angivits tidigare utgör det regionala trafikförsörjningsprogrammet grunden för utvecklingen av kollektivtrafiken och de intervjuade redogör för att ett nytt program, utifrån beslut av nämnden 2019-03-21 är påbörjat och beräknas kunna antas under år 2021. Det pågår även ett arbete med att ta fram en ny regional utvecklingsstrategi, där kollektivtrafiken är ett viktigt inslag. Nämnden och kollektivtrafikledningen är enligt uppgift delaktiga i arbetet med den nya regionala utvecklingsstrategin, utifrån sitt uppdrag i nämndens reglemente.

2.5.2. Bedömning revisionsfråga 5

Uppfyller nämnden de krav som föreskrivs en regional kollektivtrafikmyndighet?

Vi bedömer att vår kontroll utifrån lagen om kollektivtrafik visar att kollektivtrafiknämnden uppfyller de krav som föreskrivs en regional kollektivtrafikmyndighet.

Vår bedömning är att revisionsfrågan är **uppfylld**.

2.6 Revisionsfråga 6: Internkontrollplaner

Finns ändamålsenliga internkontrollplaner rörande kollektivtrafiken?

Enligt Kommunallagen 6 kap 6 §, ska nämnder, även styrelsen bland annat se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt."

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har i sin skrift Intern kontroll (2018) förmedlat ett synsätt för intern kontroll för kommunal och regional verksamhet. Som grund till att skapa förutsättningar för tillräcklig intern kontroll ges rekommendationerna om att styrelse och nämnder ska använda sig av bland annat riskanalyser som riktar arbetet, planerade åtgärder och kontroller samt uppföljning. Riskanalyserarbetet bygger på fyra steg: Identifiera, analysera, värdera och hantera. Rekommendationen ges att riskanalysen bör dokumenteras, där syftet är att identifiera de risker som organisationen vill kunna kontrollera. Utifrån riskanalysen prioriteras och bestäms vilka kontrollmoment som ska genomföras. Praxis är att riskområden och planerade kontrollmoment dokumenteras i en internkontrollplan, där det också framgår hur kontrollmomenten ska genomföras, kontrollfrekvens, ansvarig funktion och till vilken instans och när det ska avrapporteras. Utifrån eventuella brister vidtas förbättringsåtgärder.

I skriften hänvisas till ramverket COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission. COSO lägger fram 17 principer utifrån 5 olika komponenter som är viktiga för ett aktivt internkontrollsystem. Riskbedömning och kontrollaktiviteter är två av dessa komponenter.²

Kontrollaktiviteter är handlingar som ska motverka att någon form av negativ avvikelse eller skada uppstår relaterat till ekonomi, verksamhet eller medborgare-/kund/patient. I ett internkontrollsystem är kontrollaktiviteterna, som komplement till uppföljningar av ekonomi och verksamhet, förhindrande eller upptäckande av sin natur, vilket understryker vikten av att kontrollaktiviteter grundas i en riskanalys.

2.6.1 Iakttagelser

I Region Värmlands reglemente för intern kontroll beskrivs Region Värmlands definition av intern kontroll och regionstyrelsens och nämndernas roll i den interna kontrollen.³

Definition

Enligt reglementet utgår Landstinget från den internationellt förankrade COSO-modellen i sin definition av intern kontroll.

Den interna kontrollen innebär att på en rimlig nivå säkerställa att:

- Verksamheter lever upp till fastställda mål, bedrivs med god kvalitet och på ett kostnadseffektivt sätt, det vill säga med god ekonomisk hushållning.
- Att informationen om verksamheten och den finansiella rapporteringen är ändamålsenlig, tillförlitlig och tillräcklig.
- Att lagar, regler och riktlinjer följs.

Ansvar och uppgifter

I reglementet för intern kontroll är det Regionstyrelsen som har ansvar att se till att det finns en tillräcklig intern kontroll. I detta ligger ett ansvar för att ett internt kontrollsystem finns inom regionen och att detta utvecklas utifrån regionens kontrollbehov. Regionstyrelsen fastställer en årlig internkontrollplan som innehåller regionövergripande kontrollmoment. Regionstyrelsen ska årligen informera fullmäktige om organisationens samlade arbete med intern kontroll.

Nämnderna ansvarar för att det finns en tillräcklig intern kontroll inom sina respektive ansvarsområden. Nämnderna ska utifrån egen riskbedömning besluta om egna kontrollmoment vid sidan av den regionövergripande kontrollplanen. Nämnderna ska sedan vid behov initiera åtgärder som följd av resultaten av såväl regionövergripande som egna kontrollmoment. Avslutningsvis finns detta ansvar inskrivet i regionstyrelsens och nämndernas reglementen.

Regionstyrelsen - Internkontroll och uppsiktsplikt 2019

Vi har för granskningen tagit del av dokumentet Internkontroll och uppsiktsplikt 2019 som innehåller en beskrivning av Region Värmlands system för internkontroll, regionövergripande internkontrollplan och regionstyrelsens internkontrollplan 2019. Syftet med internkontroll anges vara att säkerställa att organisationen når sina uppsatta mål. Arbetet med internkontroll ska stötta genom att risker ska identifieras och kontrollåtgärder utformas.

Enligt dokumentet omfattar internkontrollen all uppföljning inom Region Värmland och internkontroll definieras som samlingsbegreppet för:

- Mätplaner, som beskriver vilka indikatorer, vilka bidrar till målen, som följs upp och med vilken frekvens
- Lägesrapporter som beskriver helheten och som kompletterar mätplanerna

² www.coso.org. 2013 Internal Control – Integrated Framework.

³ Reglemente för intern kontroll, giltig från och med 2018-01-01

- Fördjupningar inom de områden som riskbedömning resulterat i
- Summering från regiondirektörens tertialdialoger
- Åtgärder som genomförts alternativt krävs när målen inte nås eller om lagar/regler/riktlinjer inte följs.

Utöver ovanstående inkluderas även regionstyrelsens uppsiktsplikt i den interna kontrollen. Av dokumentet framgår även att samtliga nämnder ska inkludera ovanstående kontrollåtgärder i sina internkontrollplaner.

Internkontrollplan för regionstyrelsen 2019

Regionövergripande: I dokumentet presenteras Internkontrollplan 2019 som innehåller regionövergripande kontrollmoment och en internkontrollplan för regionstyrelsen 2019. Den regionövergripande internkontrollplanen 2019 innehåller kontrollåtgärder i form av uppföljning av regionövergripande rapporter efter tertial 1, tertial 2 (delårsrapport) och tertial 3 (årsredovisning).

Regionstyrelsen: Internkontrollplan för regionstyrelsen 2019 innehåller kontrollåtgärder som anges ovan, i form av uppföljningar och när i tid de ska genomföras. De fördjupningar som ska genomföras presenteras inte detaljerat utan omnämns främst som verksamhetsuppföljning, ekonomi eller personal inklusive hyrpersonal. Enligt intervju anges att begreppet fördjupning främst avser verksamhetsfördjupningar.

Kontrollåtgärderna ska enligt dokumentet baseras på en bedömning av risker för att beslutade mål inte uppnås. Riskanalyser ska göras kontinuerligt för att kunna identifiera verksamhetsområden vars resultat riskerar att påverka måluppfyllelsen. I granskningen har vi ställt frågan om det finns tydliga direktiv om hur riskanalyser ska genomföras. Det finns enligt uppgift inga dokumenterade eller tydliga direktiv om detta. Enligt intervju har inte regionstyrelsens internkontrollplan 2019 baserats på genomförda riskanalyser, utan på Landstinget i Värmlands tidigare identifierade riskområden från år 2018.

Internkontrollplan för kollektivtrafiknämnden 2019

I kollektivtrafiknämndens internkontrollplan 2019 redogörs kortfattat för Region Värmlands styrmodell och uppföljningsprocess. Internkontrollplanen innehåller de kontrollåtgärder som ska finnas enligt de direktiv som finns och är direkt kopplade till nämndens uppdrag och ansvar.

Kollektivtrafiknämndens internkontrollplan skiljer sig något från andra nämnders internkontrollplaner, exempelvis regionstyrelsen och regionala utvecklingsnämnden. Skillnaden rör främst val av rubricering och innehåll. De fördjupningar som anges i kollektivtrafiknämndens internkontrollplan presenteras på en övergripande nivå. Det presenteras inte vilka kontrollaktiviteter som ska genomföras, hur de ska genomföras eller vem som är ansvarig.

Intervjuade politiker och del av ledningsgruppen anger att de har viss kännedom om Region Värmlands internkontrollarbete. En av verksamhetens tjänstepersoner har till viss del varit delaktig i diskussion om riskbedömningar. I intervju framgår dock att det saknas tydliga direktiv för hur riskanalyser ska genomföras och hur konkreta risker ska beskrivas i internkontrollplanen.

I diskussionen om intern kontroll hänvisar flera av de intervjuade att Värmlandstrafik är certifierat enligt ISO 9001 och 14001. Målet är att certifiera Kollektivtrafiken i Värmland under 2019. Inom ramen för arbetet med certifieringarna genomförs enligt uppgift löpande kontroller och uppföljningar för att säkerställa att ledningssystemen uppfyller fastställda krav och leder till systematisk utveckling.

Kommunallagen Kap. 5, 3 § anger att fullmäktige för varje mandatperiod ska anta ett program med mål och riktlinjer för sådana kommunala angelägenheter som utförs av privata utförare. I programmet ska det också anges hur fullmäktiges mål och riktlinjer ska följas upp och hur allmänhetens

insyn ska tillgodoses. Kollektivtrafiknämndens verksamhet utförs enligt uppgift till ca 90 procent av privata utförare. Granskningen visar att regionstyrelsen inte har berett regionfullmäktige möjligheten att anta något nytt program men det pågår enligt uppgift ett arbete med att ta fram ett program för uppföljning av privata utförare inom förvaltningen. Vi noterar att regionstyrelsen behandlade ärendet "Återkoppling på landstingsfullmäktiges program för uppföljning av privata utförare, på styrelsens sammanträde 2019-05-28, § 92. I intervjuerna anges att det finns ett mycket systematiskt arbete med uppföljning av trafikavtal (privata utförare). Detta har enligt uppgift redovisats nämnden som en del av internkontrollarbetet. De intervjuade anser att verksamhetens arbetsätt bör utgöra en del av programmet för uppföljning av privata utförare.

2.6.2. Bedömning revisionsfråga 6

Finns ändamålsenliga internkontrollplaner rörande kollektivtrafiken?

Vi kan konstatera att det finns fastställda internkontrollplaner för regionstyrelsen och kollektivtrafiknämnden. Regionstyrelsens internkontrollplan innehåller även en redogörelse för kontrollåtgärder i form av rapportering till regionfullmäktige. Med utgångspunkt i beskrivningen av Region Värmlands internkontrollsystem anser vi att internkontrollplanerna på ett tydligt sätt redogör för hur ekonomi och verksamhet ska följas upp. Fördjupade kontroller består dock främst av verksamhetsför-djupningar.

Med utgångspunkt i bland annat SKL:s och COSO:s vägledningar anser vi att det är tydligt att internkontrollarbete och en internkontrollplan ska grundas i riskanalyser. Riskanalysen ska resultera i att risker identifieras, värderas och kontrolleras som grund till att motverka att en negativ händelse eller avvikelse uppstår. Denna mer förebyggande dimension av den interna kontrollen, till skillnad från ovan nämnda uppföljningar, bedömer vi utifrån intervjuer och internkontrollplanerna saknas. Ett undantag är kollektivtrafiknämndens arbete kopplat till ISO-certifieringarna men detta berörs inte i nämndens internkontrollplan.

Det saknas även tydliga direktiv om hur olika moment i internkontrollarbetet ska genomföras och vi anser att det råder en oklarhet om olika begrepp och moment kopplat till internkontrollarbetet som helhet. Det vill säga hur riskanalyser ska genomföras och hur värderade risker ska kontrolleras genom beskrivning av kontrollmoment, kontrollfrekvens, ansvar och återrapportering i internkontrollplanen. Detta avser då inte ovan nämnda uppföljningar, utan kontrollaktiviteter som genomförs förebyggande och löpande för att minska risken för att negativa händelser och avvikelser ska uppstå från början. Detta anser vi är en påtaglig brist som regionstyrelsen och kollektivtrafiknämnden behöver åtgärda för att utveckla Region Värmlands system för intern kontroll och sina egna internkontrollplaner. Vi noterar att regionstyrelsen ännu inte har berett regionfullmäktige möjligheten att anta ett program för uppföljning av privata utförare och det är därför viktigt att regionstyrelsen säkerställer att det sker. Programmet bör inkludera uppföljning av privata utförare inom kollektivtrafikverksamheten.

Vår bedömning är att revisionsfrågan **delvis är uppfylld**.

Revisionell bedömning

Syftet i granskningen är att granska om Regionstyrelsen samt Kollektivtrafiknämnden, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden, har en ändamålsenlig styrning, uppföljning och kontroll avseende kollektivtrafiken i regionen på en övergripande nivå.

Vår sammanfattade revisionella bedömning utifrån syftet är att:

- Regionstyrelsen, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden, inte har en helt ändamålsenlig styrning, uppföljning och kontroll avseende kollektivtrafiken i regionen på en övergripande nivå.
- Kollektivtrafiknämnden, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden, inte har en helt ändamålsenlig styrning, uppföljning och kontroll avseende kollektivtrafiken i regionen på en övergripande nivå.

Vi grundar vår sammanfattade revisionella bedömning på de bedömningar vi har gjort till respektive revisionsfråga och som framgår under respektive bedömning ovan.

Rekommendationer

Utifrån våra erfarenheter i granskningen lämnar vi följande rekommendationer:

- Regionstyrelsen bör säkerställa att det skapas en tydligare beskrivning av Region Värmlands styrmodell och relationen mellan olika styrdokument. Regionstyrelsen bör även säkerställa att det tas fram en förvaltningsplan och att den och övriga styrdokument relaterat till styrmodellen implementeras fullt ut i organisationen. Vi noterar vid vår granskning av regionstyrelsens protokoll 2019-10-15 att en riktlinje för styrande dokument i Region Värmland har beslutats.
- Regionstyrelsen behöver i samverkan med kollektivtrafiknämnden säkerställa att styrprocessen med roller och ansvar utifrån Region Värmlands styrmodell och reglementen, tydliggörs och implementeras fullt ut. Då Region Värmlands styrmodell är ny för organisationen anser vi att det är viktigt att regionstyrelsen snarast behöver säkerställa att den fullgör regionfullmäktiges intentioner.
- Kollektivtrafiknämnden och regionstyrelsen behöver även säkerställa att kollektivtrafikverksamheten snarast inkluderas fullt ut i Region Värmlands IT-system. Styrdokument kopplat till IT-verksamhet behöver utformas med hänsyn till specifika behov inom kollektivtrafiken. Överföringen av information till nya system exempelvis Rindance och Heroma bör beaktas i nämndernas riskanalyser som grund till nämndernas internkontrollplaner.
- Kollektivtrafiknämnden behöver säkerställa att de kvarvarande avtal som kan skrivas över till Region Värmlands skrivs om så snart som möjligt.
- Utifrån kollektivtrafiknämnden ansvar för utveckling, styrning och uppföljning anser vi att nämnden bör säkerställa att fler indikatorer/styrmått, som speglar alla verksamheter, tas fram. Detta för att nämnden löpande ska kunna följa upp samtliga verksamheter och kunna ha en aktiv dialog med regionstyrelsen kring genomförandet och om eventuella åtgärder för måluppfyllelse. Nämnden bör också månadsvis följa upp ekonomin. Vid avvikelser behöver nämnden tidigt ha en kommunikation med regionstyrelsen om åtgärder. Beslut om åtgärder bör framgå av protokoll.
- Kollektivtrafiknämnden bör säkerställa en långsiktighet i sin planering så att eventuella investeringar och ökade driftkostnader tidigt kommuniceras till regionstyrelsen som grund till långsiktig planering och god ekonomisk hushållning.

- Med utgångspunkt i SKL:s rekommendationer om internkontroll bör regionstyrelsen tillse att det tas fram tydligare direktiv för hur internkontrollarbetet ska bedrivas inom Region Värmland. Direktiv bör bland annat omfatta arbetet med riskanalys, kontrollaktiviteter, dokumentation, rapportering och nämndernas delaktighet i arbetet. Direktiven bör kompletteras med lämpliga mallar för riskanalys, internkontrollplaner samt för dokumentation av genomförda kontrollmoment, som grund till ett enhetligt arbetssätt. Både regionstyrelsen och kollektivtrafiknämnden bör utveckla sitt internkontrollarbete och sina internkontrollplaner.
- Regionstyrelsen bör säkerställa att regionfullmäktige bereds möjlighet att besluta om ett nytt program för uppföljning av privata utförare och att det inkluderar privata utförare inom kollektivtrafikverksamheten.

Bilaga 1, dokumentförteckning

Vi har för granskningen tagit del av följande dokument:

- Regionplan 2019 - 2021
- Regionala trafikförsörjningsprogrammet 2017 - 2021
- Region Värmlands styrmodell inklusive riktlinjer för uppföljning
- Reglemente allmänna bestämmelser för styrelse och nämnder
- Regionstyrelsens nämndplan 2019
- Regionstyrelsens mätplan 2019
- Regionstyrelsens internkontrollplan 2019
- Kollektivtrafiknämndens nämndplan 2019
- Kollektivtrafikversamhetens verksamhetsplan 2019
- Kollektivtrafikens mätplan 2019
- Kollektivtrafiknämndens internkontrollplan 2019
- Reglemente kollektivtrafiknämnden
- Reglemente regionstyrelsen
- Bana väg för framtiden 2016 - 2030
- Region Värmlands reglemente för intern kontroll
- Kollektivtrafiknämndens och regionstyrelsens protokoll år 2019 fram till och med oktober
- Projektdirektiv Vägvisaren
- Årlig rapport om kollektivtrafik i Värmland 2018
- Budget för kollektivtrafiken 2019
- Delårsrapport kollektivtrafiken 2019
- Kollektivtrafiknämndens tertialrapport 1 och 2
- Riktlinjer för färdtjänst och riksfärdtjänst samt regler för sjukresor
- Olika beslut rörande skatteväxling och avtal med kommunerna
- Beslut rörande övergång av avtal från kommunalförbundet Region Värmland
- Överenskommelse om ansvar för regional kollektivtrafik
- Lista över avtal från Värmlandstrafik AB till Region Värmland

2019-12-10

Projektledare: Peter Aschberg, Certifierad kommunal revisor

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029–6740) (PwC) på uppdrag av Region Värmlands revisorer enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av PwC:s anbud från 2019-08-13. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.