A decorative graphic on the left side of the page. It consists of a large blue triangle pointing right, followed by a series of overlapping triangles in light grey, green, and blue, creating a sense of movement and depth.

Granskning av uppföljning av länsplan för regional transportinfrastruktur

Rapport

Region Gävleborg

2025-12-19

Antal sidor: 15

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Sammanfattning	3
2	Bakgrund	5
2.1	<i>Syfte, revisionsfrågor och avgränsning</i>	5
2.2	<i>Avgränsning</i>	6
2.3	<i>Revisionskriterier</i>	6
2.4	<i>Metod</i>	6
3	Resultat av granskningen	7
3.1	<i>Regional infrastrukturplan 2022–2033</i>	7
3.2	<i>Genomförande av länsplanen</i>	9
3.2.1	Genomförande enligt länsplanen	9
3.2.2	Genomförande i praktiken	10
3.2.3	Bedömning	10
3.3	<i>Uppföljning och hantering av avvikelser</i>	11
3.3.1	Uppföljning av länsplanen	11
3.3.2	Hantering av avvikelser	12
3.3.3	Bedömning	14
4	Samlad bedömning och rekommendationer	15

1 SAMMANFATTNING

Azets Revision & Rådgivning har av Region Gävleborgs revisorer fått i uppdrag att granska regionens arbete med länsplan för regional transportinfrastruktur.

Syftet med granskningen har varit att bedöma om hållbarhetsnämnden säkerställt en ändamålsenlig uppföljning av länsplanen så att beslutade åtgärder genomförs enligt beslut.


Vår samlade bedömning utifrån granskningens syfte är att hållbarhetsnämnden inte säkerställt en ändamålsenlig uppföljning av länsplanen så att beslutade åtgärder genomförs enligt beslut.

Vår samlade bedömning grundar sig på att det saknas tydliga strukturer för planens genomförande och uppföljning i enlighet med länsplanens bestämmelser. Hållbarhetsnämnden har inte tagit del av årlig planering av åtgärderna under planperioden, trots att länsplanen anger att årliga genomförandeplaner ska utgöra grund för både planering och uppföljning. Även om andra arbetssätt har etablerats i syfte att styra och följa upp Trafikverkets verksamhetsplanering bedömer vi att dessa inte fullt ut uppfyller länsplanens krav.

Vidare bedömer vi att den uppföljning och rapportering som sker till nämnden avseende länsplanen inte varit tillräckligt formaliserad och strukturerad. Redovisningen saknar tydligt utfall för enskilda åtgärder i relation till den ekonomiska fördelning som fastställts i länsplanen eller de mål som planen syftar till att uppnå. Detta anser vi försvårar en bedömning av hur genomförda åtgärder förhåller sig till budget och till planens övergripande genomförbarhet.

Vad gäller avvikelser i relation till länsplanen hanteras dessa i huvudsak på tjänstepersonsnivå. Det saknas enligt vår bedömning struktur, sammanställning och formaliserad dokumentation av den information som Trafikverket lämnar avseende avvikelser. Den löpande rapporteringen är inte fullt ut spårbar eftersom den sker direkt till enskilda handläggare utan diarieföring eller intern förankring. Avsaknaden av tydlig delegation och ansvarsfördelning innebär enligt vår bedömning en risk för att väsentliga avvikelser hanteras utan erforderliga överväganden och förankring i nämnden.

I det följande redovisas våra samlade bedömningar av respektive revisionsfråga.

<div> <div>Nej</div> <div>Endast delvis</div> <div>I allt väsentligt</div> <div>Ja</div> </div> 	
Revisionsfråga	Bedömning
Har nämnden årligen tagit del av verksamhetsplaner och tillhörande uppföljning för att följa genomförbarheten av länsplanen?	Nej
Har uppföljning av länsplanen gjorts i enlighet med krav i förordning och enligt internt beslutade rutiner?	Endast delvis

Har nämnden när avvikelser identifierats fått information om detta och beretts möjlighet att fatta beslut om revidering av länsplan eller andra åtgärder i syfte att säkerställa genomförbarhet av länsplanen?

Nej

För närmare beskrivning av bakgrunden till våra bedömningar hänvisar vi till respektive avsnitt i revisionsrapporten.

Utifrån våra iakttagelser och bedömningar rekommenderar vi hållbarhetsnämnden att:

- Säkerställa att årlig planering utifrån länsplanen redovisas till nämnden.
- Tillse att nämnden får en regelbunden och strukturerad uppföljning av genomförda och pågående åtgärder, som även inkluderar en tydlig redovisning av kostnader, avvikelser och ekonomiskt utfall i förhållande till fastställd budgetram och redovisad årlig planering.
- Säkerställa att uppföljning av resultat för länsplanens mål redovisas i årlig rapportering.
- Säkerställa att avvikelser i relation till länsplanen samt hanteringen av dessa dokumenteras och diarieförs för att stärka transparens och spårbarhet.
- Fastställa tydliga riktlinjer för när och hur avvikelser ska lyftas till nämnden för hantering samt tydliggöra och formalisera delegationen för beslut om hantering av avvikelser i förvaltningen.
- Tillse att nämnden får ta del av underlag som möjliggör bedömning av avvikelserns påverkan på länsplanens måluppfyllelse och genomförbarhet.

2 BAKGRUND

Azets Revision & Rådgivning har av de förtroendevalda revisorerna i Region Gävleborg fått i uppdrag att genomföra en granskning av regionens arbete med länsplan för regional transportinfrastruktur. Denna granskning inriktas på uppföljning med utgångspunkt i nu gällande länsplan 2022–2033. Uppdraget ingår i revisionsplanen för år 2025. Preliminärt planeras en ytterligare granskning att genomföras år 2026 med inriktning på framtagandeprocessen av länsplan 2026–2037, vilken nu pågår.

Arbetet ska genomföras i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Länsplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de nationella transportpolitiska målen uppnås. Länsplanen anger den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur och fastställer utveckling och åtgärder av länets infrastruktur. Länsplanen syftar till att beskriva finansiering av investeringsåtgärder på det regionalt statliga vägnätet, såsom kollektivtrafik, cykel och vägar.

Region Gävleborg är ansvarig för uppföljning av länsplanen och i samband med uppföljningen ska berörda parter (exempelvis regional kollektivtrafikmyndighet, kommuner, länsstyrelsen och andra myndigheter såsom Forsvarsmakten eller andra berörda statliga myndigheter) få del av information.

Den tidigare Länsplanen för åren 2018–2029 fokuserade på större åtgärder som hade finansiering och deras kostnadsramar, men det ingick även många prioriterade men ofinansierade åtgärder. Detta har beaktats i nuvarande länsplan som inkluderar alla brister som ska åtgärdas under de första fyra åren samt större projekt som startar senare, vilket uppges vara i syfte att stärka genomförbarheten.

Revisorerna har i sin riskanalys gjort bedömningen att brister i infrastrukturen kan leda till försämrad tillgänglighet och utveckling i länet eller att bristande resurser påverkar förutsättningarna att genomföra eller försena prioriterade investeringsprojekt. Mot bakgrund av ovan har revisorerna bedömt att det finns behov av att genomföra en fördjupad granskning av regionens arbete med länsplan för transportinfrastruktur.

2.1 SYFTE, REVISIONSFRÅGOR OCH AVGRÄNSNING

Syftet med granskningen har varit att bedöma om hållbarhetsnämnden säkerställt en ändamålsenlig uppföljning av länsplanen så att beslutade åtgärder genomförs enligt beslut. Granskningen avser besvara följande revisionsfrågor:

- Har nämnden årligen tagit del av genomförandeplaner och tillhörande uppföljning för att följa genomförbarheten av länsplanen?
- Har uppföljning av länsplanen gjorts i enlighet med krav i förordning och enligt internt beslutade rutiner?

- Har nämnden när avvikelser identifierats fått information om detta och beretts möjlighet att fatta beslut om revidering av länsplan eller andra åtgärder i syfte att säkerställa genomförbarhet av länsplanen?

2.2 AVGRÄNSNING

Granskningen avgränsas till regionens ansvar för uppföljning av Länsplan 2022–2033. Granskningen avser revisionsåret 2025.

2.3 REVISIONSKRITERIER

I granskningen har revisionskriterierna utgjorts av:

- Kommunallagen 6 kap. 6 §
- Regional infrastrukturplan 2022 – 2033 för Gävleborgs län
- Reglementen för styrelser och nämnder
- Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur
- Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

2.4 METOD

Granskningen har genomförts genom:

- *Dokumentstudier* av Regional infrastrukturplan 2022 – 2033 för Gävleborgs län, kommunikation avseende avvikelser, dokumentation från Trafikverket och uppföljningsrapporter.
- *Intervjuer* med hållbarhetsnämndens presidium, regional utvecklingsdirektör, avdelningschef för samhällsplanering och infrastrukturstrateg.

De bedömningar som avlämnas i granskningen har utgått ifrån följande bedömningsnivåer:



Samtliga intervjuade har givits möjlighet till att faktakontrollera rapporten.

3 RESULTAT AV GRANSKNINGEN

3.1 REGIONAL INFRASTRUKTURPLAN 2022–2033

Enligt förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska det inom varje län upprättas en länsplan till ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Länsplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Det är regionernas ansvar att upprätta en länsplan. Planen ska avse en tolvårsperiod och ta hänsyn till de samlade transportbehoven inom regionen. Vidare är det Trafikverket som har genomförandeansvaret för åtgärderna som fastställs i länsplanen.

Enligt *Reglemente för hållbarhetsnämnden*¹ ansvarar hållbarhetsnämnden för att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur enligt lagen om regionalt utvecklingsansvar (7§) samt transportinfrastrukturfrågor i övrigt. Nämnden ansvarar också för att tillse att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har fastställt, samt de föreskrifter som finns i lag eller förordning. Hållbarhetsnämnden beslutade om *Regional infrastrukturplan 2022–2033 för Gävleborgs län* (vidare benämnd länsplan) i september år 2022, och regionfullmäktige fastställde länsplanen i oktober år 2022. Länsplanen beskriver planeringsprocessen, mål, åtgärder samt planens genomförande och ska ange den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur. Det övergripande målet med länsplanen beskrivs vara att arbeta med hållbara transporter, ha ett utökat fokus på ”hela resan”-perspektivet och möjliggörandet av hållbara kombinationsresor. Länsplanen ska även bidra till omställningen till ett utsläppsfritt transportsystem, genom likvärdiga förutsättningar för olika transportslag samt att åtgärder som stödjer och/eller möjliggör bostadsbyggande prioriteras högt.

I länsplanen fastställs fyra mål för planperioden utifrån de nationella transportpolitiska målen, Region Gävleborgs politiska inriktning och regionens regionala utvecklingsstrategi. Dessa mål redovisas nedan.

¹ Regionfullmäktige, 2022-05-31

Mål	Sammanfattande beskrivning	Exempel på åtgärder
Ökad tillgänglighet för person- och godstransporter i starka stråk	Infrastruktursatsningar ska ta hänsyn till länets geografiska skillnader för att tillmötesgå behovet av tillgänglighet och framkomlighet. Länsplanen ska möjliggöra hållbara transporter mellan hem och skola/arbete samt skapa förutsättningar för en hållbar transportutveckling för näringslivet. Både person- och godstransporter ska upplevas som tillförlitliga, punktliga och komfortabla.	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder som bidrar till ökad tillgänglighet, sammanhållning i hela länet och en positiv regional utveckling. • Åtgärder som ökar framkomligheten på väg och järnväg. • Åtgärder som skapar bättre förutsättningar i transportsystemet för utveckling av kollektivtrafiken.
Robust och kapacitetsstark infrastruktur i hela länet	Länsplanen ska bidra till att en större del av det funktionellt prioriterade transportnätet för gods och personresor är utformat för en hållbar och transporteffektiv användning. Transportnätet ska underlätta för gods- och persontransporternas effektivisering vilket exempelvis innebär att frakta fler och mer personer och gods i samma transport.	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder som bidrar till att både vägens och järnvägens kapacitet ökar. • Åtgärder som möjliggör frihet att välja transportsätt, för en ökad tillgänglighet och framkomlighet i hela länet.
En utsläppsfri transportsektor och ett hållbart resande	<p>Infrastrukturen ska möjliggöra minskade utsläpp av växthusgaser och minskad energiåtgång inom transportsektorn.</p> <p>Gävleborg ska på kort sikt nå en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och på lång sikt möjliggöra för en utsläppsfri transportsektor. Målet ska bidra till miljömässigt hållbara transporter.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder som möjliggör hållbara och effektiva transporter av både människor och gods inom alla transportslag. • Åtgärder som utvecklar de hållbara alternativens konkurrenskraft. • Åtgärder som bidrar till att den totala mängden motorbundna transporter kan minska.

Jämlik och likvärdig infrastruktur	<p>Transportsystemet ska vara tillgängligt för olika grupper i samhället. Länets infrastruktur ska vara jämlik ur ett individperspektiv och likvärdig ur ett geografiskt perspektiv.</p> <p>Ett starkare fokus på den sociala dimensionen av hållbarhet ska bidra till ökad jämlighet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ökad tillgänglighet till cykel och kollektivtrafik, vilket bidrar till förbättrad hälsa och ökad tillgänglighet utifrån socioekonomiska perspektiv. • Åtgärder som ökar trafiksäkerheten, för att minska antalet allvarligt skadade och dödade i trafiken.
---	--	---

I det regeringsdirektiv som anger ramarna för länsplanerna för regional transportinfrastruktur tilldelades Region Gävleborg, i sin roll som planupprättare, 1 093 mnkr för planperioden. En justering av denna ram fastställdes senare av Trafikverket utifrån redan upparbetade kostnader i föregående plan, vilket genererade en planeringsram om 1 060 miljoner kronor.

I länsplanen framgår de åtgärder/objekt som ska finansieras för att nå målen. För respektive åtgärd beskrivs ekonomisk fördelning under olika år. Utöver detta finns även odefinierade åtgärdsplaner avsatta för cykelobjekt, kollektivtrafikobjekt och trafiksäkerhetsobjekt. Dessa medel är alltså inte knutna till några specifika åtgärder.

3.2 GENOMFÖRANDE AV LÄNSPLANEN

3.2.1 Genomförande enligt länsplanen

I länsplanen anges att genomförandet av åtgärder som fastställts i planen sker i den takt som medelstilldelning samt planeringsberedskap medger. Det understryks att infrastrukturutbyggnad har en planeringsprocess som sträcker sig över lång tid, och att det görs i flera moment. Det anges att det krävs en planberedskap som matchar medelstilldelningen för att säkerställa genomförandet och att en förutsättning för detta är samverkan mellan Region Gävleborg (planupprättare), Trafikverket (genomförarmyndighet) samt andra aktörer så som kollektivtrafikmyndighet (X-trafik) och länets kommuner.

Enligt länsplanen ska Region Gävleborg årligen ska ta fram en genomförandeplan för länsplanen som ska vara vägledande i Trafikverkets verksamhetsplanering. Genomförandeplanen ska beskriva de åtgärder som är aktuella för genomförandet under det aktuella året, samt verka som en årlig reglering för de åtgärder som inte är namngivna och finansierade i länsplanerna, alltså de tre pottorna för cykelobjekt, kollektivtrafikobjekt och trafiksäkerhetsobjekt. Prioriteringen av åtgärderna ska dels ske med utgångspunkt i framtagna underlag, dels genom dialog med kommunerna och kollektivtrafikförvaltningen i regionen. Det understryks att det är väsentligt att Region Gävleborg tillsammans med Trafikverket arbetar fram en god planberedskap med olika åtgärder som kan genomföras i de fall ytterligare medel skulle tillkomma eller om det skulle frigöras medel från andra åtgärder inom länsplanen. Enligt länsplanen ska även årlig uppföljning ske utifrån genomförandeplanerna.

3.2.2 Genomförande i praktiken

I intervjuer framkommer att Region Gävleborg inte har upprättat några årliga genomförandeplaner sedan länsplanen trädde i kraft år 2022. Det arbetssätt för genomförande som beskrivs i länsplanen beskrivs vara ett initiativ utvecklat av tidigare medarbetare inom avdelningen för samhällsplanering, men uppges inte ha tillämpats i praktiken under gällande planperiod. Syftet med årliga genomförandeplaner beskrivs ha varit att skapa en tydligare styrning och ledning av Trafikverket, men i intervjuer framhålls att en årlig styrning är svår att förena med de långsiktiga infrastrukturåtgärder som länsplanen omfattar. Behovet av en sådan styrning upplevs inte som tydligt.

Enligt uppgift har beslutet att inte arbeta i enlighet med länsplanens beskrivning inte förankrats formellt eller beslutats av hållbarhetsnämnden. I intervju framhålls att skrivningen om årliga genomförandeplaner har tagits bort i den länsplan som bereds inför kommande planperiod 2026–2037. Detta då avdelningen för samhällsplanering inte bedömer att det finns något behov av årlig planering.

Även om regionen inte upprättar årliga genomförandeplaner framhålls att regionen årligen tar del av Trafikverkets verksamhetsplanering. Denna planering är uppdelad i två block och redovisas i Excel-filer, där åtgärder, ekonomiskt utfall från tidigare år, årets budget samt den ekonomiska planeringen fram till 2033 framgår. I intervjuer framförs att regionen vid behov kan göra justeringar i verksamhetsplaneringen. Utöver detta genomförs under året så kallade länsplanemöten, där representanter från regionen (exempelvis infrastrukturstrateg) möter representanter från Trafikverket (såsom åtgärdsbeställare). Vid dessa möten går verksamhetsplaneringen igenom och eventuella ändringar kan diskuteras.

När det gäller en årlig reglering för de åtgärder som inte är namngivna och finansierade i länsplanerna, vilket enligt länsplanen genomförandeplanerna syftade till att reglera, uppges det i intervju att dessa åtgärder baseras på Trafikverkets utredningar som regionen tar del av löpande. Vidare framförs att den regionala kollektivtrafikmyndigheten (X-trafik) tar fram prioriteringslistor för kollektivtrafikåtgärder som beskriver planeringen fram till år 2033.

3.2.3 Bedömning

Vår bedömning är att nämnden **inte** tagit del av genomförandeplaner och tillhörande uppföljning för att årligen följa genomförbarheten av länsplanen.

Vi baserar vår bedömning på att hållbarhetsnämnden inte tagit del av årlig planering under planperioden trots att det genom regionfullmäktiges beslut av *Regional infrastrukturplan 2022–2033 för Gävleborgs län* anges att årliga genomförandeplaner ska utgöra grund för planering och uppföljning. Vi noterar att andra arbetssätt delvis har etablerats i syfte att styra och följa upp Trafikverkets verksamhetsplanering, vi bedömer dock att dessa inte fullt ut motsvarar kraven enligt länsplanens bestämmelser.

Enligt *Reglemente för hållbarhetsnämnden* ansvarar nämnden för att säkerställa att verksamheten bedrivs i enlighet med de riktlinjer som fullmäktige fastställt. Utifrån vår

granskning bedömer vi att nämnden inte har säkerställt efterlevnaden av fullmäktiges beslut i länsplanen när det gäller framtagandet av årliga genomförandeplaner. Avsaknaden av dessa planer innebär därmed ett avsteg från ett fullmäktigebeslut, vilket enligt vår bedömning borde ha förankrats tydligt i nämnden och vid behov beretts till fullmäktige.

Mot bakgrund av att årliga genomförandeplaner inte har upprättats och att nuvarande arbetssätt inte fullt ut motsvarar länsplanens krav på strukturerad årlig styrning och uppföljning, bedömer vi att det är av vikt att ett årligt underlag som möjliggör en bedömning av länsplanens genomförbarhet tas fram. Vi bedömer att ett sådant underlag är av väsentlig betydelse för att på ett tydligt och systematiskt sätt redovisa planerade åtgärder, genomförandestatus, kostnadsutveckling samt konsekvenser för länsplanens mål och prioriteringar. Enligt vår bedömning är detta en förutsättning för att nämnden ska kunna utöva en ändamålsenlig styrning och kontroll av länsplanens genomförande.

3.3 UPPFÖLJNING OCH HANTERING AV AVVIKELSER

3.3.1 Uppföljning av länsplanen

3.3.1.1 Uppföljning enligt länsplan och förordning

I länsplanen anges att planen ska följas upp kontinuerligt i dialog mellan Region Gävleborg och Trafikverket. Regionen ansvarar för uppföljning av länsplanen och Trafikverket ska tillhandahålla underlag till uppföljningen. I förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur framgår att Trafikverket fortlöpande ska underrätta regionen om genomförandet av åtgärderna i länsplanen.

Länsplanen anger vidare att en årlig sammanställning ska tas fram över genomförda och pågående åtgärder samt det ekonomiska utfallet för dessa. Uppföljningen ska utgå från de genomförandeplaner som Region Gävleborg upprättat för föregående år och även redovisa åtgärdernas samlade bidrag till länsplanens fyra mål (se *avsnitt 3.1*). Den årliga uppföljningen ska kommuniceras med berörda samverkansaktörer.

3.3.1.2 Uppföljning i praktiken

I intervjuer framhålls att ansvariga tjänstepersoner inom regionen har en löpande dialog med Trafikverket, särskilt i samband med förändringar i förhållande till beslutad länsplan. Som tidigare nämnts genomförs dessutom länsplanemöten under året, där representanter från regionen möter företrädare för Trafikverket. Enligt uppgift hålls dessa möten cirka tre till fyra gånger per år. Vid mötena behandlas bland annat utfallet från föregående år, status för pågående åtgärder och Trafikverkets verksamhetsplanering.

Vad gäller årliga sammanställningar, som enligt länsplanen ska ge en översikt över genomförda och pågående åtgärder, överlämnade Trafikverket en årsuppföljning av länsplanen för år 2024 i februari år 2025. I rapporteringen ges en lägesrapportering avseende större investeringar (som överstiger 50 mnkr) och mindre investeringar (som understiger 50 mnkr). I rapporten redovisas även det ekonomiska utfallet för de åtgärder som pågått under år 2024, samt Region Gävleborgs upparbetsgrad. Vid hållbarhetsnämndens sammanträde i april år 2025 redovisades en uppföljning av åtgärder i länsplanen år 2024 med utgångspunkt i Trafikverkets uppföljning.

Denna redovisning skedde genom en Powerpoint-presentation. I presentationen beskrivs bland annat upparbetsgraden för Region Gävleborg jämfört med andra regioner, särskilda händelser som påverkat ekonomin (exempelvis i form av oförutsedda kostnadsökningar) och det ekonomiska utfallet för de pågående åtgärderna. Därtill framgår en lägesrapportering för de namngivna objekten utifrån Trafikverkets rapportering, samt för kollektivtrafikåtgärder. Det framgår dock ingen uppföljning av åtgärdernas samlade bidrag till de fyra målen i länsplanen. Nämnden beslutade att notera informationen i protokollet.

Vid genomgång av nämndens protokoll framgår ingen liknande årlig rapportering till nämnden för år 2022 eller 2023. Vi har i granskningen tagit del av uppföljningar i form av Powerpoint-presentationer som avser år 2022, där en sammanfattande lägesrapportering i olika projekt redovisas. Det framgår dock ingen tydlig redovisning av pågående och genomförda åtgärder samt ekonomiskt utfall för åtgärder på ett strukturerat sätt.

3.3.2 Hantering av avvikelser

I länsplanen framgår att det under planperioden kan uppkomma behov av justeringar gällande kostnader i beslutade objekt samt tidsplanering. Det anges vidare att Trafikverket ska rapportera samtliga avvikelser mot länsplanen månadsvis till Region Gävleborg. Enligt uppgift har sådan rapportering skett månadsvis fram till januari 2024, då Trafikverket meddelade att rapporteringen skulle upphöra under de första månaderna av år 2024 på grund av en omorganisering. Därefter har avvikelser enligt uppgift i stället rapporterats löpande. I intervjuer framhålls att löpande rapportering innebär att avvikelser redovisas omgående när Trafikverket uppmärksammar dem.

I länsplanen anges att väsentliga avvikelser föranleder ett nytt beslut av Region Gävleborg, i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur som anger att *"om en väsentlig avvikelse behöver göras i fråga om innehållet i en fastställd länsplan, ska regionen ändra den"*. I länsplanen anges att det är av vikt att Trafikverket och Region Gävleborg har tydliga ramar för när en avvikelse bedöms som väsentlig och då kräver ett nytt beslut i regionfullmäktige. I länsplanen definieras en väsentlig avvikelse som:

- En åtgärd i byggskede har en budget som överstiger 20 procent jämfört med tidigare beslutad kostnadsnivå.
- Avvikelser i tidsplaneringen som innebär en förskjutning av färdigställandetid till efter planperioden.

Vi har i granskningen tagit del av Trafikverkets redovisning av avvikelser mot länsplanen, exempelvis i förhållande till budget eller tidplan. Dessa rapporteringar har i huvudsak skett via e-post mellan åtgärdsbeställare på Trafikverket och representant från avdelningen för samhällsplanering på regionen. I samband med detta har Trafikverket beskrivit avvikelsen, bakomliggande orsaker till dessa samt stämt av hur åtgärden ska hanteras framåt. Enligt uppgift har dessa e-postmeddelanden inte diarieförts.

Under 2024 och 2025 har Trafikverket genom sina löpande avvikelse- och rapporteringar samt uppföljningar av länsplanen redovisat avvikelser för ett antal åtgärder/objekt. Ur ett kostnadsperspektiv är huvuddelen av dessa avvikelser av mindre omfattning, medan andra vissa/några avser större belopp. Exempel på sådana avvikelser är följande:

- **Iggesund-Hudiksvall, cykelväg:** Trafikverket har under hösten år 2025 uppmärksammat regionen på en *eventuell* risk kopplad till upparbetningen av åtgärden Iggesund–Hudiksvall². Det framgår att vissa planerade kostnader inte kommer att upparbetas under år 2025, vilket enligt Trafikverket kan medföra att medel behöver omfördelas till år 2026 och eventuellt år 2027. Avvikelsen beräknas uppgå till cirka 11–23 mnkr och i meddelandet framhålls även att detta kan påverka samfinansieringen från den nationella planen. Även i november år 2024 meddelades en avvikelse relaterat till åtgärden i form av en merkostnad på totalt 6,3 mnkr till följd av ändrade projekteringsförutsättningar.
- **Bollnäs-Röste:** I början av 2024 informerade Trafikverket regionen om att projektledaren signalerat kostnadsökningar för åtgärden på cirka 8–12 mnkr. Kostnadsökningen hänförs till att förorenad asfalt upptäckts under genomförandefasen, vilket kräver särskild hantering.
- **Genomfart Hofors:** I Trafikverkets samlade uppföljning av länsplanen år 2024 framgår att åtgärden under projektets gång drabbades av stora kostnadsökningar. Kostnadsökningarna berodde bland annat på att gifter upptäcktes i marken och att skador uppkom under genomförandet. Projektet var ursprungligen inte tänkt att överstiga 50 mnkr. Utfallet för år 2022 blev cirka 8,7 mnkr, cirka 24,3 mnkr år 2023 samt 7,6 mnkr år 2024. Det fanns även upparbetade kostnader inom ramen för tidigare länsplanperiod, 12 mnkr enligt sammanställning i nuvarande länsplan. I Trafikverkets uppföljning framgår att åtgärden med anledning av detta genomfördes som en trimningsåtgärd och inte som ett namngivet objekt. Kostnadsökningarna har fördelats mellan de olika finansieringsanslagen, med viss övervikt mot länsplanens anslagspost samt den nationella planens anslagspost för smärre investeringar i nationell infrastruktur. Enligt uppgift arbetar Trafikverket för närvarande med att ta fram en slutrapport för projektet. Rapporten kommer att innehålla en sammanställning av de erfarenheter och iakttagelser som gjorts, samt förslag på förbättringar. Den kommer även att redogöra för orsakerna bakom de avvikelser som uppstått under projektets gång.

I intervjuer beskrivs att hanteringen av avvikelserna betraktas som tjänstepersoners verkställighet av länsplanen och att hanteringen sker på delegation till ansvariga tjänstepersoner. Vi har inom ramen för granskningen inte tagit del av en delegationsordning eller liknande där denna delegation framgår. Företrädare från avdelningen för samhällsplanering beskriver i intervjuer att de inte bedömt att några av de avvikelser som rapporterats uppnått kriterierna att anses vara väsentliga.

Några särskilda ärenden om avvikelser har inte rapporterats till nämnden och det har inte enligt intervjuade funnits avvikelser som föranlett beredning av ny länsplan. I intervjuer framkommer att hållbarhetsnämndens ordförande vid fåtal tillfällen har informerats om mer betydande avvikelser i samband med löpande avstämningar. Vidare framhålls i intervjuerna att det finns utmaningar med att förankra avvikelser till nämnden i samband med nämndsammanträden, eftersom dessa ofta behöver hanteras mer skyndsamt.

I rapporteringen till hållbarhetsnämnden avseende uppföljning av år 2024 framgår viss information om avvikelserna som listats ovan. I presentationen anges att Genomfart Hofors

² Denna risk kommunicerades under hösten år 2025 och beskrivs som en *potentiell* risk, vilken ännu inte inträffat.

drabbats av mycket stora kostnadsökningar och att projektet genomförts som en trimningsåtgärd, men några specifika belopp redovisas inte. För Bollnäs–Röste redovisas ingen information om avvikelserna. De eventuella avvikelserna för Iggesund–Hudiksvall uppmärksammades under hösten 2025 och har därför ännu inte ingått i någon formell rapportering till nämnden ännu.

3.3.3 Bedömning

Vår bedömning är att uppföljning av länsplanen **endast delvis** har gjorts i enlighet med krav i förordning och enligt internt beslutade rutiner.

Vi bedömer vidare att nämnden när avvikelser har identifierats **inte** fått information om detta och beretts möjlighet att fatta beslut om revidering av länsplan eller andra åtgärder i syfte att säkerställa genomförbarhet av länsplanen.

I förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur framgår att Trafikverket fortlöpande ska underrätta regionen om genomförandet av åtgärderna i länsplanen. Även i den upprättade länsplanen anges att planen ska följas upp kontinuerligt i dialog mellan Region Gävleborg och Trafikverket.

Vi noterar att sådan dialog förekommer i form av återkommande länsplanemöten under året, genom löpande information om avvikelser från Trafikverket samt en årlig uppföljning för år 2024. I rapporten redovisas status för pågående åtgärder samt ekonomiskt utfall. Motsvarande årlig uppföljning saknas dock för 2022 och 2023 under innevarande planperiod.

Vi bedömer att hållbarhetsnämnden inte har säkerställt en tillräcklig och strukturerad uppföljning av länsplanens genomförande. Vi bedömer att den rapportering som gjorts inte är tillräckligt formaliserad och strukturerad. Redovisningen saknar tydligt utfall för enskilda åtgärder i relation till den ekonomiska fördelning som fastställts i länsplanen samt åtgärdernas bidrag till de fyra mål som planen syftar att uppnå. Detta anser vi försvårar en bedömning av hur genomförda åtgärder förhåller sig till fastställd budget och övergripande genomförbarhet av länsplanen.

Nuvarande hantering sker i huvudsak på tjänstepersonnivå. Vi noterar att formerna för rapportering och kommunikation är informella och att det i nuläget saknas struktur och tydlig sammanställning över de avvikelser och uppföljning som regionen tillhandahåller från Trafikverket. Den löpande kommunikationen som rapporteringen främst består av är inte spårbar och transparent då den sker till enskilda handläggare inom regionen utan diarieföring eller annan formaliserad dokumentation eller förankring internt. Avsaknad av tydlig delegation och ansvarsfördelning innebär enligt vår bedömning en risk för att väsentliga avvikelser hanteras utan erforderliga överväganden och nämndens kännedom. Detta kan enligt vår bedömning försvaga nämndens kontroll över genomförandet av länsplanen.

Sammantaget bedömer vi utifrån nuvarande arbetssätt att nämnden inte har beretts full möjlighet att fatta beslut om behov av revidering av länsplanen eller andra åtgärder i syfte att

säkerställa dess genomförbarhet utifrån de större avvikelserna som har uppmärksammats. Utifrån uppföljningen som nämnden erhåller bedömer vi också att det finns en risk för att nämnden inte ges tillräcklig möjlighet att ta ställning till om revidering av länsplanen, eller andra nödvändiga beslut, behöver göras. Vår bedömning är därför att rutiner för hur avvikelser ska hanteras, samt när dessa bör lyftas till nämnden, behöver tydliggöras.

4 SAMLAD BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

Syftet med granskningen har varit att bedöma om hållbarhetsnämnden säkerställt en ändamålsenlig uppföljning av länsplanen så att beslutade åtgärder genomförs enligt beslut.

Vår samlade bedömning utifrån granskningens syfte är att hållbarhetsnämnden inte säkerställt en ändamålsenlig uppföljning av länsplanen så att beslutade åtgärder genomförs enligt beslut.

Utifrån resultatet av vår granskning rekommenderar vi hållbarhetsnämnden att:

- Säkerställa att årlig planering redovisas till nämnden.
- Tillse att nämnden får en regelbunden och strukturerad uppföljning av genomförda och pågående åtgärder, som även inkluderar en tydlig redovisning av kostnader, avvikelser och ekonomiskt utfall i förhållande till fastställd budgetram och redovisad årlig planering.
- Säkerställa att uppföljning av resultat för länsplanens mål redovisas i årlig rapportering.
- Säkerställa att avvikelser i relation till länsplanen samt hanteringen av dessa dokumenteras och diarieförs för att stärka transparens och spårbarhet.
- Fastställa tydliga riktlinjer för när och hur avvikelser ska lyftas till nämnden för hantering samt tydliggöra och formalisera delegationen för beslut om hantering av avvikelser i förvaltningen.
- Tillse att nämnden får ta del av underlag som möjliggör bedömning av avvikelserns påverkan på länsplanens måluppfyllelse och genomförbarhet.

Datum som ovan

Azets Revision & Rådgivning AB

Jenny Thörn

Verksamhetsrevisor

Olivia Gonzalez

Verksamhetsrevisor

Mikael Lindberg

Certifierad kommunal revisor och kvalitetssäkrare