



Fördjupad utredning Kollektivtrafik- förvaltningen

Region Dalarna

KPMG AB

2020-02-11

Antal sidor 44

20200211 Fördjupad utredning Kollektivtrafik SLUTLIG.docx

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
1.1	Potentiella felaktigheter 2018/19	4
1.2	Felaktigheter, kompetensbrist – uppsåt eller slarv	6
1.3	Produktionsledarens släktskapsjäv – särbehandling underleverantör	8
1.4	Rekommendationer	10
2	Introduktion	11
2.1	Syfte	12
2.2	Metod fördjupad utredning – kollektivtrafikförvaltningens serviceresor	12
2.3	Bakgrund	14
3	Förstudiens förutsättningar	15
3.1	Frågeställning 1 – Felaktigheter som förstudien bekräftat, kvantifieras och verifieras över en längre period, 1 januari 2018 till dags dato, för att klarlägga hur mycket Region Dalarna har utbetalat utöver vad som enligt avtal ska ersättas till transportörerna	15
3.2	Frågeställning 2 – Förstudien följs upp av en fördjupad granskning för att klarlägga huruvida fel och avvikelser orsakats avsiktligt eller av misstag	15
3.3	Frågeställning 3 – En utökad granskning av i vilken omfattning de bolag som är närstående till chefen för trafikadministrationen, har utfört tjänster till Region Dalarna och huruvida dessa i någon omfattning blivit särbehandlade pga. jävssituation.	15
3.4	Frågeställning 4 – Det finns en pristabell inlagd i systemet avseende backupfordon trots att detta inte regleras i transportörsavtalen, vilket innebär att förekomsten av avsteg från avtal behöver utredas.	16
3.5	Definitioner inom system och data	16
4	Resultat kollektivtrafikförvaltningens serviceresor	19
4.1	Potentiella felaktigheter i huvudfil från SAM 3001	19
4.2	Kostnadsdrivande felaktigheter, uppsåt, oaktsamhet eller kompetensbrist hos ledningen – sårbarhet HÖG	35
4.3	Produktionsledarens mans bolag särbehandlade av produktionsledaren – sårbarhet – MEDEL	40
4.4	Fråga 4 – Det finns en pristabell inlagd i systemet avseende backupfordon trots att detta inte regleras i transportörsavtalen,	



Region Dalarna
Fördjupad utredning Kollektivtrafik-förvaltningen

2020-02-11

vilket innebär att förekomsten av avsteg från avtal behöver utredas.

43

1 Sammanfattning

Med stöd från de resultat som KPMG förstudie verifierat i december 2019 av kollektivtrafikförvaltningens verksamhet, uppdrog regiondirektören att genomföra en fördjupad utredning innefattade fyra områden:

1. Felaktigheter, som förstudien bekräftat, kvantifieras och verifieras över en längre period, 1 januari 2018 till dags dato, för att klarlägga hur mycket Region Dalarna har utbetalat utöver vad som enligt avtal ska ersättas till transportörerna.
2. Förstudien följs upp av en fördjupad granskning för att klarlägga huruvida identifierade fel och avvikelser orsakats avsiktligt eller av misstag.
3. En utökad granskning av i vilken omfattning de bolag som är närliggande till produktionsledaren för trafikadministrationen, har utfört tjänster till Region Dalarna och huruvida dessa i någon omfattning blivit särbehandlade pga. jävssituation.
4. Det finns en pristabell inlagd i systemet avseende backupfordon trots att detta inte regleras i transportörsavtalen, vilket innebär att förekomsten av avsteg från avtal behöver utredas.

Syftet med den fördjupade utredningen har varit att kvantifiera och bedöma ekonomisk skada pga. kända felaktigheter i SAM 3001 i förhållande till gällande avtal. Vidare om orsakerna till skadorna varit utförda uppsåtligt eller av oaktsamhet grundas i kompetensbrist hos ledningen vid förvaltningen. Vidare skulle utredningen klarlägga om de bolag som är närliggande till produktionsledaren i någon omfattning blivit särbehandlade pga. släktskapsjäv och Region Dalarna därav lidit ekonomisk och anseende skada.

Utredningen har utifrån djupintervjuer med ett tvärsnitt av tjänstemän vid förvaltningen inklusive tre arbetsbefriade tjänstemän, kvalificerad dataanalys av 24 mån serviceresor från SAM 3001, systemexpertis SAM 3001 och avtalstolkningar av trafik- och tilläggsavtal 2016 – 2018, klarlagt sakomständigheterna och besvarat majoriteten av frågeställningarna. Detta har även inneburit att förhandlingschefen vid Region Dalarna parallellt med utredningen, erhållit arbetsrättsliga och arbetsmiljörelaterade inlagor, vilka nyttjats i förhandlingssituationer.

För att bedöma huruvida felaktigheter eller potentiella sådana förekommer i förvaltningens serviceresor, är grundfundamentet att trafikavtalet stiftat 2016, är tydligt och konsekvent från definitioner till beräkningar av ersättningsnivåer och vilka krav som rimligen kan ställas på leverantörerna. Vidare att de reserangemang som på daglig basis utförs av Keolis AB och Sibus AB inkl. underleverantörer genomförs och ersätts på ett avtalsenligt vis med en god uppföljning. Utredningen kan konstatera att det inom nuvarande trafikavtalet 2016 – 2026 råder ett stort antal oklarheter och ledningen vid förvaltningen (förvaltningschefen/chefen för trafikcenter) kan endast fragmentariskt förklara hur upphandlingen genomfördes varvid begreppet **förutsägbarhet** för leverantörerna, mycket sannolikt skapat en extensiv eller icke avtalsenlig tolkning enligt den juridiska enheten vid regionen. Detta skapar effekten att leverantörerna erhåller ersättningar för resor som sannolikt inte genomförts i samband med schemablock slut och start på ny resa samt vid start och slut på arbetsdagen tillbaka till sitt så kallade BAS-

2020-02-11

område. Transportörsavtalet är tydligt med att det bara är verkligt utförda resor som ska ersättas.

Utredningen har bekräftat att SAM 3001 med största sannolikhet har samma konfiguration och systeminställningar sedan 2014 och möjligtvis ännu tidigare. Detta innebär att förvaltningen¹ arbetar med utgångspunkten att trafiken och ersättningar är avtalsenliga, eftersom ledningen, förvaltningschefen och chef för trafikcenter, har medverkat vid upphandlingen 2016 och leder förvaltningen. Planeringen optimeras sålunda för att undvika "digitala" återgång till BAS-områden, att undvika dubletter och genomföra rättelser för s.k. dygnsbrytsproblematik.

1.1 Potentiella felaktigheter 2018/19

Under perioden 18-01-01 – 19-12-31 har regionens leverantörer erhållit ersättningar för serviceresor om cirka **594 miljoner kronor**. Dessa är fördelade om cirka 291milj 2018 och 303milj 2019. Utredningen har identifierat följande potentiella felaktigheter med utbetalningar av ersättningar under 2år. Dessa utgår ifrån hypotesen 1C², vilket i stor omfattning styrks av den juridiska enheten vid regionen:

- 1. 9-resor transportdubletter;** trafikplaneringen anger nio passagerare för att SAM 3001 ska välja ett större fordon. Ett problem som uppstår utifrån detta är att IT-applikationen kan komma att tolka denna transport av 9 passagerare som 9 olika resor. Detta beror på felaktiga inställningar i planeringssystemen innan datan importerats till SAM 3001. Multipla passagerare skrivs in med fel decimaltecken, komma kontra punkt. Den sammanlagda kostnaden uppgår till cirka **1,1 miljoner kronor**.
- 2. Ersättning större än pristak;** I SAM 3001 huvudfil finns variabler som beskriver ersättningen respektive ett pris på vad ersättningen skulle vara om transporten inte är samordnad (EJS). EJS-priset avser ett slags pristak, vad priset skulle ha varit om transporten skett med endast en passagerare i fordonet. Är resan samordnad med fler passagerare blir ersättningen per passagerare mindre för transportören. I huvudfilen finns en mängd resor där KR (beräknad ersättning för transport) överstiger EJS (beräknad ersättningen är större än pristaket). Den sammanlagda kostnaden uppgår till cirka **3,5 miljoner kronor**.
- 3. Schemaläggning i block;** Schemaläggning var initialt införd med strategin att fordonen gick i schema från morgon till kväll, exempelvis 8:00 till 17:00. När schemat avslutades, var intentionen att fordonen skulle köras tillbaka till en utgångspunkt³ ("BAS"), för att sedan utgå från denna vid nästa schemastart. En kontroll för detta finns automatiserad i SAM 3001. Efter varje sista transport som sammanfaller med schemaslutet, skapas automatiskt en fiktiv körning där beräknad körsträcka och beräknad körtid matas in i huvudfilen. För närvarande och sedan ett par år tillbaka (2014~2015)⁴ sker schemaläggningen i block

¹ Exklusive controller, kvalitets – och ekonomifunktionen påtalat hösten 2017 och vid enstaka tillfällen 2018/19

² Endast fysiskt genomförda transporter ska medge att leverantörerna erhåller ersättningsmöjlighet enligt pristabeller och styrande dokument

³ BAS är ett tekniskt begrepp som uttrycker centrum i trafikområdet

⁴ Enligt teknisk systemexpert MALMATOR AB

2020-02-11

separerade av allt från fem minuter till ett par timmar. Själva schemablockens längd kan vara ett par timmar långt. Denna separering ger som resultat att det skript som per automatik skickar tillbaka fordonet till sin bas vid schemats slut, kommer att automatgenerera en återresa till BAS-området vid varje blockslut. Detta för att minimera tomkörningen (körning utan passagerare) och slitage på fordonen. Mellan dessa schemablock planeras ett avbrott (rast, förarbyte etc.), perioderna mellan schemablocken. Vid genomgång av datan är denna strategi mycket genomtänkt och väl genomfört. Dock lägger det automatiserade skriptet in en tur- och returresa till BAS vid denna rast, vare sig dessa resor i verkligheten genomförts eller ej. Avtalet är tydligt med att det enbart är verkligt utförda resor som ersätts. Den sammanlagda kostnaden för all BAS-ersättning uppgår till cirka **147 miljoner kronor och cirka 25% av den totala ersättningen under perioden.**

4. **Typ 1 av BAS-körningar – arbetsdagens början och slut.** Avtalet ersätter endast tomkörningar som utförts och avser resor mellan linjer och utlagda turer. Fordonet lämnar BAS och kör fram till startadressen för första transporten. På motsvarande sätt avslutas dagen med att transport sker till BAS efter sista transporten. De sker före och efter första respektive sista schemablocket. Den sammanlagda kostnaden uppgår till cirka **69,5 miljoner kronor, cirka 11,4 % av periodens totala kostnad och att 47% av den totala mängden BAS-ersättningar om 147 miljoner kronor.**
5. **Typ 2/3 av BAS-körningar – BAS till BAS/BAS till olika BAS.** I huvudfil finns flera transporter som sker mellan BAS till BAS:er. I dessa fall finns inget avstånd (km) kopplat till resan men däremot en körtid, vilket genererar en kostnad. I vissa fall sker transporten mellan samma BAS. Den sammanlagda kostnaden uppgår till cirka **7 miljoner kronor, 4,8% av den totala mängden BAS-körningar om 147 miljoner kronor.**
6. **Typ 4 av BAS-körningar – BAS tur och retur mindre än 30min.** Under dagen och mellan schemablocken sker automatgenererade transporter till och från BAS. I vissa fall, skulle det kunna vara motiverat då tiden mellan två block är flera timmar och avståndet till BAS är kort. Men i huvuddelen av förekommande fall, blir den faktiska tiden på BAS så pass kort, att själva transporten till och från BAS överstiger tiden på BAS. I dessa fall, är det mycket sannolikt onödigt att genomföra en sådan transport. Den sammanlagda kostnaden uppgår till cirka **18,1 miljoner kronor, 12% av den totala mängden BAS-körningar om 147 miljoner kronor.**
7. **Typ 5 av BAS-körningar – BAS tur och retur mindre än 0min.** Det förekommer även transporter till och från BAS som inte medfört en möjlighet att stanna till på BAS-området innan det är dags att köra till nästa hämtningsadress. I dessa fall är det inte rimligt att tro att föraren genomfört den resan utan istället tagit sig direkt från senaste lämningsadress till nästa hämtningsadress. Den sammanlagda kostnaden uppgår till cirka **1,4 miljoner kronor, 1 % av den totala mängden BAS-körningar om 147 miljoner kronor.**

Utredningen har verifierat förvaltningens ekonomiska administration av genomförda resor under november 2019 med sammanställning av självfakturor och i förekommande fall, vilka kontroller som genomförs. Arbetsuppgifterna genomförs primärt av

2020-02-11

systemadministratörerna, vilka utifrån SAM 3001 huvudfil och den s.k. SF bankfil, producerar självfaktuorna för Keolis AB och Sambus AB. Detta genomförs i direkt anslutning till månadsbryt och arbetsmomenten är genomgående manuella och den enda kontrollen som genomförs är att beloppsnivåerna stämmer överens emellan underlagen. Värt i sammanhanget att notera är att tjänstemännen har cirka 50.000 – 80.000 resor/månad att administrera till fakturaunderlag.

Det påstående som chefen för trafikcenter hävdade om kontroller av genomförda researrangemang kan inte till fullo verifieras och något IT-stöd för kontrollerna saknas. Utredningen kan konstatera att det arbete som systemadministrationen genomför med framtagning av självfakturering i förhållande till informationen i SAM 3001 huvudfil är konsekvent genomförd och korrekt utförd utifrån deras instruktioner. Huruvida några felaktigheter förekommer i informationen, kontrolleras endast om det framkommit externa iakttagelser exempelvis från regionens ekonomiavdelning.

Någon kontroll att transportörerna erhåller ersättning för verkligt utförd resa förekommer inte, utan regionen utgår från att de av SAM 3001 automatgenererade resorna vid månads slut överensstämmer med faktiskt genomförda resor. KPMGs utredning visar att det inte är rimligt att samtliga automatgenererade resor till BAS verkligen har genomförts. KPMGs uppfattning är att ledningen varit medveten om att någon kontroll inte genomförs av att de resor som ersätts verkligen har utförts, vilket är en uppenbar brist i den interna kontrollen och styrningen av verksamheten.

1.2 Felaktigheter, kompetensbrist – uppsåt eller slarv

KPMG bekräftade i december 2019 att det fanns flera oberoende indikationer på felaktigheter i kollektivtrafikförvaltningens samhällsviktiga verksamhet. Förutom intressekonflikten med produktionsledaren, fanns starka indikationer på ett felkonfigurerat IT-stöd i applikationen SAM 3001, en isolerad och icke-transparent intern ledningsfunktion av förvaltningen från förvaltningschefen och chefen för trafikcenters sida, höga krav på ekonomisk återhållsamhet i kombination att den samlade kollektivtrafiken skulle fungera enligt avtal och den politiska nivåns intentioner med en hög nivå av transparens, uppföljning och ett utmanade sparpaket om 55 miljoner kronor.

Kollektivtrafikens samlade verksamhet inom regionens geografiska område har under en mycket lång tid varit nära anknuten till Dalatrafik AB. Till detta finns det faktum att förvaltningsledningen under flertalet år, varit verksamma inom Dalatrafik i olika befattningar och har mycket sannolikt medverkat i framtagning av delar av förfrågningsunderlag, hur avtalen utformades och genomförandet av den operativa trafikverksamheten i god samverkansanda med leverantörerna.

Det har under utredningens intervjuer blivit tydligt att SAM 3001 med största sannolikhet haft samma grundkonfiguration från 2014 – och endast vissa mindre justeringar har genomförts, vilka primärt är knutna till tilläggsavtal, som i strid med LOU (2016:1145)⁵, är direktupphandlade efter 2018 med förvaltningschefen som firmatecknare. Utredningen har inte kunnat finna att systeminstansen före trafikavtalet 2016 start, genomgått en förändringshantering i kombination med en tydlig förvaltningsplan utifrån ett strukturerat arbetssätt från produktionsledaren gentemot Malmator AB. Vid intervjuer

⁵ Enligt Region Dalarna regionjurist Lena Jönsson
20200211 Fördjupad utredning Kollektivtrafik SLUTLIG.docx

Region Dalarna

Fördjupad utredning Kollektivtrafik-förvaltningen

2020-02-11

med kan hen inte förklara hur systeminställningarna (konfig- och webgränssnitt filer) samt förändringsarbete genomförs.

Region Dalarnas systeminstans av SAM 3001 har med största sannolikhet inte de kontrollmekanismer som krävs i denna typ av starkt kostnadsdrivande verksamhet. Det finns flera möjligheter för användarna att "skriva in felaktiga värden" utan att systemet förhindrar en fortsatt process. Vidare har inte systemadministratörerna i sina befattningsbeskrivningar att genomföra slumpvisa eller strukturerade kontroller utifrån den ISK planen som ska tillämpas. Enligt chefen för trafikcenter sker kontroller på löpande basis i systemet och inte minst efter månads bryt då **huvudfil** och annex-filer skickas till systemadministratörerna för produktion av självfakturor. Detta är inte fallet efter intervju med dessa med passus för två korrigerande åtgärder⁶, vilka kan vara krediterade leverantörerna i februari 2020.

Två genomgående fenomen har i samband med intervjuerna identifierats som kan fungera som en viss förklaringsmodell för de flerdimensionella problemområden som identifierats inom kollektivtrafikförvaltningen.

- Dalatrafik AB arbetssätt/kultur och metoder att driva kollektivtrafik är normativ och kulturen upprätthålls med det centrala ledarskapet, (förvaltningschefen och chefen för trafikcenter) trots införlivandet i Region Dalarna
- Införlivandet i Region Dalarna januari 2018 har inneburit centrala resursbrister inom HR/EK/IT-stöd på förvaltningen och längre ledtider i en starkt operativ verksamhet med höga krav på politisk och demokratisk insyn

Utredningen påpekar i likhet med Region Dalarnas juridiska enhet att 2016års trafikavtal är stiftat med avsevärda förbättringsområden. Vidare finns det stora tolkningsutrymmen avseende avtalets framtagning och under intervjuerna med förvaltningschefen och chefen för trafikcenter har detta inte kunnat förklarats på ett realistiskt och logiskt vis. Enligt dessa ville Dalatrafik AB under 2016års upphandling skapa en **förutsägbarhet** för leverantörerna vad grundintäkterna skulle omfatta och hur lönsam affären med Region Dalarna skulle bli över en 10-årsperiod. Detta i kombination med att det enligt förvaltningschefen och chefen för trafikcenter råder en mycket låg konkurrens på marknaden, vilket innebär att leverantörer måste ha djup insyn för att överhuvudtaget ställa upp i en upphandling. Chefen för trafikcenter är övertygad om att 2016års avtal – SAM 3001 speglar det som leverantörerna har rätt till, vilket innebär att BAS-problematiken inte är ett problem, utan enligt avtal och i de få situationer som avtalet kan behöva tolkas, genomförs s.k. **rimlighetsbedömningar** som utredningen förstår av förvaltningschefen och chefen för trafikcenter utan inblandning av avtalsexpertter eller liknande från regionen.

Utredningen har hos förvaltningsledningen funnit avsaknaden av en god styrning och uppföljning utifrån ett välorganiserat arbete i hela förvaltningens verksamhet. Det centrala är att utifrån upplevda knappa resurser i den operativa och uppföljande delen av organisation klara den " dagliga verksamheten " med stora trafikvolym, omfallsplanering och en stundom mycket hög personalomsättning i nyckelfunktioner. Detta i kombination med att återta beställningscentral och införlivande i Region Dalarna,

⁶ Korrigering 9-resor maj 2019 och hösten 2019

2020-02-11

kräver en mycket hög kompetens hos ledningen och att hela förvaltningen arbetar mot samma målsättningar med en hög delaktighet och god arbetsmiljö.

Det är försvårande för ledningen då substantiella påpekanden gjorts av controllers/kvalitetsfunktionen med majoritet hösten 2017 och ett mindre antal tillfällen 2018 om att ekonomiska felaktigheter förekommer och leverantörerna erhåller felaktiga ersättningar. Det minsta som ledningen skulle genomfört är att kontrollera felaktigheterna med en strukturerad plan, vilket genomförts mot den s.k. 9-problematiken. Detta har utredningen inte funnit och vittnar antingen om kompetensbrist och/eller ointresse att åtgärda något som kräver en högre kompetens än de man själva besitter.

Enligt uppgifter från regiondirektören har förvaltningschefen erbjudits extra stöd och hjälp men har avböjt detta.

Den rådande ordningen med central ledning av förvaltningschefen och chefen för trafikcenter, med begränsad insyn från övriga ledningsgruppens medlemmar och nyckelfunktioner i de viktigaste verksamhetsfrågorna, styrker hypotesen att kulturen från Dalatrafik AB är normativ. Förvaltningschefen och chefen för trafikcenter har enligt dem själva en lång erfarenhet inom branschen och hur det fungerar med leverantörer, affärsverksamhet och de små marginalerna som "åkarna" erhåller i sina ekonomiska resultat. Utredningen kan sålunda inte utifrån givet uppdrag verifiera att deras agerande är uppsåtligt och att de skulle ha "egna överenskommelser" med leverantörerna, vilket kan vara att beteckna som brottslig verksamhet. Den frågan anser utredningen fortfarande är aktuell att utreda vidare med polis- och åklagarmyndigheten. Däremot kan ledningen lastas för att från införlivandet i Region Dalarna 2018 valt en ledningsmetod som innehåller en hög grad av oaktsamhet då de inte trots flera påpekanden från personal som med ett högt tjänstemannaansvar, värnar om förvaltningens verksamhet och regionens anseende samt att bedriva en kostnadseffektiv kollektivtrafik med resenärerna och kommunerna i fokus.

1.3 Produktionsledarens släktskapsjäv – särbehandling underleverantör

Produktionsledaren har vid flera tillfällen påtalat till KPMG att jävsfrågan varit hanterad till hennes fördel redan 2002/03 med beslut av dåvarande landstingsråd och chefsjurist. I en skrivelse från Landstingsrådet Ingalill Persson till Sune Rönnestedt, daterad 2005-07-18 och diarieförd 2005-08-02 (diarienummer LD05/0316), hänvisar landstingsrådet till att jävsfrågan gällande produktionsledaren tagits upp på arbetsplatsen i november 2002 och att i produktionsledarens arbetsuppgifter ingår inte att dirigera bilar. Vidare ska Landstinget Dalarna under våren 2005 genomfört en undersökning om huruvida manuella justeringar görs av dirigeringar av bilar. Endast i ett fåtal fall har produktionsledaren ansvarat för manuell justering och detta har inte gynnat någon enskild entreprenör. Slutligen framgår av skrivelsen att Landstinget Dalarna i april 2005 hade ett möte med entreprenörerna och informerade om ärendet och utredningen som genomförts.

Produktionsledarens arbetsuppgifter omfattar att planera och medverka i ledningen av den operativa trafikverksamheten. Till detta ansvarar hon för leveransattest av utförda researrangemang och är s.k. objektspecialist för planerings- och samordningsverktyget SAM 3001. Detta är den högsta behörigheten som finns inom IT-verktyget och medger

2020-02-11

både läs, skriv och ändringsmöjligheter för genomgripande systeminställningar. Dessa möjligheter i kombination med släktskapsjäv försätter produktionsledaren latent i en situation med höga risker som arbetsgivaren Kollektivtrafikförvaltningen är nödgad att hantera.

KPMG har till ledningen för Kollektivtrafikförvaltningen, efterfrågat vilka åtgärder som vidtagits för att hantera riskerna med produktionsledarens komplicerade situation. Svaret har genomgående varit att släktskapet är känt i organisationen, frågan hanterades 2002/03 och det har inte funnits några sakliga skäl att genomföra en ny bedömning internt eller att hänskjuta frågan till regionledningens juridiska enhet. Produktionsledaren har enligt deras vetskap utfört sitt arbete utan anmärkning och någon kritik har inte framförts internt eller från leverantörerna. Vidare påpekas att produktionsledaren inte har haft ansvar för slutattest, utan det har chefen för trafikcenter, haft.

Fakturering av genomförda servicereupdrag sker en gång i månaden. Systemadministratörerna ansvarar för att ta fram ett underlag till fakturering, som sedan leveransattesteras av produktionsledaren. Slutattestant av självfaktureringen är vanligtvis chefen för trafikcenter.

Regionen skapar således själv fakturorna från Sambus och Keolis varje månad. De underleverantörer till Sambus och Keolis, som genomfört serviceresor, erhåller i sin tur ersättning direkt från Sambus och Keolis. I SAM 3001 går det att utläsa vilken transportör, inklusive underleverantörer, som genomfört en resa och till vilken kostnad för Regionen. Produktionsledaren leveransattesterar självfakturorna från Sambus och Keolis. Det innebär att hon även leveransattesterar underlaget för ersättning till underleverantörerna, inklusive de identifierade närstående bolagen till produktionsledaren.

KPMG har efterfrågat och erhållit en sammanställning över samtliga fakturor som Regionen erhållit under 2018 och 2019 från något av de bolag som produktionsledaren man har varit eller är befattningshavare i. 12 fakturor identifierades för två bolag, Koppartaxi AB och Borlänge Taxi Service AB. Fakturerat belopp uppgick totalt till 20 680 kr. KPMG har granskat fakturorna och kan konstatera att merparten avser beställningar av taxiresor mot faktura, vilket vi har förstått kan inträffa när det inte finns några ordinarie tillgängliga bilar. KPMG har inte funnit att någon av transportörerna otillbörligt gynnats.

Vid två tillfällen har produktionsledaren slutattesterat fakturor. Detta har skett i juni 2018 respektive juni 2019. Enligt produktionsledaren hade hon slutattestbehörighet under chefen för trafikcenters semester. KPMG har under utredningen inte funnit att någon otillbörligt gynnats med anledning av den identifierade intressekonflikten. KPMG har inte heller funnit att några specifika uppföljande kontroller införts för att hantera intressekonflikten.

KPMGs uppfattning är att det föreligger en tydlig jävssituation i och med att produktionsledaren haft befogenhet att bereda ärenden som påverkar en närstående. KPMGs bedömning är att det varit direkt olämpligt att låta produktionsledaren inneha det ansvar och befogenheter som hon haft utifrån den intressekonflikt som föreligger. Det medför både en anseenderisk för regionen och risk för att verksamheten inte bedrivs på ett ändamålsenligt sätt. Ledningen har såsom vi bedömt inte undanröjt den risken.

1.4 Rekommendationer

Baserat på de iakttagelser som KPMG identifierat har vi följande rekommendationer till regionen:

- Konfiguration av SAM 3001 åtgärdas för att efterleva transportörsavtalet.
- Införande av återkommande kontroller att regionen endast ersätter transportörerna enligt avtal.
- Fördjupad utredning om huruvida de identifierade felaktigheterna innebär att regionen har rätt/möjlighet att kräva transportörerna på återbetalning samt med i så fall vilket belopp.
- Fördjupad utredning om huruvida överenskommelser mellan förvaltningsledningen och transportörerna skett utanför skriftliga avtal.
- Utbildningsprogram inom SAM 3001 bör genomföras med samtliga funktioner (användare) inom förvaltningen. Detta bör även inkludera leverantörer och vissa kundgrupper
- Kontrollmekanismer i SAM 3001 implementeras för att identifiera felaktigheter i tidiga stadium i reseprocesserna

2 Introduktion

Revisorerna i Region Dalarna beställde i oktober 2019 en förstudie av kollektivtrafiken i Dalarna. Syftet med studien var att skapa ett faktabaserat underlag för en bedömning huruvida bristande regelefterlevnad, ett undermåligt och felkonfigurerat IT-system och avsaknad av robusta processer, medfört att oegentligheter förekommit eller genomförs i den dagliga verksamheten med fokus på serviceresor. Vidare skulle studien klarlägga om en intressekonflikt/jävsförhållanden förelåg kring en av de anställda i förvaltningen.

Förstudien visade att tre av fyra arbetshypoteser kunde verifieras, nämligen;

- Intressekonflikt/jävsförhållanden föreligger vad gäller produktionsledaren för trafikadministrationen inom kollektivtrafikförvaltningen.
- IT-applikationen SAM 3001 är felkonfigurerad utan rättelse från den ansvariga inom kollektivtrafikförvaltningen trots att de under flera år fått kännedom om fel som orsakar regionen onödiga kostnader.
- Felaktigt utförda resor med överdebitering (BAS-område & multipla researrangemang) stoppas inte administrativt eller tekniskt.

Mot bakgrund av att revisorerna verifierat dessa omständigheter, har Region Dalarna samrått med riksenheten mot korruption och i enlighet med deras råd, har Region Dalarna gjort en polisanmälan om misstänkt trolöshet mot huvudman ingivits. Vidare, har överenskommelse om frivillig arbetsbefrielse med lön träffats med tre medarbetare.

Regiondirektören uppdrog i december 2019 till KPMG att genomföra en fördjupad utredning vilket innefattade följande fyra områden:

1. Felaktigheter, som förstudien bekräftat, kvantifieras och verifieras över en längre period, 1 januari 2018 till dags dato, för att klarlägga hur mycket Region Dalarna har utbetalat utöver vad som enligt avtal ska ersättas till transportörerna.
2. Förstudien följs upp av en fördjupad granskning för att klarlägga huruvida identifierade fel och avvikelser orsakats avsiktligt eller av misstag.
3. En utökad granskning av i vilken omfattning de bolag som är närstående till ansvarig för trafikadministrationen ("produktionsledaren"), har utfört tjänster till Region Dalarna och huruvida dessa i någon omfattning blivit särbehandlade pga. jävssituation.
4. Det finns en pristabell inlagd i systemet avseende backupfordon trots att detta inte regleras i transportörsavtalen, vilket innebär att förekomsten av avsteg från avtal behöver utredas.

Granskningsperioden för ovan punkter är 1 januari 2018 till dags dato.

KPMG har parallellt med den huvudsakliga granskningen försett Region Dalarnas förhandlingschef Olle Lundén med två faktabaserade underlag. För det första med en handling inom det systematiska arbetsmiljöarbetet (AFS 2001:1) och den organisatoriska och sociala arbetsmiljön (AFS 2015:4). Den andra handlingen avsåg ledningens underlåtenhet att hantera den klarlagda intressekonflikten med ansvarig tjänsteman, produktionsledaren för trafikadministrationen.

2.1 Syfte

KPMG granskning syftar till att klarlägga omfattningen och kostnadsberäkna förstudiens resultat i den operativa trafikverksamheten med fokus på serviceresor. Vidare att bedöma huruvida dessa felaktigheter orsakats avsiktligt eller av oaktsamhet från ledningen i förvaltningen samt vilka åtgärder som ledningen vidtagit för att efterfölja avtalsmässiga förhållanden mot leverantörerna Keolis och Sibus. Utredningen ska även klarlägga huruvida ansvarig tjänsteman för trafikadministrationen främjat de bolag som hennes närstående äger eller har inflytande inom pga. hennes arbetsuppgifter inom förvaltningen. Baserat på resultaten, lämnas förslag på åtgärder för att säkerställa en kravorienterad styrning av kollektivtrafiken i region Dalarna med fokus på serviceresor.

Syftet med underlagen till förhandlingschef Olle Lundén har varit att påvisa substantiella risker och påtagliga brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet (AFS 2001:1) och den organisatoriska och sociala arbetsmiljön (AFS 2015:4). Vidare att tydliggöra underlåtenheten inom kollektivtrafikens ledning att hantera den intressekonflikt som sedan 2003/04 chefen för trafikadministrationen befunnit sig inom med höga behörigheter i IT-system SAM 3001 och rätt till leverans- och slutattest för leverantörerna Keolis och Sibus samt ingående underleverantörer.

2.2 Metod fördjupad utredning – kollektivtrafikförvaltningens serviceresor

Frågeställningar

Utredningen har nyttjat de 4 definierade frågeställningarna för att verifiera eller avfärda felaktigheter, i kollektivtrafikförvaltningens verksamhet. Vidare om felaktigheterna orsakats avsiktligt eller av oaktsamhet inklusive en kostnadsberäkning avseende kategorier och volym av researrangemang.

Visselblåsare

2 källor har kontinuerligt intervjuats (förstudiens visseblåsare) med stöd av kvalificerad utredningsmetodik och inhämtad information har analyserats med stöd av Anacapa⁷ metoden avseende käll- och informationsvärdering (4*4). Metoden är internationellt erkänd och nyttjas av brottsbekämpande- och rättsvårdande myndigheter samt privata aktörer. Dessa två visseblåsare (B2)⁸ har genomgående lämnat trovärdiga uppgifter som förstudien kunnat verifiera mot masterdata eller annan bekräftad information.

Analys IT-applikation SAM3001⁹ (planerings- och samordningsverktyg för reseverksamhet)

Med stöd av MALMATOR AB (leverantör till Dalatrafik/Region Dalarna) har serviceresorna inom kollektivtrafikens förkonfigurerade "instans" analyserats från 2018-01-01 intill 2019-12-31 med ett särskilt fokus på förstudiens resultat och potentiella felaktigheter. Dessa har sedan verifierats med systemadministrationen och Region

⁷ Anacapa Sciences, Inc

⁸ Källan bedöms trovärdig med 1: a handsinformation om sakomständigheterna

⁹ http://www.malmator.se/system_sam3001.shtml

Region Dalarna

Fördjupad utredning Kollektivtrafik-förvaltningen

2020-02-11

Dalarnas avtalsexpert¹⁰. Vidare har intervjuer med teknisk nyckelpersonal hos MALMATOR genomförts för att komplettera dataanalysen. En nyckelperson (B2)¹¹ har genomgående lämnat trovärdiga uppgifter för perioden 2014 – 2019.

Dataanalys av trafikdata

Vid analys av den trafikdata som genererats av SAM3001 har flera verktyg och metoder använts. Flertalet intervjuer utförts med nyckelpersoner inom systemadministration och förvaltning. Vid dessa intervjuer har flera scenarier utvecklats som i förlängning skulle kunna leda till potentiella felaktigheter vid beräkning av ersättning för genomförd trafik. Dessa scenarier har omsatts till programkod i programmeringsspråket *Python* (version 3.7) som testat trafikdata från SAM3001. Resultatet har sedan analyserats och olika storleksmått har beräknats fram för presentationssyfte (kostnad i tid, kr m.m.). Vidare har intervjuer med teknisk nyckelpersonal hos MALMATOR genomförts för att komplettera dataanalysen.

Intervjuer kollektivtrafikförvaltningen

14 tjänstepersoner med ett tvärsnitt från förvaltningens samlade verksamhet har intervjuats som komplement till 2 visselblåsare. Detta inkluderar de tre arbetsbefriade personerna. Uppföljande intervjuer har genomförts med de tre arbetsbefriade och personalen inom systemadministration och förvaltning med ansvar för SAM 3001.

Analys av Region Dalarnas trafik- och tilläggsavtal

Region Dalarnas juridiska enhet med Lena Jönsson och Magnus Höög har medverkat i workshop och som sakkunniga för juridisk tolkning av avtal och överenskommelser mellan Region Dalarna och leverantörerna Keolis och Sibus.

¹⁰ Region Dalarna, Ledningsenheten/Rättsavdelningen Lena Jönsson & Magnus Höög

¹¹ Källan bedöms trovärdig med 1:a handsinformation om sakomständigheterna

2020-02-11

2.3 Bakgrund

En sårbarhet är en svaghet i en organisations design, ledarskap, arbetsmetoder- och processer samt interna styrning och kontroll. En enskild svaghet eller flera sammanlagda svagheter nyttjar och exploaterar de brister som finns inom verksamheten, vilket hotar den inre ordningen då regelverk och policys inte efterföljs samt att misstanke om brottslig verksamhet kan föreligga. Förstudien nyttjade en förenklad modell för att bedöma sårbarheten och den skadebild som kan föreligga.

Sårbarheterna är klassificerade enligt nedan kategorier. KPMG rekommendation är att sårbarheter med en inverkan på bedömd nivå MEDEL eller HÖG, bör omgående åtgärdas.

Klassificering av sårbarhet	Beskrivning
HÖG	Ett framgångsrikt nyttjande av dessa sårbarheter kan mycket sannolikt resultera i stor skada och/eller ekonomisk påverkan med höga belopp. Sårbarheten är enkel att exploatera och etablera som ett normativt förhållande i verksamheten.
MEDEL	Ett nyttjande av dessa sårbarheter kan mycket sannolikt resultera i skada och/eller viss ekonomisk skada. Sårbarheten kan i förlängningen exploateras för att skapa ett förhållande vid sidan av den interna styrningen och kontrollen.
LÅG	En känd sårbarhet som kan nyttjas av en illasinnad/illojal aktör eller illojal anställd med en begränsad skadeutbredning och ekonomisk skada.
INGEN	Det finns ingen känd sårbarhet inom verksamheten.

3 Förstudiens förutsättningar

Kapitlet beskriver de frågeställningar och hypoteser som nyttjats för att verifiera eller avfärda den information som inhämtats via intervjuer, dataanalys av SAM 3001 och workshop "avtalsstolkning" av trafik- och tilläggsavtal inom Region Dalarnas kollektivtrafikförvaltning.

3.1 **Frågeställning 1 – Felaktigheter som förstudien bekräftat, kvantifieras och verifieras över en längre period, 1 januari 2018 till dags dato, för att klargöra hur mycket Region Dalarna har utbetalat utöver vad som enligt avtal ska ersättas till transportörerna**

Hypoteser

- 1A. Har transporter genomförts helt i enlighet med rådande trafikavtal samt, i förekommande fall, tilläggsavtal.
- 1B. Är transporterna genomförda vid sidan av avtal eller med en för extensiv tolkning.
- 1C. Endast fysiskt genomförda transporter ska medge att leverantörerna erhåller ersättningsmöjlighet enligt pristabeller och styrande dokument

3.2 **Frågeställning 2 – Förstudien följs upp av en fördjupad granskning för att klargöra huruvida fel och avvikelser orsakats avsiktligt eller av misstag**

Hypoteser

- 2A. Identifierade felaktigheter under perioden kan upptäckas i IT-stöd SAM 3001
- 2B. Personal vid Kollektivtrafikförvaltningen har påtalat felaktigheter och dessa har hanterats i förvaltningsplan SAM 3001 eller förvaltningens interna styrning och kontrollplan.
- 2C. Den interna styrning och kontrollplanen omfattar systeminställningar i SAM 3001.
- 2D. Tilläggsavtal är stiftade för att gynna leverantörernas ersättningsmöjligheter.

3.3 **Frågeställning 3 – En utökad granskning av i vilken omfattning de bolag som är närstående till chefen för trafikadministrationen, har utfört tjänster till Region Dalarna och huruvida dessa i någon omfattning blivit särbehandlade pga. jävssituation.**

Hypoteser

- 3A. Regler och riktlinjer för jäv är tydligt inom Regionen
- 3B. Den interna styrning och kontrollplanen omfattar kontroller av risker relaterade till jäv
- 3C. Anställd har haft behörigheter som innebär risk att närstående kan gynnas på ett otillbörligt sätt.
- 3D. Anställd har på ett otillbörligt sätt gynnat en närstående

2020-02-11

3.4 **Frågeställning 4 – Det finns en pristabell inlagd i systemet avseende backupfordon trots att detta inte regleras i transportörsavtalen, vilket innebär att förekomsten av avsteg från avtal behöver utredas.**

Hypoteser

4A. Medvetna avsteg från rådande avtal har genomförts vid enstaka tillfällen. Dessa är enkla att identifierade bland övriga transporter, eftersom de avviker kraftigt från normala trafikmönster.

4B. Medvetna avsteg från rådande avtal har systematiskt utförts. Dessa går inte att urskilja bland övriga transporter, eftersom de är del utav det normala trafikmönstret.

4C. Inga medvetna avsteg från rådande avtal har utförts. De transporter som sticker ut kostnadmässigt beror på andra omständigheter såsom felkonfiguration i SAM3001 eller mänsklig faktorn.

4D. Inga medvetna avsteg från rådande avtal har utförts. Inga transporter med förhöjd kostnad p.g.a. annan pristabell finns i exportdata från SAM 3001.

3.5 **Definitioner inom system och data**

Utredningen har avgränsats mot Region Dalarnas servicetrafik. Sammantaget kan de olika delarna i trafikverksamheten som studerats¹² för potentiella felaktigheter delas upp i följande tre delar:

- Tomkörningar (Å+) – Transporter med tomt fordon (ingen passagerare).
- Övriga transporter – Sjukresor, färdtjänst, linjeturer, skolskjuts m.m.
- Fördelning Å+ – Hur kostnaden för tomkörningarna ska delas upp och debiteras respektive beställare.

De faktiska kostnaderna för Region Dalarna är de två första kategorierna; tomkörningar och transporter. Tomkörningar är de transporter som sker vid förflyttning mellan två utgångspunkter, exempelvis från basområde och hämtningsadress eller från lämningsadress till ny hämtningsadress. I kategorin tomkörningar i SAM3001 ingår även registrering av årskostnader för fordonen, vilket är den fasta avgiften för fordonet. Ett basområde är en angiven adress som kan ses som en utgångspunkt/depå för ett fordon. Ett fordon kan vara knutet till flera basområden. Fordonen knyts till basområden vid planeringen i SAM 3001 för att undvika återgångar till gamla basområden.

- BAS / BAS område – En fast geografisk teknisk position i SAM 3001. BAS finns inte specifikt reglerat eller definierat i huvudavtalet.

Fördelningen av Å+ är en faktor som IT-applikationen SAM3001 automatiskt räknar ut med stöd av systeminställningen. Detta beräknas utifrån de tomkörningar och transporter som utförts under dagen. Kostnaderna för tomkörningarna fördelas på de övriga transportererna baserat på deras storlek.

Som ett exempel; om två transporter har utförts där den första resan tog längre tid och på en längre körsträcka, ska denna stå för större del av ersättningen av fordonets tomkörning. Fördelning Å+ är till skillnad från transporter och tomkörningar inget som

¹² Intervjuer med SAM 3001 systemspecialister- och administratörer samt controllers
20200211 Fördjupad utredning Kollektivtrafik SLUTLIG.docx

2020-02-11

ska ersättas transportörerna, det sker genom ersättningen av tomkörningarna. Fördelning Å+ är den summa som ska debiteras beställarna, kunderna. Det är dessa som betalar för både transport och tomkörning. Fördelningen Å+ har inte tagits med som en kostnad i beräkningarna av storleken hos de potentiella felen i avsnittet Potentiella felaktigheter i huvudfil från SAM3001

3.5.1 Planerings- och samordningsverktyg SAM 3001

Den IT-applikation som i huvudsak har studerats är det kostnadsberäknande systemet SAM 3001. Det finns för den operativa trafikverksamheten andra IT-system som används vid planering, exempelvis REBUS (logistikprogram). Det är i huvudsak SAM 3001 som sammanställer utförd trafik och SAM 3001 möjliggör att genomföra slumpvisa eller regelbundna kontroller för att säkerställa en korrekt trafikverksamhet.

SAM 3001 sammanställer alla transporter som utförts i Region Dalarnas servicetrafik i en logg-fil, nedan kallad **huvudfil**, där varje rad är en transport med tillhörande information om transporten finns angivet. Totalt finns det nästan 100 informationspunkter per transport; datum, klockslag, antal km, utförande bolag, adresser m.m. En av de viktigaste informationspunkterna är uppgift om kostnaden för transporten. SAM 3001 ska ha konfigurerats utifrån det transportörsavtal som finns tecknat med Sambus och Keolis. De systeminställningar som konfigurerats är; kostnad per km, kostnad per tid, fasta fordonskostnader, vilka transporter som ska ersättas på vilket sätt m.m.

3.5.2 Data för analysmetodik

Den period som studerats och för vilken data har inhämtats är 2018-01-01 till 2019-12-31. Den data som har studerats är den **huvudfil** som genererats av SAM 3001, fakturor samt andra ekonomiska datafiler rörande efterarbetet efter mottagandet av huvudfilen. SAM 3001 genererar via exportfunktion s.k. operatörsfiler som specifikt lyfter ut de delar som berör de olika operatörerna Keolis och Sambus. Dessa filer innehåller samma information som huvudfilen men med färre detaljer (färre kolumner) och bara de transporter som berör just den operatören (organisationsnummer).

3.5.3 Statistik servicetrafik Region Dalarna från SAM 3001

- Period som studerats är 2018-01-01 intill 2019-12-31
 - Beräkningar inkluderar eventuella dubbletter i trafikverksamheten
 - Fördelning Å+ har ej tagits med i beräkningarna
- 1) **Antal transporter: 2 798 244 stycken** varav 1 553 026 transporter och 1 245 218 tomkörningar, Å+
 - 2) **Total körsträcka: 38 820 380 km** varav transporter (kund i bil): 24 413 569 km och tomkörningar: 14 406 811 km
 - 3) **Total körtid: 1 459 670 timmar (60 819,6 dygn)** varav transporter: 739 357 timmar och tomkörningar: 720 208 timmar
 - 4) **Hastighet: 21 107 km/h** och vid transport: 4 398 km/h samt vid tomkörning: 21 107 km/h. Medelhastighet: 25 km/h och 75:e percentilen: 36 km/h
 - 5) **Totalsumma genomförda transporter: 594 676 570 kr** varav 2018: 291 353 182 kr, 2019: 303 323 388 kr, ca 24 778 190 kr per månad (24 st.) och ca 815 742 kr per dag (729 st.)

4 Resultat kollektivtrafikförvaltningens serviceresor

Kapitlet beskriver resultatet utifrån signifikanta observationer, vilka utgår ifrån de 4 frågeställningarna samt en bedömd nivå av sårbarhet/risk.

4.1 Potentiella felaktigheter i huvudfil från SAM 3001¹³

I den huvudfil som genereras av SAM3001 efter varje månadsslut, har flera transporter som avviker från det förväntade trafikmönstrets påträffats. Nedan listas potentiella felaktigheter som i mycket stor utsträckning, har sin förklaring av felaktiga eller uteblivna systeminställningar¹⁴ eller handhavandefel från personalen som nyttjar SAM 3001. Dessa felaktigheter kan som resultat, leda till felaktiga utbetalningar av genomförda transporter eller utbetalningar för transporter som aldrig utförts. Hypotes 1C har utgjort grundförutsättningen för de observationer som redovisas; *Endast fysiskt genomförda transporter ska medge att leverantörerna erhåller ersättningsmöjlighet enligt pristabeller och styrande dokument.*

Viktigt att notera är att alla kostnader i kr som beräknats är exklusive moms. När ersättningen till transportörerna betalas ut, erläggs en momssats om 6% till totalsumman.

4.1.1 "9-resor" – transportdubletter – sårbarhet HÖG

Det finns tre storlekskategorier på fordon i avtalet; 4, 8 och 21, där siffran avser maximala antalet passagerare. Planeringssystemet väljer storlek av fordon automatiskt utifrån antalet passagerare som beställt transport. För transporter som sker i linjetrafik eller enskilda större serviceresor, exempelvis skolresa till simhallen, kan systemet påverkas att välja den största kategorin genom att fiktiva passagerare anges.

Det behövs då anges nio sådana passagerare för att systemet ska välja den största kategorin, därav benämningen "9-resor". I vissa fall förekommer andra antal än 9 men siffran 9 är i majoritet. Ett problem som uppstår utifrån detta är att SAM3001 kan komma att tolka denna transport av 9 passagerare som 9 olika resor. Detta beror på felaktiga inställningar i planeringssystemen innan datan importerats till SAM 3001. Multipla passagerare skrivs in med fel decimaltecken, komma kontra punkt.

Det har påvisats att ovanstående inträffar framförallt vid skolresor. Dubletter i övrigt kan vara legitima då det verkligen ska vara två separata transporter med samma avresa och mål. Det sker då istället en reduktion av ersättningen till transportören, resan är så kallad "samordnad". Detta gäller dock inte skolresor där ett fast pris gäller för hela transporten. SAM3001 kommer dock behandla denna resa på samma sätt som alla andra "samordnade" resor, d.v.s. ett reducerat pris kommer att räknas fram för de nio resenärerna. Det blir m.a.o. inte en kostnad som är nio gånger så hög som för en resa utan strax därunder.

¹³ Verifiering har genomförts med Region Dalarna juridiska enhet med scenarioanalys

¹⁴ Systeminstans Region Dalarna SAM 3001 har ej konfigurerats efter innebörden i 2016års trafikavtal 20200211 Fördjupad utredning Kollektivtrafik SLUTLIG.docx

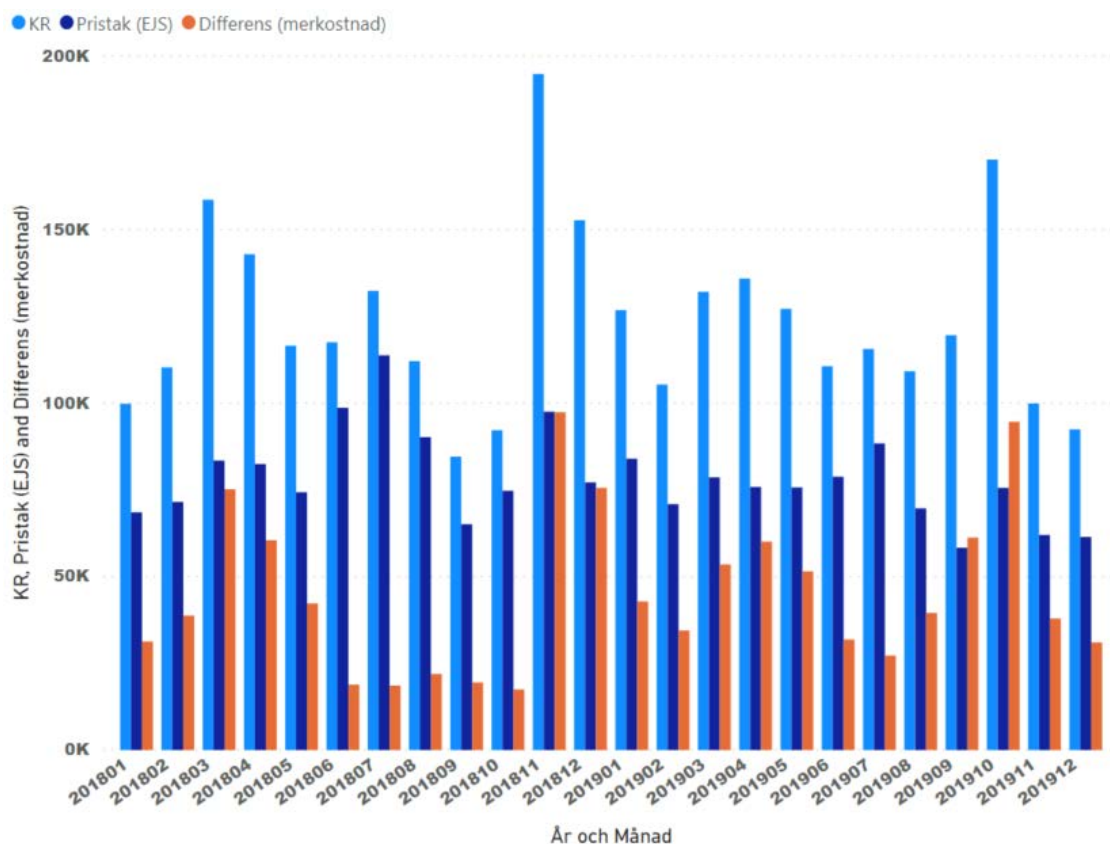
Region Dalarna

Fördjupad utredning Kollektivtrafik-förvaltningen

2020-02-11

Definitioner och resultat:

- KR = Ersättning som ska betalas transportören
- EJS = Ersättningen om transporten inte skulle ha samordnats (ensam i bilen)
- Under rutinkategorin "KO" (kommun) finns totalt 395 721 transporter
- Av dessa är 37 580 dubletter, s.k. "9-resor" (9,5 % av totala antalet transporter)
- Antal transporter per fordonskategori där det förekommit dubletter:
 - 1) K4: 1 215 st.
 - 2) K8: 6 777 st.
 - 3) K21: 15 008 st.
- Summa KR för alla dubletter: 2 959 107 kr
- Summa EJS (ej samordnad/pristak, vad priset skulle ha varit) för alla dubletter: 1 876 770 kr
- **Differens (merkostnad): 1 082 337 kr av periodens totala kostnad på 594 676 570 kr (0,2 %)**



2020-02-11

4.1.2 Ersättning större än pristak – sårbarhet **HÖG**

I huvudfilen finns två kolumner, KR och EJS, som beskriver ersättningen till transportör (KR) respektive ett pris på vad ersättningen skulle vara om transporten inte är samordnad (EJS). EJS-priset avser ett slags pristak, den anger vad priset skulle ha varit om transporten skett med endast en passagerare i fordonet. Är resan samordnad med fler passagerare blir ersättningen per passagerare mindre för transportören. Detta är en framgångsfaktor vid trafikplanering i syfte att minimera kostnaden, eftersom samåkning är en vinst i slutändan. Vid kontroll i huvudfilerna finns en mängd resor där KR överstiger EJS, dvs ersättningen är större än pristaket.

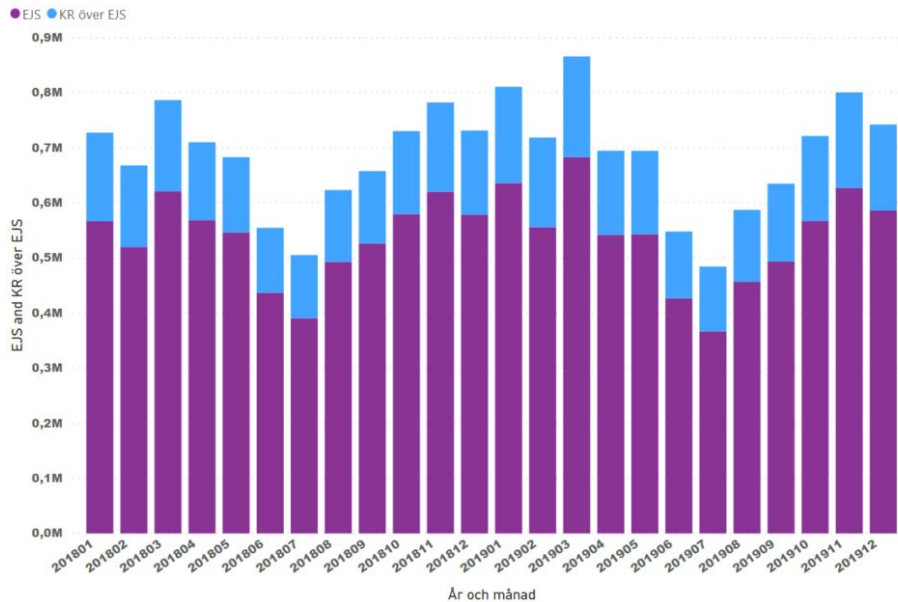
Denna observation är i majoriteten av fallen fokuserade mot anropstyrd linjetrafik som måste förbokas och regionens egna servicelinjer. En ytterligare förklaring kan vara att den högre kostnaden kommer från resor som måste upphandlas akut, eftersom det inte finns några fordon att tillgå för att lösa en uppkommen situation. Priset för denna typ av upphandling saknar mycket sannolikt avtalsstyrning och kan därmed bli mycket dyrare än normal trafik.

Definitioner och resultat:

- KR = Ersättning som ska betalas transportören
- EJS = Ersättningen om transporten inte skulle ha samordnats (ensam i bilen)
- **KR överstiger EJS på 139 894 rader av totalt 2 798 244 (5,0 %)**
- Summa KR, där KR överstiger EJS, under perioden: 16 459 597 kr
- Summa EJS, där KR överstiger EJS, under perioden: 12 932 080 kr
- **Summa överstigande belopp (KR – EJS): 3 527 517 kr av periodens totala kostnad på 594 676 570 kr (0,6 %) varav 2018: 1 711 260 kr och 2019: 1 816 257 kr**

Region Dalarna har betalat ut 3 527 517 kr mer än vad som är satt pristak (EJS) under två år. Nedan stapeldiagram visar utvecklingen för kostnaden per månad 2018 – 2019 för de transporter som skett till ett dyrare pris än EJS. Den lila färgen avser vad kostnaden hade varit om priset följt pristak (EJS). Den blå färgen visar den överskjutande kostnaden varje månad.

2020-02-11



4.1.3 Schemaläggning i block – sårbarhet HÖG

Schemaläggning var initialt införd med strategin att fordonen gick i schema från morgon till kväll, exempelvis 8:00 till 17:00. När schemat avslutades, var intentionen att fordonen skulle köras tillbaka till en utgångspunkt¹⁵, för att sedan utgå från denna vid nästa schemastart. En kontroll för detta finns automatiserad i SAM 3001. Kontrollen består av ett skript som i slutet av varje månad bearbetar alla transporter och jämför dessa med den schemaläggning som finns för månaden. Efter varje sista transport som sammanfaller med schemaslutet, skapas automatiskt en fiktiv körning där beräknad körsträcka och beräknad körtid matas in i huvudfilen. *Det är en körning som kan förväntas ha genomförts men som de facto är automatgenererad av ett IT-system utan några kontrollmekanismer eller mänsklig påverkan.*

Motsvarande transport genereras från BAS-området till första upphämtningen vid schemastart. För närvarande och sedan ett par år tillbaka (2014~2015)¹⁶ sker schemaläggningen i block separerade av allt från fem minuter till ett par timmar. Själva schemablockens längd kan vara ett par timmar långt. Denna separering ger som resultat att det skript som per automatik skickar tillbaka fordonet till sin bas vid schemats slut, kommer att automatgenerera en återresa till BAS-området vid varje blockslut. SAM 3001 har inställningsmöjligheter för att förhindra återresor, vilket för närvarande inte används.

Utredningen kan notera att schemaläggarna har en strategi för att planera transporter så att slutet på en linjes omlopp (tur) sammanfaller med starten på nästa omlopp. Detta för att minimera tomkörningen (körning utan passagerare) och slitage på fordonen. Mellan dessa schemablock planeras ett avbrott (rast, förarbyte etc.), perioderna mellan schemablocken. Vid genomgång av datan är denna strategi mycket genomtänkt och väl genomfört. Dock lägger det automatiserade skriptet in en tur- och returresa till BAS-området vid denna rast, vare sig dessa resor i verkligheten genomförts eller ej.

¹⁵ Utgångspunkt benämns BAS

¹⁶ Enligt teknisk systemexpert MALMATOR AB

2020-02-11

Vid beräkning av en automatisk återresa efter ett avslutat block, beräknas åtgång av tid och körsträcka per automatik ut av systemet och förs in i huvudfilen. När fordonet sedan ska påbörja transport inför nästa schemablock, görs samma beräkning automatiskt för resa från BAS till hämtningsadress. Om dessa två resor, till och från BAS, tidsmässigt överstiger perioden mellan blockens tidslängd upptäcks inte detta.

Exempel: Om tiden mellan blocken är 30 minuter och resan till basen beräknas till 20 minuter och resan från basen till nästa startpunkt i nästa block är 25 minuter kommer transportören ersättas för 45 minuters körning. Är perioden dessutom för liten för att rymma en resa i någon riktning i resonlig hastighet, läggs resan ändå in vilket leder till hastigheter i upp till flera tusen km/h.

En ytterligare följd av denna schemaläggning i block, blir att fordon inte är tillgängliga under perioder mellan blocken och intill dessa. När sedan spontanresor beställs från trafikledningen, finns inga fordon tillgängliga utan trafikoperatörerna, får akut upphandla s.k. back-up fordon till en förhöjd kostnad (se avsnitt Ersättning större än pristak – sårbarhet HÖG). Detta leder förutom höga kostnader, till risker i arbetsmiljön för personalen vid förvaltningen.

Definitioner och resultat

- Antal transporter: 2 798 244 varav 1 553 026 transporter och 1 251 493 tomkörningar, Å+
- BAS körningar antal totalt: 581 315, BAS körningar i km: 7 767 019 och BAS körningar timmar: 385 126h

Summa BAS-körningar kr: 147 347 507 kr av periodens totala kostnad på 594 676 570 kr (24,7 %)

4.1.3.1 Exempel på "BAS-körning"

Nedan visas ett exempel på transport med en s.k. K 21:a; fordon 37 under 2019-03-08. På motsvarande sätt ser övrig transporter ut med olika antal schemablock och längd mellan dessa. Varje rad i tabellen motsvarar en transport och har därmed en kostnad knuten.

- 1) Fordonet påbörjar dagen med transport från basområde kl 05:15 fram till första avreseadress, Hpl Rättvik Resecen, kl 05:25.
- 2) När fordonet 06:05 ankommer hållplats Bjursås Korsväg, är det dags för ett avbrott mellan scheman. Här läggs per automatik en transport tillbaka till BAS-området in och sedan en framkörning inför nästa block. Dock så är avståndet för långt till basområdet för långt för en tur och returresa så tiden anpassas för detta.
- 3) Det får till följd att resan till basområdet måste påbörjas 06:01, d.v.s. innan ankomst senast hållplats 06:05. Tiden på basen är 0 minuter, fordonet vänder så snart det har kommit fram. Notera att hållplatsen som schemat före avslutas vid är densamma som det efterföljande schemat påbörjas vid.
- 4) Klockan 08:20 är det ett längre uppehåll på ett antal timmar. En automatgenererad transport till och från BAS-området läggs in i huvudfilen. Senare på eftermiddagen är det ytterligare ett avbrott mellan två scheman. En

automatgenererad transport till och från bas läggs in med 0 minuters uppehåll på basen.

- 5) Klockan 17:06 ankommer fordonet hållplats Bjursås Korsväg och det är ett avbrott mellan två scheman.
- 6) 17:53 ska turen återupptas från samma hållplats. Även här har det genererats två transporter mellan basen. Dock finns inte tillräckligt med tid då tidsfönstret är för snävt för transporterna att genomföras. Det leder till att innan fordonet ankommit basen (17:35) har det redan påbörjat transporten tillbaka (17:24).

Hämta kl.	Från adress	Lämna kl.	Till adress
05:15	Basområde: 3638	05:25	Hpl Rättvik Resecen
05:25	Hpl Rättvik Resecen	06:05	Hpl Bjursås Korsv
06:01	Basområde: 3638	06:30	Hpl Bjursås Korsv
06:05	Hpl Bjursås Korsv	06:25	Basområde: 3638
06:30	Hpl Bjursås Korsv	07:01	Hpl Gymnasiesko Rät
07:01	Hpl Gymnasiesko Rät	07:05	Hpl Rättvik Resecen
07:05	Hpl Rättvik Resecen	07:36	Hpl Bjursås Korsv
07:36	Hpl Bjursås Korsv	07:40	Hpl Bjursås Korsv
07:40	Hpl Bjursås Korsv	08:11	Hpl Gymnasiesko Rät
08:11	Hpl Gymnasiesko Rät	08:20	Basområde: 3638
13:09	Basområde: 3638	13:30	Hpl Boda Skola
13:30	Hpl Boda Skola	13:55	Hpl Solberga N
13:55	Hpl Solberga N	14:31	Hpl Gymnasiesko Rät
14:31	Hpl Gymnasiesko Rät	15:06	Hpl Bjursås Korsv
15:06	Hpl Bjursås Korsv	15:35	Basområde: 3638
15:35	Basområde: 3638	15:44	Hpl Kristinegymn Fa
15:44	Hpl Kristinegymn Fa	16:28	Hpl Rättvik Resecen
16:28	Hpl Rättvik Resecen	16:31	Hpl Gymnasiesko Rät
16:31	Hpl Gymnasiesko Rät	17:06	Hpl Bjursås Korsv
17:06	Hpl Bjursås Korsv	17:35	Basområde: 3638
17:24	Basområde: 3638	17:53	Hpl Bjursås Korsv
17:53	Hpl Bjursås Korsv	18:31	Hpl Rättvik Resecen
18:31	Hpl Rättvik Resecen	18:45	Basområde: 3638

Det beräknade totala avståndet för körningen är 620,9 km. Det har ersatts med 6 098 kr (baserat på avstånd). En förenklad beräkning av avståndet utan "BAS-körningarna" är ca 340 km, vilket skulle medgett en ersättning på ca 4 498 kr. Då har dagens första och sista "baskörning" räknats med, övriga har räknats om för transport mellan avslutande och påbörjande adress.

4.1.3.2 Kategorier av "BAS-körningar"

Vid analys av huvudfilen har flera typer av transporter till BAS-områden påträffats. De har nedan kategoriserats utifrån deras möjlighet att verkligen ha genomförts. Vissa
20200211 Fördjupad utredning Kollektivtrafik SLUTLIG.docx

Region Dalarna

Fördjupad utredning Kollektivtrafik-förvaltningen

2020-02-11

"BAS-körningar" läggs in under schemalagd tid för att symbolisera "tomtid", d.v.s. tid där fordonet är schemalagt men inte har någon bokad transport. Frågan, i dessa fall, är om det finns något annat sätt att ersätta "tomtid", då "baskörningar" ofta inkluderar en transportsträcka som också ska ersättas trots att fordonet inte rört på sig.

Vid dagens början och slut

Fordonet lämnar BAS och kör fram till startadressen för första transporten. På motsvarande sätt avslutas dagen med att transport sker till BAS efter sista transporten. De sker före och efter första respektive sista schemablocket.

- "BAS-körning" vid start eller slut av dag: 248 923 st. Summa km: 4 019 000 och summa timmar: 167 689h

Summa BAS-körningar början och slut 69 582 223 kr av periodens totala kostnad på 594 676 570 kr (11,4 %). Detta innebär att 47% av den totala mängden BAS-körningar om 147 347 507 kr ersätts till och från BAS-området.

Körningar mellan BAS:er

I huvudfilen finns flera transporter som sker mellan BAS till BAS:er. I dessa fall finns inget avstånd (km) kopplat till resan men däremot en körtid, vilket genererar en kostnad. I vissa fall sker transporten mellan samma BAS. Vid stickprov har det visat sig att tiden ligger inom ett schemablock och att ersättningen då kan tänkas vara riktig; fordonet är i tjänst men har ingen bokad körning ("tomtid").

- BAS till BAS (samma): 5 046 st. Summa km: 0 och summa timmar: 12 494h.
Summa kr: 3 684 797
- BAS till BAS (olika): 4 041 st. Summa km: 0 och summa timmar: 11 707h.
Summa kr: 3 305 163
- **Totalt 6 989 960 kr under perioden.**

BAS tur och retur

Under dagen och mellan schemablocken sker automatgenererade transporter till och från BAS. I vissa fall, skulle det kunna vara motiverat då tiden mellan två block är flera timmar och avståndet till BAS är kort. Men i huvuddelen av förekommande fall, blir den faktiska tiden på BAS så pass kort, att själva transporten till och från BAS överstiger tiden på BAS. I dessa fall, är det mycket sannolikt onödigt att genomföra en sådan transport.

Baserat på den tid som finns kvar efter att tiden för transporten till och från dragits ifrån tiden mellan två schemablock har nedan stapeldiagram tagits fram för att visa fördelningen av tid på BAS efter antal "BAS-körningar". Diagrammet visar att de flesta uppehållen är en timme eller mindre.

Som exempel på hur tiden beräknas; Om det tar tjugo minuter att åka i vardera riktningen, till och från BAS, samt om det totala uppehållet mellan schemablocken är en timme så blir det tjugo minuter på basen ($1h - 2 \times 20 \text{ min} = 20 \text{ min}$). Viktigt att notera är

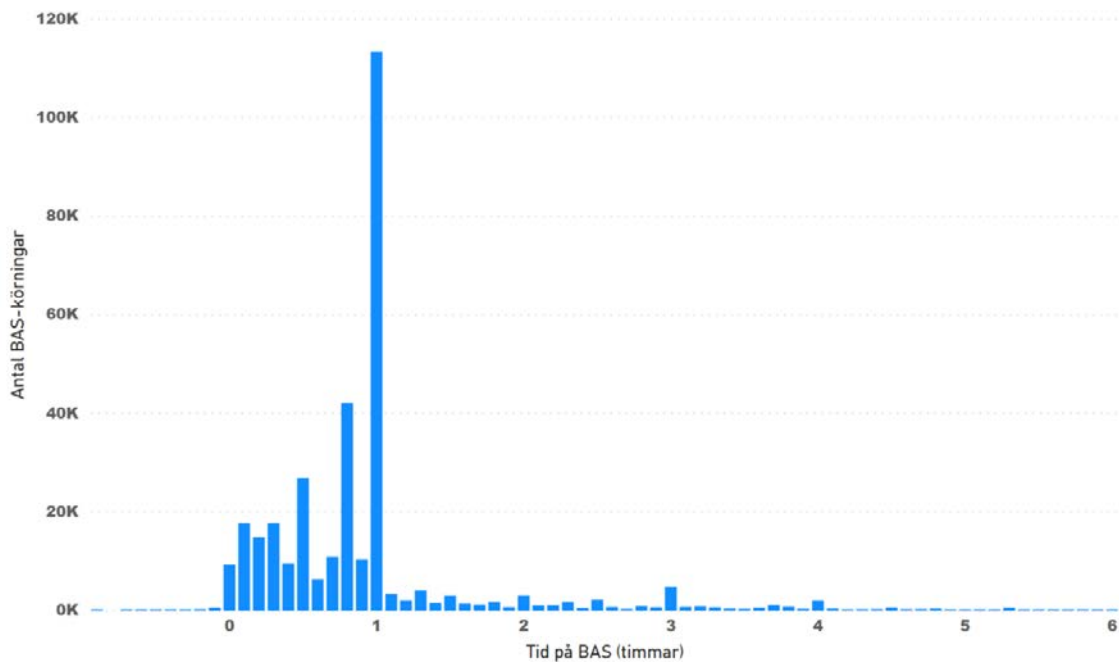
Region Dalarna

Fördjupad utredning Kollektivtrafik-förvaltningen

2020-02-11

att tiden på BAS kan bli negativ om inte utrymme finns för resorna till och från BAS (se avsnitt Exempel på "BAS-körningar").

Ytterligare en notering är att den totala tiden från första schemablockets början till att det sista slutar, kan omfatta en tidig morgon till sen kväll. Mellan vissa av blocken kan det vara hållrum på flera timmar. Detta kan tyda på att det finns flera olika förare av samma fordon och att returen till basen inkluderar ett förarbyte.



Som ett exempel på en kostnadsberäkning för uppehåll på basen har nedan beräkning gjorts för alla "BAS-körningar", tur och retur under dagen, som genererar ett uppehåll på 0 min eller mindre. Denna beräkning tar inte med dagens första och sista "baskörning".

- Beräkningen baseras på att fordonet/föraren får ett uppehåll på upp till och med 0 timmar vid basen.
- Antal transporter, tur- och returesor, bas: 4 158 vid ca 2 079 tillfällen av totalt 2 798 244 transporter (0,1 %)
- Totalt antal km för alla dessa resor: 152 419 km. Snitt antal km per tillfällen (4 158 st. resor vid 2 079 tillfällen totalt, tur- och retur summerat): 73,3 km per tillfälle
- Totalt antal timmar för alla dessa resor: 2 284,5 timmar. Snitt antal timmar per resa (4 158 st. resor vid 2 079 tillfällen totalt): 1,1 timmar restid per tillfälle
- M.a.o. går i snitt 1,1 timmar för 0 timmes uppehåll

Summa kostnad för alla tur- och retur basen för en rast på mindre än 0 timme: 1 427 112 kr av periodens totala kostnad på 594 676 570 kr (0,2 %)

2020-02-11

Om perioden för uppehåll som kan tyckas orimlig utökas till ett uppehåll på 30 min eller mindre. Precis som i föregående beräkning tas inte dagens första och sista "baskörning" med.

- Beräkningen baseras på att fordonet/föraren får ett uppehåll på upp till och med 0,5 timmar vid basen
- Antal transporter, tur- och returresor, bas: 94 316 vid ca 47 158 tillfällen av totalt 2 798 244 transporter (3,4 %)
- Totalt antal km för alla dessa resor: 1 061 992 km. Snitt antal km per tillfällen (94 316 st. resor vid 47 158 tillfällen totalt, tur- och retur summerat): 22,5 km per tillfälle
- Totalt antal timmar för alla dessa resor: 46 426 timmar. Snitt antal timmar per resa (94 316 st. resor vid 47 158 tillfällen totalt): 1,0 timmar restid per tillfälle
- M.a.o. går i snitt 1 till 1,5 timmar för (upp till) 0,5 timmes uppehåll

Summa kostnad för alla tur- och retur basen för en rast på mindre än 0,5 timme: 18 120 657 kr av periodens totala kostnad på 594 676 570 kr (3,0 %)

Dygnsavbrott

Vid övergång till nytt dygn kan det bli problem med tolkning av korrekt dygn, vilket innebär att vilket dygn tillhör körningen? Dygnet då transporten påbörjades eller dygnet när transporten avslutades? SAM 3001 lägger in transporter efter det dygn de påbörjades. För att sedan kunna tolka transporttid (differensen mellan start- och sluttid) använder den fler timmar än dygnet har för att kunna skriva in en sluttid samma dygn. Exempelvis så kan en körning som påbörjades klockan 23:59 och pågick i en timme och tio minuter få en sluttid på 25:09. I de flesta fall tolkar SAM 3001 att fortsätta nästa körning klockan 01:00, då schemat fortsätter med en ny transport vid denna tid. Men då transporten före midnatt var en returresa till BAS och transporten efter midnatt är en "BAS-körning" av någon typ, kommer den senare att läggas in som påbörjad klockan 00:01, vilket ger en timme och åtta minuters dubbel betalning för "tomtiden".

Exemplet är taget från fordon 310 2019-11-22 – 23 och visas i mer detalj i tabellen nedan.

<u>Datum</u>	<u>Start</u>	<u>Stop</u>	<u>KM</u>	<u>KR</u>	<u>EJS</u>	<u>BIL</u>	<u>Från</u>	<u>Till</u>
2019-11-22	22:30	23:59	39,4	996	996	310	LISSKARV	FALU LAS AKUTMOTT
2019-11-22	23:59	25:09	89,4	742	742	310	FALU LAS AKUTMOTT	BASOMRÅDE: 2400TT
2019-11-23	00:01	01:15	6,5	390	390	310	BASOMRÅDE: 2669	MORA LAS AKUTMOTT
2019-11-23	01:15	02:35	73,1	760	760	310	MORA LAS AKUTMOTT	SPÄNNARG

SAM 3001 försöker kompensera den "tomtid" som uppstår mellan transporten till Falu lasarett som avslutas 23:59 och tills nästa transport från Mora lasarett klockan 01:15. SAM 3001 inför att fordonet befinner sig på BAS-område tiden där emellan. Problemet är att det i första fallet när fordonet ska till BAS-området, ligger det på ett visst avstånd (89,4 km) och att fordonet då behöver en timme och tio minuter på sig att transportera sig dit.

Kostnaden för problematiken för "tomtid" och "BAS-körningar" kring dygnsavbrott går att finna i de tidigare nämnda "BAS-körnings"-typerna. Negativa tidsöverlapp finns även i

Region Dalarna

Fördjupad utredning Kollektivtrafik-förvaltningen

2020-02-11

"BAS-körningar" som sker dagtid då tidsintervallen mellan två block är för snäva. Frågeställningen kring denna och de andra är hur ska "tomtid" ersättas och hur ska inställningarna konfigureras för "BAS-körningar" i SAM3001.

4.1.4 Självfakturering och korrelation med SAM 3001 november 2019

I detta avsnitt tas faktureringen för servicetrafik under november som ett exempel för beräkning av ovan nämnda potentiella felaktigheter samt kostnaden för dessa. November månad nyttjas utifrån närhetsprincipen samt att det är en normal månad utan avvikande hög eller låg trafik.


4.1.4.1 Keolis 556473-5057

Den självfaktura som förvaltningen skapat för Keolis för november månad ses nedan. Det belopp som ska betalas av Region Dalarna till Keolis är 9 737 492 kr inklusive moms på 6%. Då ingår utförd trafik till ett belopp av 9 186 313 kr exklusive moms samt egenavgifter på 466 338 kr exklusive moms. Egenavgifter är det belopp som betalas direkt till föraren av resenären vid transporttillfället. Då denna summa redan erhållits vid respektive transport räknas den direkt ifrån.

SJÄLVFAKTURA

20191212:519:006235

Fakturanummer	1250	Leverantör	5564735057
Datum	2019-12-01	Momsregnr	SE556473505701



Keolis Sverige AB
Box 22052
104 22 Stockholm

Avser resor november 2019

Artikel	moms (%)	Netto (kr)	Moms (Kr)
FORDONSPANERING	6	9 186 313	551 179
EGENAVGIFTER	6	466 338	27 980
A CONTO-UTBETALNING	6	-466 338	-27 980
Summa		9 186 313	551 179

Att erhålla totalt kr: 9 737 492

Utbetalas 2019-12-20
till Bg: 5896-1863

2020-02-11

Vid kontroll av respektive belopp i huvudfilen hittades inga fel, summorna i ovan faktura för egenavgifter samt transportbelopp stämmer vid kontroll mot huvudfil (se nedan beräknade belopp).

Statistik Keolis november 2019

- Avser perioden 2019-11-01 till 2019-11-30
- Beräkningar inkluderar eventuella dubbletter
- Fördelning Å+ har ej tagits med i beräkningarna
- Antal transporter: 51 739 varav 28 998 transporter och 22 741 tomkörningar, Å+
- Total körsträcka: 570 211 km varav transporter (kund i bil): 359 361 km och tomkörningar: 210 850 km
- Total körtid: 22 938h (955,8 dygn) varav transporter: 12 637h och tomkörningar: 10 299h
- Hastigheter; högsta under perioden: 2 364 km/h, vid transport: 2 364 km/h och vid tomkörning: 2 000 km/h, snitt under perioden: 23 km/h och 75:e percentilen: 34 km/h
- **Summa KR: 9 186 313 kr för perioden, ca 316 769 kr per dag (29 st.)**
- **Avgifter betalt av resenärer (borträknat bomkörningar): 494 318 kr (inklusive moms på 6%)**

"9-resor"

- Under rutinkategorin "KO" finns totalt 7 303 transporter
- Av dessa är 540 dubbletter, s.k. "Nio-resor" (7,4 % av totalen)
- Antal transporter per fordonskategori där det förekommit dubbletter:
 - 1) K4: 22 st.
 - 2) K8: 67 st.
 - 3) K21: 281 st.
- Summa KR för alla dubbletter: 44 340 kr
- Summa EJS (ej samordnad/pristak, vad priset skulle ha varit) för alla dubbletter: 23 808 kr
- **Differens: 20 532 kr av periodens totala kostnad på 9 186 313 kr (0,2 %)**

2020-02-11

Ersättning större än pristak

- KR överstiger EJS på 3037 rader av totalt 51 739 (5,9 %)
- Summa KR, där KR överstiger EJS, under perioden: 332 714 kr
- Summa EJS, där KR överstiger EJS, under perioden: 251 035 kr
- **Summan överstigande belopp: 81 679 kr av totalt 9 186 313 (0,9 %)**

"BAS-körningar"

- "BAS-körningar" totalt: 9518 st. "BAS-körningar" km: 109 466, "BAS-körningar" timmar: 4 909, "BAS-körningar" kr: 2 105 785
- BAS till BAS (samma): 24 st. Summa km: 0, summa timmar: 62, summa kr: 20 446
- BAS till BAS (olika): 54 st. Summa km: 0, summa timmar: 135, summa kr: 41 062
- BAS tur och retur: 5 593 st. Summa km: 53 394, summa timmar: 2 815, summa kr: 1 094 365
- BAS vid start eller slut av dag: 3 847 st. Summa km: 56 072, summa timmar: 1 895, summa kr: 949 912

"BAS-körningar" med upp till en halvtimmes uppehåll (räkneexempel)

Beräkningen baseras på att fordonet/föraren får ett uppehåll på upp till och med 0,5 timmar vid basen.

- Totalt antal transporter som ingår i tur- och returresor BAS: 4 312 vid ca 2 156 tillfällen av totalt 51 739 transporter (8,3 %)
- Totalt antal km för alla dessa resor: 32 695,3 km
- Snitt antal km per tillfällen (4 312 st. resor vid 2 156 tillfällen totalt, tur- och retur summerat): 15,2 km per tillfälle
- Totalt antal timmar för alla dessa resor: 1721,2 timmar
- Snitt antal timmar per resa (4 312 st. resor vid 2 156 tillfällen totalt): 0,8 timmar per tillfälle
- M.a.o. går i snitt 0,8 till 1,3 timmar för upp till 0,5 timmes uppehåll

**Summa kostnad för alla tur- och retur BAS för en rast på mindre än 0,5 timme:
671 337 kr av totalt 9 186 313 (7,3 %)**

2020-02-11

4.1.4.2 Sambus 556529-7081

På liknande vis som för Keolis har en självfaktura skickats till Sambus. Summa för utförda transporter är 19 590 190 kr inklusive moms på 6%. Då ingår utförd trafik till ett belopp av 18 481 311 kr exklusive moms samt egenavgifter på 638 758 kr exklusive moms. På samma vis har egenavgiften redan tillkommit transportbolaget vid själva transporten.

SJÄLVFAKTURA

20191212.31.S.006264

Fakturanummer 1249
Datum 2019-12-01
Leverantör 5565297081
Momsregnr SE556529708101



Sambus AB
Kokillgatan 9
721 33 Västerås

Avser resor november 2019

Artikel	moms (%)	Netto (kr)	Moms (Kr)
FORDONSPLANERING	6	18 481 311	1 108 879
EGENAUGHTER	6	638 758	38 326
A CONTO-UTBETALNING	6	-638 758	-38 326
Summa		18 481 311	1 108 879

Att erhålla totalt kr: 19 590 190

Utbetalas 2019-12-20
till Bg: 5035-0255

Vid kontroll av respektive belopp i huvudfilen hittades inga fel, summorna i ovan faktura för egenavgifter samt transportbelopp stämmer vid kontroll mot huvudfil (se nedan beräknade belopp).

2020-02-11

Statistik Sambus november 2019

- Avser perioden 2019-11-01 till 2019-11-30
- Beräkningar inkluderar eventuella dubbletter
- Fördelning Å+ har ej tagits med i beräkningarna
- Antal transporter: 82 445 varav 46 532 transporter och 35 913 tomkörningar, Å+
- Total körsträcka: 1 211 150 km, transporter (kund i bil): 786 609 km, tomkörningar: 424 541 km
- Total körtid: 44 419 timmar (1 850,8 dygn), transporter: 23 721 timmar, tomkörningar: 20 695 timmar
- Hastigheter, högsta under perioden: 5 000 km/h, vid transport: 4 398 km/h, vid tomkörning: 5 000 km/h, snitt under perioden: 29 km/h, 75:e percentilen: 37 km/h
- **Summa KR: 18 481 311 kr för perioden, ca 637 286 kr per dag (29 st.)**
- **Avgifter betalt av resenärer (borträknat bomkörningar): 677 084 kr (inklusive moms på 6%)**

"9-resor"

- Under rutinkategorin "KO" finns totalt 9 999 transporter
- Av dessa är 830 dubbletter, s.k. "Nio-resor" (8,3 % av totalen)
- Antal transporter per fordonskategori där det förekommit dubbletter:
 - 1) K4: 11 st.
 - 2) K8: 123 st.
 - 3) K21: st.
- Summa KR för alla dubbletter: 55 559 kr
- Summa EJS (ej samordnad/pristak, vad priset skulle ha varit) för alla dubbletter: 38 170 kr
- **Differens: 17 389 kr av periodens totala 18 481 311 (0,1 %)**

Ersättning större än pristak

- KR överstiger EJS på 3 940 rader av totalt 82 445 (4,8 %)
- Summa KR, där KR överstiger EJS, under perioden: 467 692 kr
- Summa EJS, där KR överstiger EJS, under perioden: 375 810 kr
- **Summan överstigande belopp: 91 882 kr av totalt 18 481 311 (0,5 %)**

2020-02-11

"BAS-körningar"

- "BAS-körningar" totalt: 17 178 st. "BAS-körningar" km: 226 140, "BAS-körningar" timmar: 11 018, "BAS-körningar" kr: 4 332 962
- BAS till BAS (samma): 71 st, summa km: 0, summa timmar: 232, summa kr: 70 025
- BAS till BAS (olika): 144 st, summa km: 0, summa timmar: 382, summa kr: 110 936
- BAS tur och retur: 9 404 st, summa km: 103 561, summa timmar: 5 494, summa kr: 2 042 029
- BAS vid start eller slut av dag: 7 559 st, summa km: 122 579, summa timmar: 4 908, summa kr: 2 109 972

"BAS-körningar" med upp till en halvtimmes uppehåll (räkneexempel)

Avser perioden 2019-11-01 till 2019-11-30

Beräkningen baseras på att fordonet/föraren får ett uppehåll på upp till och med 0,5 timmar vid BAS

- Totalt antal transporter som ingår i tur- och returesor bas: 6 775 vid ca 3 388 tillfällen av totalt 82 445 transporter (8,2 %)
- Totalt antal km för alla dessa resor: 52 407,0 km
- Snitt antal km per tillfällen (6 775 st. resor vid 3 388 tillfällen totalt, tur- och retur summerat): 15,5 km per tillfälle
- Totalt antal timmar för alla dessa resor: 2 894,9 timmar
- Snitt antal timmar per resa (6 775 st. resor vid 3 388 tillfällen totalt): 0,9 timmar per tillfälle
- M.a.o. går i snitt 0,9 till 1,4 timmar för upp till 0,5 timmes uppehåll

Summa kostnad för alla tur- och retur basen för en rast på mindre än 0,5 timme: 1 071 986 kr av totalt 18 481 311 (5,8 %)

4.1.5 Slutsats

Regionens juridiska enhet är av uppfattningen att endast utförd resa/trafik ska ersättas. KPMGs granskning har identifierat att en mycket stor andel av transportörernas ersättning är i samband med resa tillbaka till och från BAS. Beräkningen av ersättning för resa fram och tillbaka är en automatiserad systeminställning i SAM 3001. KPMGs analys visar på att det finns ett flertal automatgenererade körningar till BAS som rimligtvis inte har utförts. KPMG gör inte själva någon juridisk bedömning av avtalet, men förutsatt att ersättning enbart ska utgå till transportörerna för faktiskt utförd resa, så rekommenderar vi regionen att genomföra en fördjupad utredning om huruvida regionen ersatt transportörerna utanför avtal och om återkrav ska göras.



Region Dalarna

Fördjupad utredning Kollektivtrafik-förvaltningen

2020-02-11

KPMG har även identifierat potentiella felaktigheter vid så kallade transportdubletter och ersättning större än pristak. Den monetära omfattningen av dessa felaktigheter är relativt låg i förhållande till den totala ersättningen transportörerna erhåller för serviceresor. Vi rekommenderar regionen att genomföra en fördjupad utredning om huruvida det är möjligt för regionen att återkräva ersättning från transportörerna för de potentiella felaktigheterna.

Vi rekommenderar även regionen att införa återkommande kontroller för att upptäcka de potentiella felaktigheterna identifierade av KPMG.

2020-02-11

4.2 Kostnadsdrivande felaktigheter, uppsåt, oaksamhet eller kompetensbrist hos ledningen – sårbarhet **HÖG**

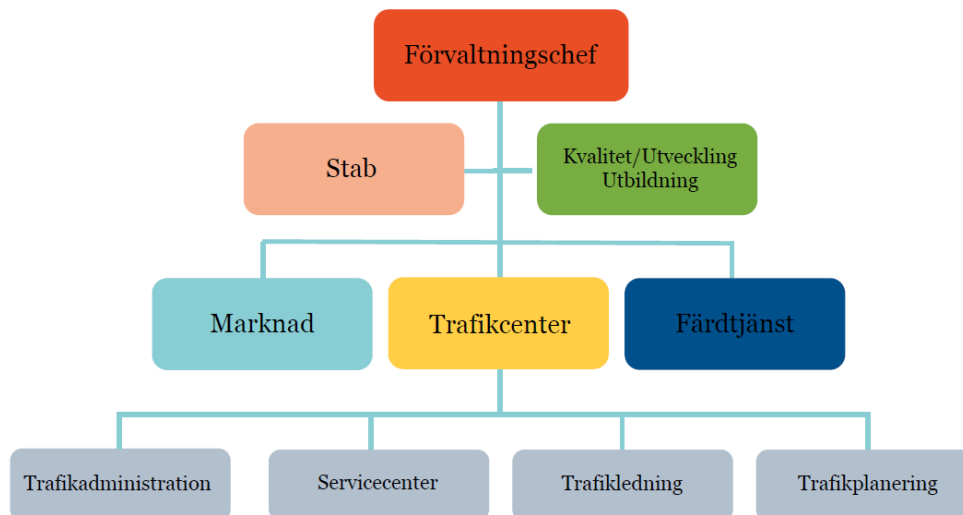
4.2.1 Inledning

KPMG bekräftade i december 2019 att det fanns flera oberoende indikationer på felaktigheter i kollektivtrafikförvaltningens samhällsviktiga verksamhet. Förutom intressekonflikten med produktionsledaren, fanns starka indikationer på ett felkonfigurerat IT-stöd i applikationen SAM 3001, en isolerad och icke-transparent intern ledningsfunktion av förvaltningen från förvaltningschefens och chefen för trafikcenters sida, höga krav på ekonomisk återhållsamhet i kombination att den samlade kollektivtrafiken skulle fungera enligt avtal och den politiska nivåns intentioner med en hög nivå av transparens, uppföljning och ett utmanade sparpaket om 55 miljoner kronor.

Kollektivtrafikens samlade verksamhet inom regionens geografiska område har under en mycket lång tid varit nära anknuten till Dalatrafik AB. Till detta finns det faktum att både förvaltningschefen och chefen för trafikcenter under flertalet år, varit verksamma inom Dalatrafik i olika befattningar och har mycket sannolikt medverkat i framtagning av delar av förfrågningsunderlag, hur avtalen utformades och genomförandet av den operativa trafikverksamheten i god samverkansanda med leverantörerna.

Fram till dags dato har kollektivtrafikens verksamhet varit föremål för flera strategiska förändringar, vilket per se kräver en hög kompetens inom verksamhetens ledningsfunktion. Detta för att parallellt driva den operativa verksamheten och samtidigt en strukturell, organisatorisk och kulturell förändringsresa mot en väl fungerande förvaltning i region Dalarna.

- Direktupphandling trafikavtal 2014 – 2016
- Upphandling trafikavtal 2016 för avtalsperiod om 10år
- SAM 3001 IT-stöd sedan 2010 --
- Samres beställningscentral i Moldavien upphör och införlivas i Dalatrafik AB med start 1:a juli 2017
- Hög nivå av personalomsättning 17/18 av nyckelpersonal (trafikplanering/ledning och systemadministration)
- Dalatrafik AB införlivas i Landstinget och sedermera Region Dalarna 1: a januari 2018 som en förvaltning



4.2.1.1 SAM 3001 konfiguration – avtalsefterlevnad och brist på kontroller

Malmator AB är det företag som tillhandahåller planerings- och samordningsverktyget SAM 3001. Den första versionen av IT-applikationen togs i bruk 1982 och har sedan utvecklats kontinuerligt för att tillgodose kundernas krav på lokala anpassningar, vilket innebär att trafiken kan planeras, genomföras och kostnadsberäknas i ett och samma system. SAM 3001 är inom kollektivtrafik att betrakta som branschstandard och flera offentliga samt privata aktörer nyttjar systemet för dess tillförlitlighet, robusthet och stora möjligheter till att förändra inställningar enligt avtal och under en avtalsperiod att tillföra ändringar om exempelvis tilläggsavtal eller separata överenskommelser stiftas med utförarna i trafikverksamheten.

En IT-applikation fungerar **endast om** systeminställningar, ändringshantering (Change Management) och användarna i samtliga roller har tydliga instruktioner (checklistor, manual) samt utbildning att betjäna SAM 3001. Till detta ska systeminställningarna efterfölja avtal, styrdokument och processbeskrivningar:

- Beställning av researrangemang
- Planering utifrån principen optimal reseplanering
- Genomförande av ovan planering
- Verifiering att researrangemanget genomförts
- Ekonomisk administration 1g/månad

Dessa huvudsakliga processteg ska vidare harmonisera med verksamhetens krav på en god intern, styrning och kontroll, vilket innebär att IT-applikationen ska konfigureras med "säkerhetsmekanismer" som förhindrar felaktiga inmatningar och omgående skapar eskalering från användarna till systemadministratörer och personal som ansvarar för den ekonomiska redovisningen.

Det har under utredningens intervjuer blivit tydligt att SAM 3001 med största sannolikhet haft samma grundkonfiguration från 2014 – och endast vissa mindre justeringar har

2020-02-11

genomförts, vilka primärt är knutna till tilläggsavtal som i strid med LOU (2016:1145)¹⁷ är direktupphandlade efter 2018 med förvaltningschefen som firmatecknare. Utredningen har inte kunnat finna att instansen före trafikavtalet 2016 start, genomgått en förändringshantering i kombination med en tydlig förvaltningsplan utifrån ett strukturerat arbetssätt från produktionsledaren, gentemot Malmator AB. Vid intervjuer med henne kan hon inte förklara hur systeminställningarna (konfig- och webgränssnitt filer) samt förändringsarbete genomförs. Det finns dock tecken på en positiv förändring med den ansats som förvaltningsledaren och systemadministratörerna tagit under senare delen av 2019 för att skapa optimal trafikplanering och ekonomisk hushållning för att uppfylla förvaltningens sparpaket på 55 miljoner kronor.

Region Dalarnas instans av SAM 3001 har med största sannolikhet inte de kontrollmekanismer som krävs i denna typ av starkt kostnadsdrivande verksamhet. Det finns flera möjligheter för användarna att "skriva in felaktiga värden" utan att systemet förhindrar en fortsatt process. Vidare har inte systemadministratörerna i sina befattningsbeskrivningar att genomföra slumpvisa eller strukturerade kontroller utifrån den ISK planen som ska tillämpas. Enligt chefen för trafikcenter sker kontroller på löpande basis i systemet och inte minst efter månads bryt då **huvudfil** och annex-filer kommer systemadministratörerna för produktion av självfakturor. Detta är inte fallet efter intervju med dessa med passus för två korrigerande åtgärder¹⁸, vilka kan vara krediterade leverantörerna i februari 2020. Systemadministratörerna producerar självfakturorna med stöd av exporten från SAM 3001 och kontrollerar att beloppen överensstämmer. Huruvida researrangemangen är korrekta enligt avtal och felaktigheter förekommer, är inte en naturlig del av arbetsuppgifterna och är utifrån tillgängligheten på analysverktyg extremt svår att genomföra.

På månadsbasis genomförs 50 000 – 80 000 resor, vilket kräver att SAM 3001 konfigurerats med dessa parametrar i kombination ett kraftfullt analysverktyg i som kompletteras med kontrollinsatser av systemadministratörerna, controllers och ekonomipersonal. Malmators experter inom Region Dalarna har vid intervjuer bekräftat utredningens konstaterande om uteblivna tekniska kontrollmekanismer och samtidigt meddelat att SAM 3001 har en mycket hög skalbarhet med kundanpassade uppsättningar, vilket innebär att regionens instans mycket sannolikt kan "re-konfigureras" enligt en krav-specifikation från förvaltningen. En sådan beställning har inte kommit till Malmator och de påpekanden som skedde hösten 2017, har lämnats utan åtgärder från ledningen och den tjänsteperson som ska besitta högst kompetens i SAM 3001 tillika produktionsledaren. Detta gäller även dataskyddsförordningen GDPR krav på en korrekt hantering av personuppgifter inklusive incidenthantering.

4.2.1.2 **Kompetensbrist, uppsåtligt agerande eller oaktsamhet eller kombinationer**

Två genomgående fenomen har i samband med intervjuerna identifierats som kan fungera som en viss förklaringsmodell för de flerdimensionella problemområden som identifierats inom kollektivtrafikförvaltningen.

- Dalatrafik AB arbetssätt/kultur och metoder att driva kollektivtrafik är normativ och kulturen upprätthålls med det centrala ledarskapet (förvaltningschefen/chefen för trafikcenter) trots införlivandet i Region Dalarna

¹⁷ Region Dalarna regionjurist Lena Jönsson

¹⁸ Korrigerig 9-resor maj 2019 och hösten 2019

2020-02-11

- Införlivandet i Region Dalarna januari 2018 har inneburit centrala resursbrister inom HR/EK/IT-stöd på förvaltningen och längre ledtider i en starkt operativ verksamhet med höga krav på politisk och demokratisk insyn

Utredningen påpekar i likhet med Region Dalarnas juridiska enhet att 2016års trafikavtal är stiftat med avsevärda förbättringsområden. Ett av de centrala momenten i avtalet är tolkningen av leverantörernas rätt till ersättning för de s.k. BAS-körningarna. Dessa skapar en enorm kostnadsdrivande effekt då det exempelvis efter varje schemablock utgår ersättning ToR till BAS-området. Vidare finns det stora tolkningsutrymmen och avtalets framtagning har under intervjuerna med förvaltningschefen och chefen för trafikcenter inte kunnat förklarats på ett realistiskt och logiskt vis.

Enligt dessa ville Dalatrafik AB under 2016års upphandling skapa en **förutsägbarhet** för leverantörerna vad grundintäkterna skulle omfatta och hur lönsam affären med Region Dalarna skulle bli över en 10-årsperiod. Detta i kombination med att det enligt förvaltningschefen/chef för trafikcenter råder det en mycket låg konkurrens på marknaden, vilket innebär att leverantörer måste ha djup insyn för att överhuvudtaget ställa upp i en upphandling. Chefen för trafikcenter är övertygad om att 2016års avtal – SAM 3001 speglar det som leverantörerna har rätt till, vilket innebär att BAS-problematiken inte är ett problem, utan enligt avtal och i de få situationer som avtalet kan behöva tolkas, genomförs s.k. **rimlighetsbedömningar** som utredningen förstår av förvaltningschefen/chef för trafikcenter utan inblandning av avtalse experter eller liknande från regionen.

Detta är mycket sannolikt effekten att förvaltningen stiftade tilläggsavtal under 2018/19, eftersom grundavtalet inte omhändertog dessa problemområden. Chefen för trafikcenter är dock i sammanhanget noga på en punkt; *"rätt skall vara rätt, vi skall varken betala mer eller mindre än vad vi kommit överens om"*. Han hänskjuter konsekvent frågan om SAM 3001 systeminställningar till produktionsledaren som expert inom systemet.

Utredningen har hos ledningen (förvaltningschefen/chef för trafikcenter) funnit avsaknaden av en god styrning och uppföljning utifrån ett välorganiserat arbete i hela förvaltningens verksamhet. Det centrala är att utifrån upplevda knappa resurser i den operativa och uppföljande delen av organisation klara den "dagliga verksamheten" med stora trafikvolym, omfallsplanering och en stundom mycket hög personalomsättning i nyckelfunktioner. Detta i kombination med att återta beställningscentral och införlivande i Region Dalarna, kräver en mycket hög kompetens hos ledningen och att hela förvaltningen arbetar mot samma målsättningar med en hög delaktighet och god arbetsmiljö. I detta fallet uppvisar ledningen stora kompetensbrister som över tiden påtalats utan att förstudier, utredningsinsatser och kontrollprogram införts samt regionledningen informerats och samordnade åtgärder följts upp avseende effektivitet.

Den rådande ordningen med central ledning utan insyn från ledningsgruppens medlemmar och nyckelfunktioner i de viktigaste verksamhetsfrågorna, styrker hypotesen att kulturen från Dalatrafik AB är normativ. Förvaltningschefen och chefen för trafikcenter har enligt dem själva en lång erfarenhet inom branschen och hur det fungerar med leverantörer, affärsverksamhet och de små marginalerna som "åkarna" erhåller i sina ekonomiska resultat. Utredningen kan sålunda inte utifrån givet uppdrag verifiera att deras agerande är uppsåtligt och att de har "egna överenskommelser" med leverantörerna, vilket kan vara att beteckna som brottslig verksamhet. Den frågan anser utredningen fortfarande är aktuell att utreda vidare med polis- och åklagarmyndigheten.



Region Dalarna

Fördjupad utredning Kollektivtrafik-förvaltningen

2020-02-11

Däremot kan ledningen lastas för att från införlivandet i Region Dalarna 2018 valt en ledningsmetod som innehåller en hög grad av oaktsamhet då de inte trots flera påpekanden från personal som med ett högt tjänstemannaansvar, värnar om förvaltningens verksamhet och regionens anseende samt att bedriva en kostnadseffektiv kollektivtrafik med resenärerna och kommunerna i fokus.

4.3 Produktionsledarens mans bolag särbehandlade av produktionsledaren – sårbarhet – MEDEL

4.3.1 Inledning

KPMG bekräftade i december 2019 att det förelåg en intressekonflikt jml. Förvaltningslagens (2017:900 16§) jävsgrunder för den ansvariga tjänstemannen för trafikadministrationen, produktionsledaren. Hennes make är näringsidkare inom taxi/transportbranschen och underleverantör till nuvarande avtal mellan Region Dalarna och Keolis samt Sambus.

Produktionsledaren har vid flera tillfällen påtalat till KPMG att jävsfrågan varit hanterad till hennes fördel redan 2002/03 med beslut av dåvarande landstingsråd och chefsjurist. I en skrivelse från Landstingsrådet Ingalill Persson till Sune Rönnestedt, daterad 2005-07-18 och diariet 2005-08-02 (diarienummer LD05/0316), hänvisar landstingsrådet till att jävsfrågan gällande produktionsledaren tagits upp på arbetsplatsen i november 2002 och att i produktionsledarens arbetsuppgifter ingår inte att dirigera bilar. Vidare ska Landstinget Dalarna under våren 2005 genomfört en undersökning om huruvida manuella justeringar görs av dirigeringar av bilar. Endast i ett fåtal fall har produktionsledaren ansvarat för manuell justering och detta har inte gynnat någon enskild entreprenör. Slutligen framgår av skrivelsen att Landstinget Dalarna i april 2005 hade ett möte med entreprenörerna och informerade om ärendet och utredningen som genomförts.

Produktionsledarens arbetsuppgifter omfattar att planera och medverka i ledningen av den operativa trafikverksamheten. Till detta ansvarar hon för leveransattest av utförda researrangemang och är s.k. objektspecialist för planerings- och samordningsverktyget SAM 3001. Detta är den högsta behörigheten som finns inom IT-verktyget och medger både läs, skriv och ändringsmöjligheter för genomgripande systeminställningar. Dessa möjligheter i kombination med släktskapsjäv försätter produktionsledaren latent i en situation med höga risker som arbetsgivaren Kollektivtrafikförvaltningen är nödgad att hantera.

KPMG har till ledningen för Kollektivtrafikförvaltningen (förvaltningschefen och chefen för trafikcenter), efterfrågat vilka åtgärder som vidtagits för att hantera riskerna med produktionsledarens komplicerade situation. Svaret har genomgående varit att släktskapet är känt i organisationen, frågan hanterades 2002/03 och det har inte funnits några sakliga skäl att genomföra en ny bedömning internt eller att hänskjuta frågan till regionledningens juridiska enhet. Produktionsledaren har enligt deras vetskap utfört sitt arbete utan anmärkning och någon kritik har inte framförts internt eller från leverantörerna. Vidare påpekas att produktionsledaren inte har haft ansvar för slutattest, utan det har hennes chef, chefen för trafikcenter, haft.

4.3.2 Interna regelverk

I riktlinjen för Mutor, jäv och korruption, daterad 2018-07-25, framgår bland annat att Regionens jävsregler gäller vid all ärendehantering och riktar sig till den som på något sätt kan påverka dess utgång. Reglerna gäller inte bara den som beslutar i ett ärende, utan gäller även den som bereder ett ärende. I instruktionen beskrivs även exempel på

2020-02-11

när en person kan anses vara jävig, såsom exempelvis om ett ärendes utgång kan medföra synnerligen nytta för en närstående eller om du är vän till någon part i ärendet.

I regiondirektörens verkställighetsbeslut daterat 2019-10-23 framgår att fullmäktige antagit en antikorrupsionspolicy 2019-09-23. Enligt verkställighetsbeslutet ska regionens jävsregler gälla vid all ärendehantering och riktar sig till den som på något sätt kan påverka dess utgång. Reglerna gäller inte bara den som beslutar i ett ärende, utan även den som bereder ett ärende. Den som är jävig får inte delta i handläggningen av ärendet.

4.3.3 Intern styrning och kontroll

Ledningen vid förvaltningen ansvarar för att införa en plan för intern styrning och kontroll (ISK) i sin verksamhet. Den syftar övergripande till att verksamheten med rimlig säkerhet fullgör sina mål, bedriver uppdrag i enlighet med regelverk där särskilt krav på effektivitet, regelefterlevnad, redovisning och hushållning med resurser är centrala komponenter. Utgångspunkten för ISK är att en riskanalys genomförs inom hela verksamheten. De risker/omständigheter som kan medföra risk för att förvaltningens mål inte kan uppnås, ska identifieras och värderas. Vidare ska kontrollåtgärder vidtas för att begränsa de risker som man bedömer behöver hanteras och kontrolleras periodiskt. Parallellt med detta ska en uppföljning av åtgärderna genomföras med syftet att värdera huruvida dessa har avsedd effekt och att processen som helhet fungerar.

I Regionens internkontrollplan för 2018 respektive 2019 finns två kontrollmoment som relaterar till transportörsavtalen. Kontrollerna avser efterlevnad av transportörsavtalet samt granskning av tillkommande kostnader utöver avtalad ersättning. Efterlevnaden ska kontrolleras genom månatlig vitesuppföljning medan granskning av tillkommande kostnader ska följas upp genom månatlig kontroll av systemfil från SAM3001. Vi har utifrån våra intervjuer inte identifierat att Regionen har någon specifik kontroll av huruvida det specifika jävsförhållandet skulle kunna innebära att någon transportör otillbörligt gynnats.

4.3.4 Analys av fakturering

Fakturering av genomförda servicereseeuppdrag sker en gång i månaden. Kortfattat så sammanställer Regionen ett faktureringsunderlag som skapas utifrån framtagna filer från SAM 3001. Samtidigt erhåller transportörerna en fil från SAM 3001 som de ska som underlag för att verifiera att korrekt betalning erhålls för genomförda serviceresor. Systemadministratörerna ansvarar för att ta fram ett underlag till fakturering, som sedan leveransattesteras av produktionsledaren. Slutattestant av självfaktureringen är vanligtvis chefen för trafikcenter.

Regionen skapar således själv fakturorna från Sambus och Keolis varje månad. De underleverantörer till Sambus och Keolis, som genomfört serviceresor, erhåller i sin tur ersättning direkt från Sambus och Keolis. I SAM 3001 går det att utläsa vilken transportör, inklusive underleverantörer, som genomfört en resa och till vilken kostnad för Regionen. Produktionsledaren leveransattesterar självfakturorna från Sambus och Keolis. Det innebär att hon även leveransattesterar underlaget för ersättning till underleverantörerna, inklusive de identifierade närståendebolagen till produktionsledaren.

KPMG har efterfrågat och erhållit en sammanställning över samtliga fakturor som Regionen erhållit under 2018 och 2019 från något av de bolag som produktionsledarens

2020-02-11

man har varit eller är befattningshavare i. 12 fakturor identifierades för två bolag, Koppartaxi AB och Borlänge Taxi Service AB. Fakturerat belopp uppgick totalt till 20 680 kr.

KPMG har granskat fakturorna och kan konstatera att merparten avser beställningar av taxiresor mot faktura, vilket vi har förstått kan inträffa när det inte finns några ordinarie tillgängliga bilar. KPMG har inte funnit att någon av transportörerna otillbörligt gynnats.

Vid två tillfällen har produktionsledaren slutattesterat fakturor. Detta har skett i juni 2018 respektive juni 2019. Enligt produktionsledaren hade hon slutattestbehörighet under chefen för trafikcenters semester.

4.3.5 Slutsats

KPMG har under utredningen inte funnit att någon otillbörligt gynnats med anledning av den identifierade intressekonflikten. KPMG har inte heller funnit att några specifika uppföljande kontroller införts för att hantera intressekonflikten.

Med en grundläggande riskanalys bedömer KPMG att produktionsledarens släktskapsjäv hade identifierats och värderats samt tydliga kontrollåtgärder införts för att undvika att hennes arbetssituation kunnat påverkas i en negativ riktning. De uppvisar i sammanhanget bristande kunskap och förståelse för produktionsledarens utsatta situation och vilka risker det kan innebära för att uppnå verksamhetens målsättningar samt att förebygga ohälsa i arbetet för produktionsledaren.

KPMGs uppfattning är att det föreligger en tydlig jävssituation i och med att produktionsledaren haft befogenhet att bereda ärenden som påverkar en närstående. KPMGs bedömning är att det varit direkt olämpligt att låta produktionsledaren inneha det ansvar och befogenheter som hon haft utifrån den intressekonflikt som föreligger. Det medför både en anseenderisk för regionen och risk för att verksamheten inte bedrivs på ett ändamålsenligt sätt. Ledningen har såsom vi bedömt inte undanröjt den risken

2020-02-11

4.4 Fråga 4 – Det finns en pristabell inlagd i systemet avseende backupfordon trots att detta inte regleras i transportörsavtalen, vilket innebär att förekomsten av avsteg från avtal behöver utredas.

Regionen har tecknat två separata tilläggsavtal med Sambus och Keolis med giltighetstid från och med 2018-01-01 respektive 2018-10-01. Tilläggsavtalen är signerade av förvaltningschefen för regionens räkning. Tilläggsavtalen reglerar bland annat hur så kallade back-up fordon ersätts utöver vad som framgår av huvudavtalet med transportörerna.

Således kan en förklaring till pristabellen i systemet vara att regionen har tecknat ett tilläggsavtal som reglerar användandet av back-up fordon.

Regionens jurister bedömer att tilläggsavtalen har tecknats innebärande direktupphandling i strid med LOU. Förvaltningschefen har såvitt vi förstått det inte betraktat detta som en otillåten direktupphandling.

I avsnitt 4.1.2 ovan har vi belyst omfattningen av ersättning över pristak. En förklaring till det förhöjda priset kan vara att resor har genomförts med back-up fordon, men detta har inte varit möjligt att bekräfta i KPMGs analyser och utredning. Nyttjandet av back-up fordon har även bäring på avsnitt 4.1.3 ovan där problematiken med nuvarande system innebär att bilar ibland inte kan bokas upp trots att de i praktiken är lediga och regionen behöver då akut beställa ett back-up fordon.

4.4.1 Slutsats

Nyttjandet och hanteringen av så kallade back-up fordon finns reglerat i tilläggsavtal med Sambus och Keolis, vilket sannolikt kan förklara förekomsten av en pristabell för back-up fordon. Tilläggsavtalen är dock enligt regionen att betrakta som otillåten direktupphandling. KPMG har inte i sina analyser haft möjlighet att beräkna den ekonomiska effekten av användningen av back-up fordon.

2020-02-11

KPMG AB

Martin Krüger

Partner Forensic

Per-Olov Humla

Director Cyber Security