

Datum: 2024-09-03

Tid: kl. 09:00-17:00

Plats: Regionhuset, Västerås

Ledamöter

Mikael Andersson Elfgrén (M), ordförande
Jenny Landernäs (M)
Stephanie Bruksgård (M)
Malin Gabrielsson (KD), Förste vice ordförande
Lina Eriksson (L)
Ingvar Jonsson (SD)
Gisela Carstinge (SD)
Janeth Persson (SD)
Kenneth Östberg (S), Andre vice ordförande
Ulrika Spårebo (S)
Karolina Myllergård (S)
Marino Wallsten (S)
Daniel Pettersson (S)
Barbro Larsson (C)
Heidi-Maria Wallinder (V)

Ersättare

Mikael Söderlund (M)
Elin Granqvist (KD)
Richard Fallqvist (L)
Joakim Öryd (SD)
Angelica Stigenberg (S)
Felicia Granath (V)
Magnus Ekblad (C)

Övriga

Maria Linder, regiondirektör
Agnetha Jonsson, förvaltningsdirektör Fastighets- och serviceförvaltningen
Christina Ersson, sekreterare
Eva Lindahl, kommunikationsdirektör
Katarina Simert, ekonomidirektör
Lars Öhman, förvaltningsdirektör Digitaliseringsstöd
Annika Tjernström, hr-direktör
Fredrik Alm, kanslichef
Sophie Andersson, regionstabsdirektör

1 Fastställande av föredragningslista**Förslag till beslut**

Den preliminära föredragningslistan fastställs.

2 Föregående protokoll**Förslag till beslut**

Protokollet från sammanträdet 2024-06-14 har justerats i föreskriven ordning.

3 Justering**Förslag till beslut**

Marino Wallsten (S) utses att tillsammans med ordföranden justera dagens protokoll.

4 Nästa sammanträde**Förslag till beslut**

Regionstyrelsens nästa ordinarie sammanträde ska äga rum tisdagen den 1 oktober 2024.

5 Anmälningar för kännedom**Förslag till beslut**

Informationen noteras.

Anmälningar

- RV240583-1 Protokoll årsstämma Svealandstrafiken (1/2)
- RV240574-1 Styrelseprotokoll nr 189 2024-05-30 AB Transitio
- RV240568-1.1 Styrelseprotokoll Samordningsförbundet Västmanland 2024-05-27 (2/2)
- RV240595-1.1 Protokoll årsstämma AB Transitio 2024-05-30 (ABT24-0577) (2/2)
- RV240599-1 Protokoll från konstituerande styrelsemöte Svealandstrafiken 2024-05-28
- RV240599-2 Protokoll från styrelsemöte Svealandstrafiken 2024-05-28
- HSF240021-7 Protokoll hälso- och sjukvårdsnämnden 2024-06-05
- RV240609-1.1 Skrivelse från Fremia till regionstyrelsen om förutsättningarna för idéburna verksamheter och civilsamhället (2/3)
- RV240609-1.2 Fremiabarometern våren 2024 (3/3)
- RV240017-6 Protokoll regionstyrelsens arbetsutskott 2024-06-14 signerat
- RV240018-3 Protokoll strategisk regional beredning 2024-06-14 - signerat
- RV240614-1.1 Meddelande 8/2024 Förbundsavgift till Sveriges Kommuner och Regioner 2025 (2/2)
- RV240680-1.1 Remissmissiv Nätt och jämnt Likvärdighet och effektivitet i kommunsektorn
- RV240680-1.2 Nätt och jämnt - Likvärdighet och effektivitet i kommunsektorn del 1

- RV240680-1.3 Nätt och jämnt - Likvärdighet och effektivitet i kommunsektorn del 2 bilagor (1)

6 Anmälan av politisk sekreterare

Ärendet i korthet

Politiskt parti som är representerat i fullmäktige har möjlighet att tillsätta politisk sekreterare. Enligt reglementet ska anmälan om att politisk sekreterare tillsatts göras till regionstyrelsen.

Anton Svendsen (SD) har tillsatts på 50 procents tjänst för tiden 2024-07-01 - 2026-10-14.

Förslag till beslut

Informationen noteras.

7 Samverkan med fackliga organisationer

Ärendet i korthet

Ärendena i föredragningslistan har behandlats enligt samverkansavtal.

Förslag till beslut

Informationen noteras.

8 Muntlig information

Ärendet i korthet

- Kvartalsredovisning informationssäkerhet och GDPR
- Lägesrapport beredskap/civilt försvar
- Lägesrapport ekonomi och uppföljning av nyckeltal
- Summering/resultat av avtalsrörelsen inkl konflikten
- Vårdförbundets uppsägning av samverkansavtalet
- Presentation ny HR-direktör
- Uppföljning av anställningsstopp
- Mpox - lägesbeskrivning

Förslag till beslut

Informationen noteras.

Ärenden till regionstyrelsen

9 Miljöpriset 2024 (RV240164)

Sammanfattning

Pristagarna offentliggörs i samband med regionstyrelsens sammanträde.

Förslag till beslut

Region Västmanlands miljöpris 2024 om 20 000 kronor tilldelas...

Expedieras till

Ansvarig tjänsteperson inom Region Västmanland: Linda Kamsvåg

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Miljöpriset 2024

10
(RV240398)

Revisionsrapport: Grundläggande granskning av styrelse och nämnder 2023**Sammanfattning**

Regionens revisorer har överlämnat revisionsrapporten Grundläggande granskning av styrelse och nämnder 2023 till regionstyrelsen för yttrande. Ett förslag till yttrande redovisas.

Förslag till beslut

Förslaget godkänns och överlämnas till regionens revisorer som regionstyrelsens yttrande.

Beslutsunderlag

- Missiv: Grundläggande granskning av styrelse och nämnder 2023
- Revisionsrapport: Grundläggande granskning av styrelse och nämnder 2023
- Yttrande Regionstyrelsen Revisionsrapport Grundläggande granskning av styrelsens och nämndernas ansvarsutövande 2023

11
Revisionsrapport: Granskning av löpande intern kontroll i redovisningsrutiner och ekonomiadministrativa processer (RV240397)

Sammanfattning

Regionens revisorer har överlämnat revisionsrapporten Granskning av löpande intern kontroll i redovisningsrutiner och ekonomiadministrativa processer till regionstyrelsen för ett samlat yttrande för styrelsen och berörda nämnder. Ett förslag till yttrande redovisas.

Förslag till beslut

Förslaget godkänns och överlämnas till regionens revisorer som regionstyrelsens yttrande.

Beslutsunderlag

- Missiv Löpande granskning av intern kontroll 2023
- Revisionsrapport: Granskning av löpande intern kontroll i redovisningsrutiner och ekonomiadministrativa processer
- Yttrande Granskning av löpande intern kontroll i redovisningsrutiner och ekonomiadministrativa processer

12
Revisionsrapport: Insatser för en ekonomi i balans (RV240396)

Sammanfattning

Regionens revisorer har överlämnat revisionsrapporten Insatser för en ekonomi i balans till regionstyrelsen för yttrande. Ett förslag till yttrande redovisas.

Revisorerna har beviljat förlängd svarstid till 2024-09-04.

Förslag till beslut

Förslaget godkänns och överlämnas till regionens revisorer som regionstyrelsens yttrande.

Beslutsunderlag

- Missiv- Insatser för en ekonomi i balans
- Revisionsrapport: Insatser för en ekonomi i balans
- Yttrande regionstyrelsen Insatser för en ekonomi i balans

13 Nämndinitiativ: Politikerna klarar sig utan höjda arvoden (RV230943)**Sammanfattning**

Heidi-Maria Wallinder (V) lämnade vid regionstyrelsens sammanträde 2023-10-24 nämndinitiativ med förslag om att politikerarvodena i Region Västmanland under 2024 ska frysas på dåvarande nivå, enligt inkomstbasbeloppet för 2023.

Ett förslag till regionstyrelsens svar redovisas.

Förslag till beslut

Nämndinitiativet avslås.

Beslutsunderlag

- Nämndinitiativ: Politikerna klarar sig utan höjda arvoden
- Svar Politikerna klarar sig utan höjda arvoden

14 Nämndinitiativ angående friskvårdsbidrag och E-passi (RV240134)**Sammanfattning**

Barbro Larsson och Magnus Ekblad, båda (C), lämnade vid regionstyrelsens sammanträde 2024-01-30 nämndinitiativ om friskvårdsbidrag och E-passi. Ett förslag till regionstyrelsens svar redovisas.

Förslag till beslut

Nämndinitiativet anses besvarat.

Beslutsunderlag

- Nämndinitiativ angående friskvårdsbidrag och E-passi
- Återrapport angående friskvårdsbidrag och E-passi

15 Nämndinitiativ angående anställningsstopp (RV240392)**Sammanfattning**

Gisela Carstinge och Ingvar Jonsson, båda (SD), lämnade vid regionstyrelsens sammanträde 2024-04-09 nämndinitiativ med förslag om

- att regionstyrelsen omgående får del av mer exakta siffror på hur många fler månadsanställda vi har blivit inom Region Västmanland sedan 2019 och

precisera inom vilka verksamheter samt vilka yrkeskategorier antalet månadsanställda har ökat, samt

- att regionstyrelsen även löpande ska delges en sammanställning av vilka verksamheter och vilka tjänster man fått in "ansökningar om avsteg från anställningsstopp" samt vilka som beviljades, under tiden anställningsstoppet tillämpas.

Ett förslag till regionstyrelsens svar redovisas.

Förslag till beslut

Nämndinitiativet bifalls.

Beslutsunderlag

- Nämndinitiativ angående anställningsstopp
- Svar på nämndinitiativ angående anställningsstopp

16 Nämndinitiativ – Bojkotta Israeliska varor (RV240545)

Sammanfattning

Heidi-Maria Wallinder och Felicia Granath, båda (V), föreslår i ett nämndinitiativ inkommet 2024-05-28 att Region Västmanland bojkottar varor från Israel så länge den olagliga ockupationen av Palestina pågår.

Ett förslag till regionstyrelsens svar redovisas.

Förslag till beslut

Nämndinitiativet avslås.

Beslutsunderlag

- Nämndinitiativ – Bojkotta Israeliska varor
- Svar på nämndinitiativ Bojkotta israeliska varor

17 Nämndinitiativ Staten måste kompensera Västmanland för den afrikanska svinpesten! (RV240135)

Sammanfattning

Heidi-Maria Wallinder och Felicia Granath, båda (V), lämnade vid regionstyrelsens sammanträde 2024-01-30 § 28 nämndinitiativ med förslag om att Region Västmanland snarast tillskriver regeringen och påtalar behovet av att skyndsamt kompensera företagen i den smittade zonen. När staten inför restriktioner ska de ersättas av staten.

Ett förslag till regionstyrelsens svar redovisas.

Förslag till beslut

Nämndinitiativet anses besvarat.

Beslutsunderlag

- Nämndinitiativ Staten måste kompensera Västmanland för den afrikanska svinpesten!
- Återrapportering nämndinitiativ Staten måste kompensera Västmanland för den afrikanska svinpesten

18 Nämndinitiativ: Stoppa tågkaoset inom Region Västmanland (RV230938)**Sammanfattning**

Kenneth Östberg, Karolina Myllergård och Marino Wallsten, alla (S). lämnade vid regionstyrelsens sammanträde 2023-10-24 nämndinitiativ med förslag om att regionstyrelsen ger Region Västmanlands ägarrepresentant i Mälardalstrafik i uppdrag att driva frågan om att Mälardalstrafik ska initiera ett arbete för att kunna vara redo att så snart som möjligt ta över tågtrafiken inom Mälardalsområdet i egen regi. Ett förslag till svar redovisas.

Förslag till beslut

Nämndinitiativet avslås.

Beslutsunderlag

- Nämndinitiativ: Stoppa tågkaoset inom Region Västmanland
- Återrapport nämndinitiativ: Stoppa tågkaoset inom Region Västmanland

19 Undertecknande av regionens handlingar – firmatecknare (RV230789)**Sammanfattning**

Till följd av pensionsavgång föreslås regionstyrelsen revidera tidigare beslut om firmatecknare.

Förslag till beslut

Regionstyrelsens ordförande Mikael Andersson Elfgrén – vid förfall för honom ersatt av regionstyrelsens 1:e vice ordförande Malin Gabrielsson – i förening med regiondirektör Maria Linder – vid förfall för henne ersatt av ekonomidirektör Katarina Simert – får i uppdrag att på regionens vägnar från och med 2024-09-03 och tills vidare, dock längst till 2026-10-14, underteckna förekommande handlingar angående köp och försäljning av fast egendom, upplåtelse av servitut och nyttjanderätt samt i övriga förekommande fall teckna regionens firma.

Expedieras till

Valda
Centrum för ekonomi

Beslutsunderlag

- Undertecknande av regionens handlingar - firmatecknare

20 Sammanträdesdagar 2025 (RV240645)**Sammanfattning**

Regionstyrelsen föreslås sammanträda följande datum under 2025:

Tisdagen den 28 januari
Tisdagen den 4 mars
Tisdagen den 8 april
Tisdagen den 6 maj
Tisdagen den 27 maj
Onsdagen den 11 juni
Tisdagen den 2 september
Tisdagen den 30 september
Tisdagen den 21 oktober
Tisdagen den 18 november
Tisdagen den 9 december

Om inte annat anges sammanträder regionstyrelsen mellan klockan 09.00 och 17.00.

Förslag till beslut

Regionstyrelsens sammanträdesdagar 2025 fastställs enligt redovisat förslag.

Expedieras till

Intranätet
Extern webbplats

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse: Regionstyrelsens sammanträdesdagar 2025

Ärenden till regionfullmäktige**21 En Bättre Sits Storregional systemanalys 2024 (RUF240099)****Sammanfattning**

En Bättre Sits storregionala systemanalys 2024 är en gemensam utvecklingsstrategi för transport- och infrastruktursystemet i Stockholm-Mälardalsregionen. Systemanalysen har tagits fram av sju regioner i samverkan under ledning av Mälardalsrådet, och bygger vidare på tidigare planeringsomgångar. Systemanalysens syfte är att stärka storregionens konkurrenskraft, integration och internationella tillgänglighet.

Förslag till beslut***Regionstyrelsens förslag till fullmäktiges beslut***

En Bättre Sits storregionala systemanalys 2024 godkänns.

Expedieras till

Maria Nimvik Stern, Generalsekreterare Mälardalsrådet
Siv Living, utvecklingsstrateg Regionala utvecklingsförvaltningen

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse EBS storregional systemanalys 2024_RF
- Systemanalys 2024 Utvecklingsstrategi för transportsystemet
- §53 RUN EBS Storregional systemanalys 2024

22 Motion: Utvärdera intraprenaden! (RV230857)**Sammanfattning**

Heidi-Maria Wallinder, Felicia Granath, Fredrik Stockhaus, Pratima Åslund, Christer Hansson och Lennart Engman, alla (V), föreslår i en motion inkommen 2023-10-05 att regionen gör en utvärdering av intraprenaden, utifrån såväl verksamheternas och personalens perspektiv som patienternas.

Förslag till beslut***Regionstyrelsens förslag till fullmäktiges beslut***

Motionen bifalls.

Beslutsunderlag

- Motion: Utvärdera intraprenaden!
- Yttrande Motion om att utvärdera intraprenaden

23 Motion: Öppna böckerna! (RV231118)**Sammanfattning**

Heidi-Maria Wallinder, Felicia Granath, Fredrik Stockhaus, Pratima Åslund och Lennart Engman, alla (V), föreslår i en motion inkommen 2023-12-27 att Region Västmanland snarast inför öppen bokföring om hur regionens medel används vid avtal med privata vårdgivare, även när det inte finns misstankar om brottslighet.

Förslag till beslut***Regionstyrelsens förslag till fullmäktiges beslut***

Motionen anses besvarad.

Beslutsunderlag

- Motion: Öppna böckerna!
- Yttrande motion Öppna böckerna

24 Medborgarförslag: Omorganisation av sjukbesök till sjukhuset Västerås (RV240072)**Sammanfattning**

Anna Lena Bergström föreslår i ett medborgarinitiativ inkommet 2024-01-16 att sjukhusbesök ska omorganiseras. Ett förslag till yttrande redovisas. Ärendet har beretts av hälso- och sjukvårdsnämnden 2024-08-28 § 102.

Förslag till beslut

Regionstyrelsen ställer sig bakom hälso- och sjukvårdsnämndens yttrande och tillstyrker redovisat förslag till beslut.

Regionstyrelsens förslag till fullmäktiges beslut

Medborgarförslaget anses besvarat.

Beslutsunderlag

- Medborgarförslag: Omorganisation av sjukbesök till sjukhuset Västerås
- Yttrande över medborgarförslag om omorganisation av sjukhusbesök till sjukhuset Västerås
- Prel protokoll § 102 HSN 2024-08-28(68610) (0)

10

RV240398

Till
Regionstyrelsen för yttrande
Ambulansdirigeringsnämnden för yttrande
Hjälpmedelsnämnden för yttrande
Hälso -och sjukvårdsnämnden för yttrande
Kollektivtrafiknämnden för yttrande
Kostnämnden för yttrande
Regionala utvecklingsnämnden för yttrande
Regionfullmäktige för kännedom

Grundläggande granskning av styrelse och nämnder 2023

Revisorerna har genomfört en grundläggande granskning av regionstyrelsen och nämnderna. Revisionsobjekten har varit regionstyrelsen, ambulansdirigeringsnämnden, hjälpmedelsnämnden, hälso -och sjukvårdsnämnden, kollektivtrafiknämnden, kostnämnden samt regionala utvecklingsnämnden. Syftet med granskningen är att övergripande bedöma om regionstyrelsen och nämndernas förvaltning skett på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt med tillräcklig intern kontroll.

Iakttagelser och bedömningar framgår i bifogad rapport. Resultaten är översiktligt summerade för respektive nämnd.

Revisorerna önskar separata svar från regionstyrelsen och respektive nämnd senast 2024-09-15

FÖR REGIONENS REVISORER

Elisabeth Löf
Ordförande

Frank Pettersson
Revisor

Participants

ELISABETH LÖF Sweden

<i>Signed with Swedish BankID</i>	<i>2024-04-08 10:12:50 UTC</i>
Name returned from Swedish BankID: Mariana Elisabeth Löf	Date
Elisabeth Löf	
	Delivery channel: Email

FRANK PETTERSSON Sweden

<i>Signed with Swedish BankID</i>	<i>2024-04-08 16:29:03 UTC</i>
Name returned from Swedish BankID: Frank Elmer Pettersson	Date
Frank Pettersson	
	Delivery channel: Email

Grundläggande granskning av styrelse och nämnder 2023

Region Västmanland

April 2024

Linn Bergman
Elina Lundberg
Henrik Fagerlind



Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Inledning	5
Regionstyrelsen	7
Ambulansdirigeringsnämnden	16
Hjälpmedelsnämnden	23
Hälso- och sjukvårdsnämnden	30
Kollektivtrafiknämnden	38
Kostnämnden	46
Regional utvecklingsnämnden	53
Bilaga: Sammanställning av revisionsfrågor för alla revisionsobjekt	60

Sammanfattning

Sammanfattande revisionell bedömning

Granskningsområde	RS	AN	HMN	HSN	KTN	KN	RUN
Ändamålsenlighet	Gul	Grön	Grön	Gul	Gul	Grön	Grön
Ekonomiskt tillfredsställande	Röd	Grön	Grön	Röd	Grön	Gul	Grön
Intern kontroll	Grön	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön	Grön

Inledning

Inledning

Bakgrund

Av kommunallagen och god revisionssed följer att revisorerna årligen ska granska alla styrelser och nämnder.

Regionstyrelsen och nämnderna ska förvalta och genomföra verksamheten i enlighet med fullmäktiges uppdrag, lagar och föreskrifter. För att fullgöra uppdraget måste respektive organ bygga upp system och rutiner för styrning, uppföljning, kontroll och rapportering samt säkerställa att dessa rutiner tillämpas på avsett sätt. En bristfällig styrning och kontroll kan riskera att verksamheten inte bedrivs och utvecklas på avsett sätt.

Syfte och revisionsfråga

Syftet med den översiktliga granskningen är att ge regionens revisorer ett underlag till uttalande i revisionsberättelse. Följande övergripande revisionsfråga ska besvaras:

Har regionstyrelsens och nämndernas förvaltning skett på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt med tillräcklig intern kontroll?

Granskningen omfattar följande granskningsområden:

1. a) Styrning, b) Kontroll och c) Åtgärder.
2. Måluppfyllelse för verksamheten.
3. Måluppfyllelse för ekonomin.

Därutöver sker även en kompletterande granskning inom följande område:

4. Intern kontroll

Delarna 1 a-c samt tilläggsområde 4 utgör underlag för att pröva om den interna kontrollen är tillräcklig. Område 1 c, 2 och 3 samt tilläggsområde 4 bildar underlag för att bedöma om förvaltningen sker på ett ändamålsenligt sätt. Område 1 c, 2 och 3 bildar underlag för att bedöma om förvaltningen sker från ett ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Med hänsyn tagen till regionstyrelsens uppsiktsplikt kommer även måluppfyllnaden för regionens resultatmål och finansiella mål att beaktas i bedömningen av regionstyrelsens förvaltning. Revisionskriterier i granskningen utgörs främst av kommunallagen 6:6 och följsamhet till fullmäktiges uppdrag i form av mål och budget 2023.

Metod och avgränsning

Den översiktliga granskningen har skett genom dokumentanalys. I tid avgränsas granskningen i huvudsak till år 2023. I övrigt se "syfte och revisionsfrågor". Respektive granskningsområde bedöms med hjälp av signalsystem: grön (tillräckligt), gult (delvis) och röd (otillräckligt).

Regionstyrelsen

Sammanfattning

Granskningsområde	Revisionell bedömning	Kommentar
Ändamålsenlighet <i>Baseras på revisionsfråga 4c, 5a, 6a, 7a, 8b, 8e</i>	Gul	Styrelsens förvaltning har delvis fullgjorts på ett ändamålsenligt sätt under år 2023.
Ekonomiskt tillfredsställande <i>Baseras på revisionsfråga 4d, 5b</i>	Röd	Styrelsens förvaltning har inte skett på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt under år 2023. Regionens resultat enligt balanskravet: -607 mnkr. Nämndernas och förvaltningarnas resultat mot driftbudget: -957 mnkr.
Intern kontroll <i>Baseras på revisionsfråga 1a, 2a, 3a-c, 4a-d, 6b, 7b-c, 8a, 8c-d</i>	Grön	Den interna kontrollen hänförlig till styrelsens förvaltning har varit tillräcklig under år 2023. Ett par utvecklingsområden har däremot noterats.

Rekommendationer

För att utveckla verksamheten lämnas följande rekommendationer till styrelsen:

- Överväg att tydliggöra prognostiserad måluppfyllelse per helår för att underlätta uppföljning och åtgärder.
- Överväg att inkludera genomförd riskanalys i internkontrollplanen för att öka transparensen.
- Säkerställ att återrapporteringen av internkontrollplaner sker enligt framtaget reglemente.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
1. Verksamhetsplan	a) Har styrelsen antagit en plan för sin verksamhet?	Grön	Styrelsen har 2022-11-22 § 287 föreslagit till fullmäktige att fastställa reviderad Regionplan och budget 2023-2025 som sätter riktningen för regionens verksamheter. Styrelsen har 2023-01-31 § 7 antagit förvaltningsplaner för åren 2023-2025 för Fastighet- och serviceförvaltningen, Förvaltningen för digitaliseringsstöd och Regionkontoret. Separat verksamhetsplan och budget för regionstyrelsen upprättas inte.
2. Budget	a) Har styrelsen antagit en budget för sin verksamhet?	Grön	Regionplanen 2023-2025 anger budgeten för verksamheterna. Förvaltningsplanerna innehåller budget för respektive förvaltning.
3. Mål	a) Finns mål formulerade för styrelsens verksamhet?	Grön	Det finns ett antal övergripande målområden med tillhörande resultatmål, uppdrag och indikatorer i regionplanen. Förvaltningsplanerna är uppbyggda efter en enhetlig struktur där mål och uppdrag från fullmäktige redovisas för respektive förvaltning samt åtgärder för måluppfyllelse.
	b) Finns mål formulerade för styrelsens ekonomi?	Grön	I regionplanen anges det övergripande målet: En stark och uthållig ekonomi. Utifrån detta har två resultatmål formulerats avseende dels att regionen ska uppnå fastställt ekonomiskt resultat, dels att regionens finansiella ställning ska vara god. Till detta finns specifika mål för förvaltningarna under regionstyrelsen.
	c) Är målen uppföljningsbara (mätbara)?	Grön	Till respektive mål i förvaltningsplanerna finns det framtagna indikatorer med målvärden för 2023 samt nuvärden för 2022 vilket underlättar uppföljning. I den övergripande regionplanen anges önskad utveckling för respektive mål samt nuläge.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
4. Rapportering och åtgärder	a) Har styrelsen upprättat direktiv/ instruktion för rapportering till nämnden?	Grön	Regionplan 2023-2025, beslutad 2022-11-22 § 287, anger att styrelsen och nämnder kontinuerligt ska följa hur arbetet gällande verksamhet och ekonomi fortlöper genom månads- delårs- och årsrapporter. Av dokumentet "Regionens styrprocess" (beslutad av regionstyrelsen 2023-06-14 § 140) framgår också att styrelse och nämnder kontinuerligt ska följa hur arbetet löper på via månads- och delårsrapportering. Den samlade återkopplingen för hela året lämnas i årsredovisningen och resultaten ska användas i planeringen av kommande verksamhetsår.
	b) Fokuserar rapportering på måluppfyllelse för verksamhet och ekonomi?	Gul	I delårsrapport 1 redovisas ekonomisk resultat för perioden samt prognostiserat utfall för helåret. I delårsrapport 2 för regionen redovisas prognostiserad måluppfyllelse för majoriteten av de olika uppdragen/dokumenterna för målområdena. Det saknas dock prognos för flera av resultatmålen/indikatorerna. För ekonomin sker rapportering av utfall, prognos och analys. I delårsrapport 2, godkänd 2023-10-03 §§ 182-185, redovisas ackumulerat utfall för mål och åtgärder. Utöver det tar styrelsen del av regionövergripande månadsrapporter per februari och oktober. Vi saknar en bedömning av prognostiserad måluppfyllnad för verksamhetsmålen.
	c) Vidtar styrelsen tydliga åtgärder för att nå mål för verksamheten?	Grön	I delårsrapport 1 från förvaltningarna redovisas en positiv trend för mer än hälften av indikatorerna. I motsvarande rapport för regionen väntas målet Stolta och engagerade medarbetare och uppdragstagare nås under året. I förvaltningarnas delårsrapport 2 bedöms en majoritet av åtgärderna gå enligt plan. I regionens delårsrapport 2 återfinns en liknande bedömning där en majoritet av uppdragen går enligt plan.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
4. Rapportering och åtgärder	d) Vidtar styrelsen tydliga åtgärder för att nå mål för ekonomin?	Gul	Vid sammanträdet 2023-03-28 § 51 (månadsrapport februari) beslutar nämnden om att de ser allvarligt på det ökande underskottet för hälso- och sjukvårdsnämnden och kommer följa utvecklingen noga. De beslutar även att uppmärksamma fullmäktige på det prognostiserade underskottet för regionen som helhet per helår. Vid sammanträdet 2023-05-30 (i samband med beslut om delårsrapport) beslutar styrelsen att föreslå fullmäktige att besluta att ge hälso- och sjukvårdsnämnden i uppdrag att utöver redan presenterade åtgärder vidga ytterligare åtgärder med en ekonomisk effekt 2023. Vidare föreslår de fullmäktige att under resten av 2023 beakta kostnadsrestriktivitet för att dämpa kostnadsutvecklingen och därmed bidra till att minska regionens totala underskott. Vidare föreslår de fullmäktige besluta att regionstyrelsen får i uppgift att tillskriva Finansdepartementet och påtala behovet av statliga åtgärder för att lindra det ekonomiskt utsatta läget, samt att ta fram en åtgärdsplan för återställning av den del av regionens underskott som ej täcks av tidigare avsatta medel. Vid sammanträdet 2023-11-21 § 233 (månadsrapport oktober) beslutar styrelsen att förvaltningar med tillhörande nämnder får i uppdrag att vid regionstyrelsen den 30 januari 2024 presentera vilka åtgärder, med skattade effekter, som genomförs för att sänka kostnadsökningstakten 2024. De beslutar även att regiondirektören ges i uppgift att under Q1 ta fram förslag och omprioriteringar i syfte att minska regionens underskott inklusive åtgärder som krävs för att återställa det underskott som ej täcks av tidigare avsättningar i eget kapital. Regionstyrelsen beslutar även att understryka behovet av ökad kostnadsrestriktivitet inom samtliga verksamheter under resterande del av 2023 samt kommande år.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
5. Måluppfyllelse	a) När styrelsen uppsatta mål för verksamheten?	Gul	I förvaltningarnas årsredovisningar redovisas god måluppfyllelse för majoriteten av mål, uppdrag och åtgärder. Med hänsyn tagen till regionstyrelsens uppsiktsplikt beaktas även regionens samlade måluppfyllnad. I regionens årsredovisning bedöms resultatmålen och indikatorerna med hjälp av skalan positiv/oförändrad/negativ. Regionen har totalt 17 resultatmål fördelade på 6 målområden. Följande utveckling redovisas för resultatmålen inom de olika målområdena: Ett välmående Västmanland - 2 av 2 mål redovisar en oförändrad utveckling Ett tillgängligt Västmanland - 3 av 4 mål redovisar en positiv utveckling - 1 mål bedöms ej Ett nyskapande Västmanland - 2 av 3 mål redovisar en positiv utveckling - 1 mål bedöms ej En effektiv verksamhet av god kvalitet: - 3 av 4 mål redovisar en oförändrad utveckling - 1 av 4 mål redovisar en negativ utveckling Stolta och engagerade medarbetare och uppdragstagare - 1 av 2 mål redovisar en positiv utveckling - 1 mål bedöms ej Enligt årsredovisningen når regionen delvis målen för god ekonomisk hushållning under år 2023.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
5. Måluppfyllelse	b) När styrelsen uppsatta mål för ekonomin?	Röd	I förvaltningarnas årsredovisningar bedöms målet om att förvaltningen ska bedriva sin verksamhet inom given ram/uppå fastställt resultat med grön status. Följande budgetavvikelser redovisas i årsredovisningen för regionstyrelsens verksamheter: Fastighet och serviceförvaltningen: +3 varav Fastighet: -8 varav Kostnämnden: -1 Närvården Västmanland: +5 Förvaltningen för digitalisering: +4 Regionkontoret: +21 Program för nytt akutsjukhus Västerås: 0 Med hänsyn till regionstyrelsen uppsiktsplikt beaktas även måluppfyllnaden för regionens ekonomi överlag. Av årsredovisningen framgår att regionen per helår redovisar ett resultat enligt balanskravet om -607 mnkr. I driftredovisningen redovisar regionens förvaltningar och nämnder en total budgetavvikelse om -957 mnkr. Följande utveckling redovisas för de ekonomiska målen: En stark och uthållig ekonomi: - 2 av 2 mål redovisar en negativ utveckling

Intern kontroll

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
6. Riskanalys	a) Har riskanalys utförts i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	I regionens instruktion för intern kontroll anges att riskanalys ska göras. Sannolikhet och konsekvens ska värderas och utifrån det ska ett risktal anges. När alla händelser har riskbedömts och fått ett risktal görs en sammanställning och de händelser med högst risktal förs till internkontrollplanen. Vi har inom ramen för granskningen inte tagit del av en dokumenterad riskanalys men av internkontrollplanen framgår att den bedömts med risktal. Vi kan även se i beslut till internkontrollplan att riskanalyser uppges ha genomförts och att respektive förvaltnings- och centrumbildnings högsta risk ligger till grund för internkontrollplanen för 2023.
	b) Finns en dokumenterad riskanalys för intern kontroll?	Grön	Se ovan.
7. Plan för intern kontroll	a) Har plan upprättats i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	I reglemente för intern kontroll anges att det i planen ska framgå: • vad som ska granskas under året • vilka reglementen, policys eller regler som berörs • vem som är ansvarig för granskningen • metod för hur granskningen ska ske för respektive granskningsområde • när granskningen ska rapporteras Styrelsens plan bedöms till stor del ha upprättats i enlighet med direktiv. Styrelsen kan med fördel säkerställa att även förvaltningarnas internkontrollplaner följer framtagna direktiv avseende bland annat ansvarig person.
	b) Har nämnden antagit plan för innevarande år?	Grön	Regionstyrelsen godkände internkontrollplanen för år 2023 vid sammanträdet 2022-10-04 § 235.
	c) Är planen heltäckande, dvs. omfattar den förekommande risker av olika slag?	Grön	Planen omfattar risker av olika slag, totalt 15 riskområden.

Intern kontroll

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
8. Rapportering	a) Har nämnden upprättat direktiv för rapportering till nämnden?	Grön	I internkontrollplanen hänvisas det till reglementet för internkontroll där det anges att regionstyrelsen och nämnder årligen ska upprätta en särskild plan för granskning och uppföljning av den interna kontrollen. Kontrollplanen ska inarbetas i förvaltningsplanen och rapporteras till nämnderna och regionstyrelsen i samband med delårsrapport 2. En samlad granskningsrapport ska rapporteras till regionstyrelsen efter delårsrapport 2.
	b) Sker rapportering till nämnden enligt direktiv?	Gul	Uppföljning av styrelsens samt HSN och RUN:s internkontroll sker i samband med delårsrapport 2. En samlad rapportering av internkontrollen för samtliga nämnder i regionen sker inte.
	c) Fokuserar rapportering på resultat och analys?	Grön	För de kontroller som visat avvikelser anges vidtagna/planerade åtgärder i uppföljningen av internkontroll.
	d) Vidtar nämnden vid behov åtgärder utifrån lämnad rapportering?	Grön	I uppföljningen redovisas vilka åtgärder som vidtagits/planerats för att minimera risker.
	e) Sker rapportering till styrelse/fullmäktige i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Gul	Styrelsen har i oktober 2023 utvärderat styrelsens samt två av nämndernas internkontrollmoment.

Ambulansdirigeringsnämnden
(gemensam nämnd)

Sammanfattning

Granskningsområde	Revisionell bedömning	Kommentar
Ändamålsenlighet <i>Baseras på revisionsfråga 4c, 5a, 6a, 7a, 8b, 8e</i>	Grön	Nämndens förvaltning har fullgjorts på ett ändamålsenligt sätt under år 2023.
Ekonomiskt tillfredsställande <i>Baseras på revisionsfråga 4d, 5b</i>	Grön	Nämndens förvaltning har skett på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt under år 2023. Resultat mot driftbudget: +1,1 mnkr
Intern kontroll <i>Baseras på revisionsfråga 1a, 2a, 3a-c, 4a-d, 6b, 7b-c, 8a, 8c-d</i>	Grön	Den interna kontrollen hänförlig till nämndens förvaltning har varit tillräcklig under år 2023. Ett par utvecklingsområden har däremot noterats.

Rekommendation

För att utveckla verksamheten lämnas följande rekommendation till nämnden:

- Säkerställ att internkontrollplanen följer direktiven i framtaget reglemente avseende vem som ansvarar för granskningen samt vilka reglementen, policys eller regler som berörs.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
1. Verksamhetsplan	a) Har nämnden antagit en plan för sin verksamhet?	Grön	Verksamhetsplan 2023 för Sjukvårdens Larmcentral har antagits av nämnden 2022-10-20 § 52.
2. Budget	a) Har nämnden antagit en budget för sin verksamhet?	Grön	Budget beslutades av nämnden 2022-10-20 § 51.
3. Mål	a) Finns mål formulerade för nämndens verksamhet?	Grön	Av verksamhetsplanen finns uppdrag/aktiviteter/åtgärder som ska genomföras under 2023 utifrån perspektiven medborgare/patient, process och medarbetare. I verksamhetsplanen finns även övergripande uppföljningsmål för verksamheten.
	b) Finns mål formulerade för nämndens ekonomi?	Grön	Budget är att betrakta som mål för ekonomi. Nämnden har även upprättat en aktivitet utifrån ekonomiperspektivet.
	c) Är målen uppföljningsbara (mätbara)?	Gul	Majoriteten av aktiviteterna/åtgärderna är uppföljningsbara, de flesta aktiviteter följs upp genom mätbara indikatorer. För vissa aktiviteter saknas målvärden och indikatorer för uppföljning.
4. Rapportering och åtgärder	a) Har nämnden upprättat direktiv/ instruktion för rapportering till nämnden?	Grön	Regionplan 2023-2025, beslutad 2022-11-22 § 287, anger att styrelsen och nämnder kontinuerligt ska följa hur arbetet gällande verksamhet och ekonomi fortlöper genom månadsdelårs- och årsrapporter. Av dokumentet "Regionens styrprocess" (beslutad av regionstyrelsen 2023-06-14 § 140) framgår också att styrelse och nämnder kontinuerligt ska följa hur arbetet löper på via månads- och delårsrapportering. Den samlade återkopplingen för hela året lämnas i årsredovisningen och resultaten ska användas i planeringen av kommande verksamhetsår. I verksamhetsplanen anges att aktiviteterna följs upp årsvis och att uppdraget fullgörs inom ramen för gällande lagstiftning och beslutade policydokument för nämnden.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
4. Rapportering och åtgärder	b) Fokuserar rapportering på måluppfyllelse för verksamhet och ekonomi?	Gul	I delårsrapport 1, 2023-05-25 § 35, redovisas ekonomiskt resultat för perioden och helårsprognos. Rapporteringen innehåller statusuppdatering och åtgärder kopplat till nämndens verksamhetsuppdrag/uppföljningsmål. Samma upplägg gäller i delårsrapport 2, 2023-09-22 § 51. Vi noterar att det saknas prognos för måluppfyllelse avseende aktiviteterna/uppdragen/målen.
	c) Vidtar nämnden tydliga åtgärder för att nå mål för verksamheten?	Grön	Nämnden tar inte del av någon tydlig prognos, endast status, för om målen bedöms uppnås under 2023 vilket gör att de bedöms ha bristande information kring om det finns behov av åtgärder för att få mål för verksamheten. Vi kan av protokoll inte utläsa att nämnden vidtar tydliga åtgärder till följd av rapporteringen. Nämnden redovisar att de uppfyllt en övervägande del av åtgärderna för fullmäktiges övergripande mål i samband med bokslut.
	d) Vidtar nämnden tydliga åtgärder för att nå mål för ekonomin?	Grön	Nämnden prognostiserar vid delårsrapport 2 ett negativt resultat mot budget om -1,3 mnkr. Av delårsrapporten framgår vidtagna/planerade åtgärder för att minska underskottet. Av rapporteringen framgår att Region Västmanland är den enda av de tre samverkande regionerna som avviker negativt mot budget och att det främst är personalkostnader som står för den stora avvikelsen. Åtgärder som redovisas är bl.a. att alltid överväga behovet av ersättare vid frånvaro, t.ex. endast del av ett arbetspass. Vid helårsrapporteringen redovisar nämnden ett positivt resultat mot budget vilket tyder på att nämnden vidtagit åtgärder för att nå målen för ekonomin.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
5. Måluppfyllelse	a) När nämnden uppsatta mål för verksamheten?	Grön	I årsredovisningen 2023, beslutad 2024-02-07 § 7, bedöms 13 av totalt 21 uppdrag/åtgärder/mål med grön status. 8 bedöms med gul status. Följande status redovisas per perspektiv: Medborgare/patientperspektivet: - 1 av 2 redovisar grön status - 1 av 2 redovisar gul status - Medarbetarperspektivet: - 3 av 5 redovisar grön status - 2 av 5 redovisar gul status Process/produktionsperspektivet: - 9 av 14 redovisar grön status - 5 av 14 redovisar gul status
	b) När nämnden uppsatta mål för ekonomin?	Grön	I årsredovisningen redovisar den gemensamma nämnden ett positivt resultat mot budget om +1,1 mnkr vid helår. Däremot redovisar fortsatt Region Västmanland ett negativt resultat om -1,6 mnkr där det fortsatt är personalkostnaderna som avviker mest från budget. Detta beror på en del vakanser under året som har behövts tillsättas med dyra övertidstimmar. Ett beslut i Region Västmanland om att utöka sjuksköterskors Ob-tillägg med 40% har också genererat ökade kostnader. Dock är Västmanlands minusresultat lägre än de andra två regionernas plusresultat vilket således gör att Sjukvårdens Larmcentral som helhet gör ett plus. I årsredovisningen bedöms nämndens uppdrag/åtgärd inom ekonomiperspektivet med grön status.

Intern kontroll

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
6. Riskanalys	a) Har riskanalys utförts i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	I regionens instruktion för intern kontroll anges att riskanalys ska göras. Sannolikhet och konsekvens ska värderas och utifrån det ska ett risktal anges. När alla händelser har riskbedömts och fått ett risktal görs en sammanställning och de händelser med högst risktal förs till internkontrollplanen. Vi har inom ramen för granskningen tagit del av en dokumenterad riskanalys. Riskanalysen omfattar totalt 5 risker varav samtliga valts ut till internkontrollplanen.
	b) Finns en dokumenterad riskanalys för intern kontroll?	Grön	Vi har inom ramen för granskningen tagit del av en dokumenterad riskanalys. Av riskanalysen framgår en bedömning av risk (baserad på sannolikhet och konsekvens).
7. Plan för intern kontroll	a) Har plan upprättats i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Gul	I reglemente för intern kontroll anges att det i planen ska framgå: • vad som ska granskas under året • vilka reglementen, policys eller regler som berörs • vem som är ansvarig för granskningen • metod för hur granskningen ska ske för respektive granskningsområde • när granskningen ska rapporteras Nämndens plan bedöms till stor del ha upprättats i enlighet med direktiv men bör utvecklas med information om vem som ansvarar för granskningen samt vilka reglementen, policys eller regler som berörs.

Intern kontroll

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
7. Plan för intern kontroll	b) Har nämnden antagit plan för innevarande år?	Grön	Nämnden beslutade om internkontrollplan 2023 vid sammanträdet 2022-10-20 § 54.
	c) Är planen heltäckande, dvs. omfattar den förekommande risker av olika slag?	Grön	Nämnden har upprättat 5 kontroller inom områdena medicinskt beslutsstöd, kompetensförsörjning, larmoperatörer, teknik samt synergier/medcontrol. Planen innehåller således risker av olika slag.
8. Rapportering	a) Har nämnden upprättat direktiv för rapportering till nämnden?	Grön	Av internkontrollplanen framgår att den ska rapporteras till regionstyrelsen efter delårsrapport 2.
	b) Sker rapportering till nämnden enligt direktiv?	Grön	Uppföljning av internkontroll sker i samband med nämndens behandling av delårsrapport (2023-09-22 § 51).
	c) Fokuserar rapportering på resultat och analys?	Grön	Av uppföljningen per delår framgår vilka kontroller som genomförts under delåret inom respektive kontrollområde. Kontroll för larmoperatör bedöms ej varit aktuellt under 2023 utan tas med till internkontrollplanen 2024.
	d) Vidtar nämnden vid behov åtgärder utifrån lämnad rapportering?	Grön	För de kontrollområden där avvikelser redovisats anges vidtagna åtgärder.
	e) Sker rapportering till styrelse/fullmäktige i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	I reglemente för intern kontroll anges att nämnderna ska rapportera resultatet från uppföljningen av intern kontroll till regionstyrelsen i samband med att delårsrapport 2 lämnas. Nämnden beslutade att i samband med behandling av delårsrapport 2 delge huvudmannen rapporten.

Hjälpmedelsnämnden (gemensam
nämnd)

Sammanfattning

Granskningsområde	Revisionell bedömning	Kommentar
Ändamålsenlighet <i>Baseras på revisionsfråga 4c, 5a, 6a, 7a, 8b, 8e</i>	Grön	Nämndens förvaltning har fullgjorts på ett ändamålsenligt sätt under år 2023.
Ekonomiskt tillfredsställande <i>Baseras på revisionsfråga 4d, 5b</i>	Grön	Nämndens förvaltning har skett på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt under år 2023. Resultat mot driftbudget: +0,8 mnkr.
Intern kontroll <i>Baseras på revisionsfråga 1a, 2a, 3a-c, 4a-d, 6b, 7b-c, 8a, 8c-d</i>	Grön	Den interna kontrollen hänförlig till nämndens förvaltning har varit tillräcklig under år 2023. Ett par utvecklingsområden har däremot noterats.

Rekommendationer

För att utveckla verksamheten lämnas följande rekommendationer till nämnden:

- Säkerställ att riskanalysen och internkontrollplanen följer av varandra.
- Säkerställ att internkontrollplanen följer direktiven i framtaget reglemente avseende vem som ansvarar för granskningen samt vilka reglementen, policys eller regler som berörs.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
1. Verksamhetsplan	a) Har nämnden antagit en plan för sin verksamhet?	Grön	Verksamhetsplan och budget 2023 för verksamhet Hjälpmedelscentrum antogs av nämnden 2023-02-24 § 10.
2. Budget	a) Har nämnden antagit en budget för sin verksamhet?	Grön	Se ovan.
3. Mål	a) Finns mål formulerade för nämndens verksamhet?	Grön	I verksamhetsplanen anges att nämnden har en aktivitetsplan med specifika uppdrag/aktiviteter för 2023. Uppdragen är kopplade till förvaltningsplanen och regionens övergripande mål och uppdrag.
	b) Finns mål formulerade för nämndens ekonomi?	Grön	I verksamhetsplanen anges prioriterade mått för målet "En stark och uthållig ekonomi". Bland uppdrag/aktiviteter för 2023 finns därtill "Budgetuppföljning med fokus på ekonomi i balans" som en aktivitet.
	c) Är målen uppföljningsbara (mätbara)?	Gul	Uppdragen i nämndens verksamhetsplan är i huvudsak formulerade som aktiviteter och det saknas indikatorer för uppföljning, samt målvärden för 2023. I nämndens verksamhetsplan finns därtill prioriterade mått samt mål (fyra till antalet) som är mätbara och har målvärde för 2023 samt 2025. Vi noteras att 8 av 17 mått inte har målvärden för 2023.
4. Rapportering och åtgärder	a) Har nämnden upprättat direktiv/ instruktion för rapportering till nämnden?	Grön	Nämnden beslutade, 2023-02-24 § 13, om ett årshjul för 2023. Av årshjulet framgår direktiv för när delårsrapport, årsredovisning och uppföljning av intern kontroll ska ske. Av verksamhetsplanen framgår även när respektive uppdrag ska följas upp. Ytterligare direktiv framgår av Regionplan 2023-2025, beslutad 2022-11-22 § 287, samt "Regionens styrprocess" (beslutad av regionstyrelsen 2023-06-14 § 140).

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
4. Rapportering och åtgärder	b) Fokuserar rapportering på måluppfyllelse för verksamhet och ekonomi?	Gul	I delårsrapport 1, 2023-06-02 § 22, redovisas ekonomiskt resultat för perioden och helårsprognos samt status för uppdragen och de prioriterade måtten. Motsvarande rapportering framgår även i delårsrapport 2, 2023-09-29 § 44, Vi noterar dock att det saknas tydlig prognos för måluppfyllnad avseende verksamhetsmålen.
	c) Vidtar nämnden tydliga åtgärder för att nå mål för verksamheten?	Grön	Nämnden tar inte del av någon tydlig prognos, för om målen bedöms uppnås under 2023 vilket gör att de bedöms ha bristande information kring om det finns behov av åtgärder för att få mål för verksamheten. Vi kan av protokoll inte utläsa att nämnden vidtar åtgärder för att nå mål för verksamheten. Nämnden redovisar däremot god måluppfyllelse vid bokslutet där endast ett mål bedöms som delvis uppfyllt. Resterande mål bedöms som uppfyllda.
	d) Vidtar nämnden tydliga åtgärder för att nå mål för ekonomin?	Grön	I delårsrapport 1 redovisas ett prognostiserat överskott om 0,8 mnkr. I delårsrapport 2 prognostiserar nämnden ett överskott om 3,6 mnkr för helåret. I delårsrapporterna redovisas vidtagna och planerade åtgärder för en ekonomi i balans.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
5. Måluppfyllelse	a) När nämnden uppsatta mål för verksamheten?	Grön	Av årsredovisning 2023 för Hjälpmedelscentrum, godkänd 2024-02-23 § 11, redovisas 10 av 11 indikatorer/mått med grön status. Följande status redovisas per mål: Stolta och engagerade medarbetare: - 4 av 4 redovisar grön status Ett välmående Västmanland: - 1 av 1 redovisar grön status Effektiv verksamhet av god kvalitet: - 5 av 6 redovisar grön status - 1 av 6 redovisar gul status
	b) När nämnden uppsatta mål för ekonomin?	Grön	I årsredovisningen redovisar nämnden per helår ett positivt resultat mot budget om +0,8 mnkr. Nämnden redovisar följande måluppfyllelse för de två indikatorer/mått som nämnden antagit för en stark och uthållig ekonomi: - 1 redovisar grön status - 1 redovisar gul status
6. Riskanalys	a) Har riskanalys utförts i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	I regionens instruktion för intern kontroll anges att riskanalys ska göras. Sannolikhet och konsekvens ska värderas och utifrån det ska ett risktal anges. När alla händelser har riskbedömts och fått ett risktal görs en sammanställning och de händelser med högst risktal förs till internkontrollplanen. Vi har inom ramen för granskningen tagit del av en dokumenterad riskanalys. Riskanalysen omfattar totalt 8 risker varav 7 sedan valts ut till internkontrollplanen. Sambandet mellan riskanalys och internkontrollplan kan med fördel förtydligas då det nu är otydligt hur de olika dokumenten hänger samman. Riskerna stämmer inte helt överens från riskanalys till plan.

Intern kontroll

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
6. Riskanalys	b) Finns en dokumenterad riskanalys för intern kontroll?	Grön	Se ovan.
7. Plan för intern kontroll	a) Har plan upprättats i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Gul	I reglemente för intern kontroll anges att det i planen ska framgå: • vad som ska granskas under året • vilka reglementen, policys eller regler som berörs • vem som är ansvarig för granskningen • metod för hur granskningen ska ske för respektive granskningsområde • när granskningen ska rapporteras Av beslutad internkontrollplan, 2022-11-25 § 54, framgår kontrollområde, kontrollmål, kontrollmoment samt väsentlighet- och riskbedömning. Internkontrollplanen saknar vem som är ansvarig för respektive granskning samt vilka reglementen/ policys/regler som berörs.
	b) Har nämnden antagit plan för innevarande år?	Grön	I reglemente för intern kontroll anges att styrelsen och nämnderna årligen ska upprätta en särskild plan för granskning och uppföljning av den interna kontrollen. En internkontrollplan har upprättats för nämnden och godkändes vid sammanträdet 2022-11-25 § 54.
	c) Är planen heltäckande, dvs. omfattar den förekommande risker av olika slag?	Grön	Internkontrollplanen omfattar risker av olika slag, totalt 7 risker, inom t.ex. informationssäkerhet, digitala tjänster, kommunikation, inköp och ekonomi.

Intern kontroll

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
8. Rapportering	a) Har nämnden upprättat direktiv för rapportering till nämnden?	Grön	I reglemente för intern kontroll anges att nämnderna ska rapportera resultatet från uppföljningen av intern kontroll till regionstyrelsen i samband med att delårsrapport 2 lämnas. Av internkontrollplanen framgår att den ska rapporteras till nämnden efter delårsrapport 2. Detta framgår även i verksamhetsplanen.
	b) Sker rapportering till nämnden enligt direktiv?	Grön	Uppföljning av internkontrollplan har skett 2023-09-29 § 45 i samband med delårsrapport 2..
	c) Fokuserar rapportering på resultat och analys?	Grön	Av redovisningen framgår resultat samt planerade/vidtagna åtgärder.
	d) Vidtar nämnden vid behov åtgärder utifrån lämnad rapportering?	Grön	För de kontroller där avvikelse redovisas anges planerade/vidtagna åtgärder.
	e) Sker rapportering till styrelse/fullmäktige i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	I reglemente för intern kontroll anges att nämnderna ska rapportera resultatet från uppföljningen av intern kontroll till regionstyrelsen i samband med att delårsrapport 2 lämnas. Nämnden beslutade att i samband med behandling av delårsrapport 2 delge huvudmannen rapporten.

Hälso- och sjukvårdsnämnden

Sammanfattning

Granskningsområde	Revisionell bedömning	Kommentar
Ändamålsenlighet <i>Baseras på revisionsfråga 4c, 5a, 6a, 7a, 8b, 8e</i>	Gul	Nämndens förvaltning har delvis fullgjorts på ett ändamålsenligt sätt under år 2023.
Ekonomiskt tillfredsställande <i>Baseras på revisionsfråga 4d, 5b</i>	Röd	Nämndens förvaltning har inte skett på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt under år 2023. Resultat mot driftbudget: -1 033,2 mnkr.
Intern kontroll <i>Baseras på revisionsfråga 1a, 2a, 3a-c, 4a-d, 6b, 7b-c, 8a, 8c-d</i>	Gul	Den interna kontrollen hänförlig till nämndens förvaltning har delvis varit tillräcklig under år 2023. Ett par utvecklingsområden har noterats.

Rekommendationer

För att utveckla verksamheten lämnas följande rekommendationer till nämnden:

- Vidta åtgärder i syfte att åstadkomma en ekonomi i balans inom hälso- och sjukvårdsverksamheten,
- Överväg att utveckla nämndens rapportering av verksamhetsmål för att tidigare kunna identifiera huruvida åtgärder behöver vidtas för att nå målen för perioden.
- Överväg att inkludera genomförd riskanalys i internkontrollplanen för att öka transparensen.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
1. Verksamhetsplan	a) Har nämnden antagit en plan för sin verksamhet?	Grön	Förvaltningsplan 2023-2025 för Hälso- och sjukvårdsförvaltningen antogs av nämnden 2023-01-18 § 7.
2. Budget	a) Har nämnden antagit en budget för sin verksamhet?	Grön	Budget ingår i förvaltningsplanen under avsnittet ekonomiska förutsättningar. Förvaltningen bedömer att de inför 2023 har ett behov av underskottspost på -800 mnkr.
3. Mål	a) Finns mål formulerade för nämndens verksamhet?	Grön	Nämnden har i förvaltningsplan 2023-2025 antagit 16 mål utifrån fullmäktiges mål. Nämnden har även antagit 13 förvaltningsspecifika mål för verksamheterna varav 2 är kopplade till ekonomi.
	b) Finns mål formulerade för nämndens ekonomi?	Grön	Antagen budget betraktas som mål för ekonomin. Nämnden har även beslutat om målet "Verksamheten ska bedrivas inom given ram/fastställd budget".
	c) Är målen uppföljningsbara (mätbara)?	Grön	Nämndens förvaltningsspecifika mål har indikatorer för uppföljning och tydliga mätbara målvärden för 2023.
4. Rapportering och åtgärder	a) Har nämnden upprättat direktiv/ instruktion för rapportering till nämnden?	Grön	I förvaltningsplanen anges när respektive förvaltningspecifikt mål ska redovisas. Av sakgranskningen framgår att ekonomin redovisas till nämnd per februari, oktober och vid delår. Förvaltningen har även fått instruktioner om att presentera en uppföljning vid varje nämndsmöte. Ytterligare direktiv framgår även av Regionplan 2023-2025, beslutad 2022-11-22 § 287, samt "Regionens styrprocess" (beslutad av regionstyrelsen 2023-06-14 § 140).

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
4. Rapportering och åtgärder	b) Fokuserar rapportering på måluppfyllelse för verksamhet och ekonomi?	Gul	I delårsrapport 1 och 2 redovisas ekonomiskt resultat för perioden samt prognos för helåret. Nämnden tar även del av löpande ekonomisk uppföljning i form av månadsrapporter. I delårsrapport 2 redovisas uppföljning för vissa av nämndens mål och indikatorer. Det framgår dock ingen tydlig eller samlad bedömning/årsprognos avseende om nämndens mål bedöms uppfyllas för året. Nämndens aktiviteter följs vidare upp via status vilket redovisar nuläget men inte förväntad uppfyllelse per helår.
	c) Vidtar nämnden tydliga åtgärder för att nå mål för verksamheten?	Gul	I förvaltningsplanen anges att flera av de indikatorer som hör till de förvaltningsspecifika målen endast ska följas upp i samband med årsredovisningen. Nämnden tar inte del av någon tydlig prognos för om målen bedöms uppnås under 2023 vilket gör att de bedöms ha bristande information kring om det finns behov av åtgärder för att få mål för verksamheten. Vi kan av protokoll inte utläsa att nämnden vidtar åtgärder för att nå mål för verksamheten. Nämnden uppnår inte samtliga mål vid bokslut vilket tyder på att åtgärder bör ha vidtagits för att främja måluppfyllelsen.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
4. Rapportering och åtgärder	d) Vidtar nämnden tydliga åtgärder för att nå mål för ekonomin?	Röd	I förvaltningsplanen 2023-2025 anges att det i föregående års förvaltningsplan redovisats en underskottspost på -600 mnkr. Möjligheten att hantera underskottet anges vara begränsad och det kvarstår därför ett behov av en underskottspost för 2023. 2023-03-22 redovisas ett helårsresultat på -890 mnkr och nämnden beslutar att uppmärksamma regionfullmäktige på det prognostiserade underskottet. 2023-04-12, 2023-05-24 och 2023-08-23 informeras nämnden om arbetet med en ekonomi i balans men vi kan av protokoll inte se att nämnden beslutar om ytterligare åtgärder för att nå mål för ekonomin. 2023-09-25 är helårsprognosen -1 040 mnkr och nämnden beslutar att ge förvaltningsdirektören i uppdrag att genomföra föreslagna åtgärder under resterande del av året samt ta fram underlag för ytterligare åtgärder till kommande förvaltningsplan för politisk bedömning. Vid bokslut redovisas ett resultat om -1 033,2 mnkr. Av årsredovisningen framgår att förvaltningen vidtar extra åtgärder, både på kort och lång sikt, där minskning av hyrpersonal förväntas ge störst effekt. Ökad försäljning av vård har gett betydande intäkter. Flera åtgärder i förvaltningsplanen bidrar till omställningen mot framtidens hälso- och sjukvård och en hållbar kostnadsutveckling, men dessa åtgärder uppges vara långsiktiga och förväntas få effekt över flera års tid.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
5. Måluppfyllelse	a) När nämnden uppsatta mål för verksamheten?	Gul	I årsredovisningen för 2023, hanterad 2024-02-14 § 24, redovisas följande status för målen/indikatorerna för de olika regionövergripande målen: Ett välmående Västmanland: - 2 av 2 redovisar grön status Ett nyskapande Västmanland: - 1 av 1 redovisar grön status En effektiv verksamhet av god kvalitet: - 3 av 4 redovisar gul status - 1 av 4 redovisar röd status Stolta och engagerade medarbetare och uppdragsledare: - 2 av 2 redovisar gul status
	b) När nämnden uppsatta mål för ekonomin?	Röd	I årsredovisningen 2023 redovisar nämnden ett budgetunderskott om -1 033,2 mnkr. Underskottet härleds främst till personalkostnader. För det regionövergripande målet "En stark och uthållig ekonomi" anges följande status för målen/indikatorerna: - 2 av 2 redovisar röd status

Intern kontroll

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
6. Riskanalys	a) Har riskanalys utförts i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	I regionens instruktion för intern kontroll anges att riskanalys ska göras. Sannolikhet och konsekvens ska värderas och utifrån det ska ett risktal anges. När alla händelser har riskbedömts och fått ett risktal görs en sammanställning och de händelser med högst risktal förs till internkontrollplanen. Riskerna i internkontrollplanen har bedömts med risktal men vi kan inte verifiera att fler risker än de som finns i internkontrollplanen har riskbedömts då vi inte tagit del av någon riskanalys. I sakgranskningen anges att internkontrollplanen bygger på en genomförd riskanalys.
	b) Finns en dokumenterad riskanalys för intern kontroll?	Grön	Vi har inom ramen för granskningen inte tagit del av en dokumenterad riskanalys. I sakgranskningen anges däremot att en riskanalys genomförs.
7. Plan för intern kontroll	a) Har plan upprättats i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	I reglemente för intern kontroll anges att det i planen ska framgå: • vad som ska granskas under året • vilka reglementen, policys eller regler som berörs • vem som är ansvarig för granskningen • metod för hur granskningen ska ske för respektive granskningsområde • när granskningen ska rapporteras Nämndens plan bedöms i allt väsentligt ha upprättats i enlighet med direktiv men bör utvecklas med information om när granskningarna ska rapporteras.
	b) Har nämnden antagit plan för innevarande år?	Grön	Internkontrollplan ingår i antagen förvaltningsplan.
	c) Är planen heltäckande, dvs. omfattar den förekommande risker av olika slag?	Grön	Planen innehåller risker av olika slag och inom olika områden och bedöms som heltäckande.

Intern kontroll

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
8. Rapportering	a) Har nämnden upprättat direktiv för rapportering till nämnden?	Gul	Vi kan inte se att nämnden upprättat direktiv för rapportering av intern kontroll. Av reglemente för intern kontroll framgår däremot att rapportering ska ske i samband med delårsrapport 2. Nämnden kan med fördel likt övriga nämnder skriva in i förvaltningsplanen under avsnittet om intern kontroll när internkontrollplanen ska följas upp.
	b) Sker rapportering till nämnden enligt direktiv?	Grön	Nämnden tar del av uppföljning av intern kontroll i samband med delårsrapport 2 2023-09-25 § 102.
	c) Fokuserar rapportering på resultat och analys?	Grön	Av uppföljningen framgår metod för granskningen, resultat av genomförd granskning samt eventuella åtgärder. I rapporteringen redovisas granskningsområden på regionövergripande nivå och på förvaltningsnivå.
	d) Vidtar nämnden vid behov åtgärder utifrån lämnad rapportering?	Grön	I rapporteringen anges planerade eller vidtagna åtgärder för samtliga granskningsområden.
	e) Sker rapportering till styrelse/fullmäktige i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	I reglemente för intern kontroll anges att nämnderna ska löpande, eller senast i samband med att delårsrapport 2 lämnas, rapportera resultatet från uppföljningen av den interna kontrollen till regionstyrelsen samt åtgärder om granskningen visar på brister. Nämnden beslutar att överlämna uppföljning av delårsrapporten 2023 till regionstyrelsen.

Kollektivtrafiknämnden

Sammanfattning

Granskningsområde	Revisionell bedömning	Kommentar
Ändamålsenlighet <i>Baseras på revisionsfråga 4c, 5a, 6a, 7a, 8b, 8e</i>	Gul	Nämndens förvaltning har delvis fullgjorts på ett ändamålsenligt sätt under år 2023.
Ekonomiskt tillfredsställande <i>Baseras på revisionsfråga 4d, 5b</i>	Grön	Nämndens förvaltning har skett på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt under år 2023. Resultat mot driftbudget: +39 mnkr.
Intern kontroll <i>Baseras på revisionsfråga 1a, 2a, 3a-c, 4a-d, 6b, 7b-c, 8a, 8c-d</i>	Grön	Den interna kontrollen hänförlig till nämndens förvaltning har varit tillräcklig under år 2023. Ett par utvecklingsområden har däremot noterats.

Rekommendationer

För att utveckla verksamheten lämnas följande rekommendationer till nämnden:

- Överväg att inkludera genomförd riskanalys i internkontrollplanen för att öka transparensen.
- Säkerställ att återrapportering av internkontrollplanen sker till regionstyrelsen, i enlighet med framtaget reglemente, samt att det tydligt framgår av protokoll.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
1. Verksamhetsplan	a) Har nämnden antagit en plan för sin verksamhet?	Grön	Förvaltningsplan för Kollektivtrafikförvaltningen 2023-2025 antogs av nämnden 2023-01-18 § 6.
2. Budget	a) Har nämnden antagit en budget för sin verksamhet?	Grön	Budget framgår av förvaltningsplanen.
3. Mål	a) Finns mål formulerade för nämndens verksamhet?	Grön	Förvaltningsplanen är uppbyggd efter en enhetlig struktur där mål och uppdrag från fullmäktige redovisas för förvaltningen samt åtgärder för måluppfyllelse.
	b) Finns mål formulerade för nämndens ekonomi?	Grön	Antagen budget betraktas som mål för ekonomin. I förvaltningsplanen finns även mål om att verksamheten ska bedrivas inom given ram/fastställd budget.
	c) Är målen uppföljningsbara (mätbara)?	Grön	Till respektive mål i förvaltningsplanen finns det framtagna indikatorer med målvärden för 2023 samt nuvärden för tidigare år vilket underlättar uppföljning. Vi noterar att det saknas målvärden för "löpande uppföljning" under målområden Stolta och engagerade medarbetare och uppdragstagare, samt En stark och uthållig ekonomi.
4. Rapportering och åtgärder	a) Har nämnden upprättat direktiv/ instruktion för rapportering till nämnden?	Grön	I verksamhetsplanen anges former för uppföljning. Uppföljning ska ske genom tertial- och årsrapporter samt genom bl.a. information från förvaltning. Ytterligare direktiv framgår dock av Regionplan 2023-2025, beslutad 2022-11-22 § 287, samt "Regionens styrprocess" (beslutad av regionstyrelsen 2023-06-14 § 140).

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
4. Rapportering och åtgärder	b) Fokuserar rapportering på måluppfyllelse för verksamhet och ekonomi?	Gul	I delårsrapport 1, beslutad 2023-05-16 § 42, redovisas ekonomiskt resultat för perioden och helårsprognos. I delårsrapport 2, beslutad 2023-09-25 § 41, redovisas ekonomiskt resultat för perioden och helårsprognos. Rapportering redovisas för nämndens uppdrag med en statusuppdatering. Förutom delårsrapporter tar nämnden del av en månadsrapport per februari där ekonomin följs upp. Vi noterar att det saknar prognos för uppfyllnad av verksamhetsmålen per helår.
	c) Vidtar nämnden tydliga åtgärder för att nå mål för verksamheten?	Gul	I delårsrapporter redovisas status för verksamhetsmålen. I rapporteringen redovisas även åtgärder samt status på dessa. Då 4 av 19 indikatorer bedöms med gul status och 7 av indikatorer bedöms med röd status vid delårsrapport 2 samt att nämnden vid bokslut inte uppnår samtliga av sina mål tyder detta på att behovet av tydligare åtgärder föreligger. Avvikelser i delårsrapport 2 är inom områden "Stolta och engagerade medarbetare" samt "Effektiv verksamhet av god kvalitet".
	d) Vidtar nämnden tydliga åtgärder för att nå mål för ekonomin?	Grön	I delårsrapporter redovisas ekonomiskt resultat. Vid delårsrapport 2 prognostiseras ett resultat om +24 mnkr mot budget. Det stora överskottet härleds främst till lägre biogaskostnader inom busstrafiken samt högre biljettintäkter. Nämnden redovisar vid bokslut en positiv budgetavvikelse vilket tyder på att åtgärder inte bedömts varit nödvändiga för att åstadkomma en ekonomi i balans.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
5. Måluppfyllelse	a) När nämnden uppsatta mål för verksamheten?	Gul	I årsredovisningen för 2023, godkänd 2024-02-15 § 8, redovisas 5 mål med grön status, 2 med gul status och 2 med röd status. Följande status redovisas för målen kopplat till de olika regionövergripande målområdena: Ett välmående Västmanland: - 1 av 1 redovisar grön status Ett nyskapande Västmanland: - 1 av 1 redovisar grön status Stolta och engagerade medarbetare och uppdragstagare: - 1 av 1 redovisar gul status Ett tillgängligt Västmanland: - 3 av 3 redovisar grön status En effektiv verksamhet av god kvalitet: - 1 av 3 redovisar gul status - 2 av 3 redovisar röd status
	b) När nämnden uppsatta mål för ekonomin?	Grön	I årsredovisningen 2023 redovisas det ekonomiska målet med grön status. Årets resultat uppgår till +39 mnkr.

Intern kontroll

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
6. Riskanalys	a) Har riskanalys utförts i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	I regionens instruktion för intern kontroll anges att riskanalys ska göras. Sannolikhet och konsekvens ska värderas och utifrån det ska ett risktal anges. När alla händelser har riskbedömts och fått ett risktal görs en sammanställning och de händelser med högst risktal förs till internkontrollplanen. Riskerna i internkontroll- planen har bedömts med risktal men vi kan inte verifiera att fler risker än de som finns i internkontrollplanen har riskbedömts då vi inte tagit del av någon riskanalys. I sakgranskningen anges att en dokumenterad riskanalys tagits fram.
	b) Finns en dokumenterad riskanalys för intern kontroll?	Grön	Vi har inom ramen för granskningen inte tagit del av en dokumenterad riskanalys. I sakgranskningen framkommer det däremot att en dokumenterad riskanalys finns om delgetts presidiet.
7. Plan för intern kontroll	a) Har plan upprättats i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	I reglemente för intern kontroll anges att det i planen ska framgå: • vad som ska granskas under året • vilka reglementen, policys eller regler som berörs • vem som är ansvarig för granskningen • metod för hur granskningen ska ske för respektive granskningsområde • när granskningen ska rapporteras Av beslutad internkontrollplan, beslutad 2023-01-18 § 7, framgår risk, granskningsområde, berört reglemente/policy/regler, riskvärde samt metod för granskningen.

Intern kontroll

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
7. Plan för intern kontroll	b) Har nämnden antagit plan för innevarande år?	Grön	I reglemente för intern kontroll anges att styrelsen och nämnderna årligen ska upprätta en särskild plan för granskning och uppföljning av den interna kontrollen. En internkontrollplan har upprättats för nämnden och godkändes vid sammanträdet 2023-01-18 § 7. Planen återfinns i förvaltningsplanen.
	c) Är planen heltäckande, dvs. omfattar den förekommande risker av olika slag?	Grön	Internkontrollplanen omfattar risker av olika slag, totalt 9 risker varav 4 är på förvaltningsnivå och 5 är regionövergripande. Risker som innefattas är t.ex. löneutbetalningar, avtalstrohet och driftstörningar.
8. Rapportering	a) Har nämnden upprättat direktiv för rapportering till nämnden?	Grön	I internkontrollplanen finns en hänvisning till reglemente för intern kontroll där det anges att nämnderna ska rapportera resultatet från uppföljningen av intern kontroll till regionstyrelsen i samband med att delårsrapport 2 lämnas.
	b) Sker rapportering till nämnden enligt direktiv?	Grön	Nämnden följer upp internkontrollplan i samband med delårsrapport 2. Vi noterar att internkontrollplan inte hanteras som ett separat ärende till delårsrapporten.
	c) Fokuserar rapportering på resultat och analys?	Grön	Av uppföljningen framgår metod för granskningen, resultat av genomförd granskning samt eventuella åtgärder.
	d) Vidtar nämnden vid behov åtgärder utifrån lämnad rapportering?	Grön	I rapporteringen anges planerade eller vidtagna åtgärder för majoriteten av granskningsområdena. För några områden bedöms beskrivningen av åtgärderna kunna utvecklas så att det framgår vem som ansvarar för att åtgärden genomförs och hur den ska genomföras.

Intern kontroll

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
8. Rapportering	e) Sker rapportering till styrelse/fullmäktige i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Gul	I reglemente för intern kontroll anges att nämnderna ska löpande, eller senast i samband med att delårsrapport 2 lämnas, rapportera resultatet från uppföljningen av den interna kontrollen till regionstyrelsen samt åtgärder om granskningen visar på brister. Av protokoll kan vi inte utläsa att nämnden har fattat beslut om att lämna delårsrapporten med uppföljning av internkontroll till regionstyrelsen. I sakgranskningen anges att återrapportering har skett till regionstyrelsen.

Kostnämnden (gemensam nämnd)

Sammanfattning

Granskningsområde	Revisionell bedömning	Kommentar
Ändamålsenlighet <i>Baseras på revisionsfråga 4c, 5a, 6a, 7a, 8b, 8e</i>	Grön	Nämndens förvaltning har fullgjorts på ett ändamålsenligt sätt under år 2023.
Ekonomiskt tillfredsställande <i>Baseras på revisionsfråga 4d, 5b</i>	Gul	Nämndens förvaltning har delvis skett på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt under år 2023. Resultat mot driftbudget: -0,4 mnkr
Intern kontroll <i>Baseras på revisionsfråga 1a, 2a, 3a-c, 4a-d, 6b, 7b-c, 8a, 8c-d</i>	Grön	Den interna kontrollen hänförlig till nämndens förvaltning har varit tillräcklig under år 2023. Ett par utvecklingsområden har däremot noterats.

Rekommendationer

För att utveckla verksamheten lämnas följande rekommendationer till nämnden:

- Överväg att inkludera genomförd riskanalys i internkontrollplanen för att öka transparensen.
- Säkerställ att internkontrollplanen följer direktiven i framtaget reglemente avseende när granskningar ska rapporteras samt vilka reglementen, policys eller regler som berörs.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
1. Verksamhetsplan	a) Har nämnden antagit en plan för sin verksamhet?	Grön	Verksamhetsplan Kost 2023-2025 antogs av nämnden 2023-02-01 § 10.
2. Budget	a) Har nämnden antagit en budget för sin verksamhet?	Grön	Budget ingår i verksamhetsplanen under avsnittet ekonomiska förutsättningar.
3. Mål	a) Finns mål formulerade för nämndens verksamhet?	Grön	Mål och uppdrag framgår av verksamhetsplan 2023-2025.
	b) Finns mål formulerade för nämndens ekonomi?	Grön	Antagen budget betraktas som mål för ekonomin. Nämnden har även beslutat om målet "FSF ska bedrivas inom given ram/fastställd budget".
	c) Är målen uppföljningsbara (mätbara)?	Gul	En övergripande del av målen är formulerade så att de är uppföljningsbara och några av målen har tillhörande indikatorer. För majoriteten av målen med indikatorer finns målvärden för 2023.
4. Rapportering och åtgärder	a) Har nämnden upprättat direktiv/ instruktion för rapportering till nämnden?	Grön	I verksamhetsplanen anges när respektive av de verksamhetsspecifika målen ska redovisas. I sakgranskningen framgår även att nämnden har en tidplan för uppdragsdialog och verksamhetsplanering. Ytterligare direktiv framgår vidare av Regionplan 2023-2025, beslutad 2022-11-22 § 287, samt "Regionens styrprocess" (beslutad av regionstyrelsen 2023-06-14 § 140).

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
4. Rapportering och åtgärder	b) Fokuserar rapportering på måluppfyllelse för verksamhet och ekonomi?	Gul	I delårsrapport 1 och 2 redovisas ekonomiskt resultat för perioden samt prognos för helåret. I delårsrapport 2 redovisas status för nämndens åtgärder. Det framgår dock inte tydligt om bedömningen avser perioden eller prognos för helåret. I sakgranskningen framgår att bedömningen avser helåret. Det saknas vidare tydlig bedömning kring nämndens totala prognostiserade måluppfyllelse då det enbart är åtgärderna som bedöms och inte nämndens mål/uppdrag som angivits i verksamhetsplanen (K1, K2, K3 osv).
	c) Vidtar nämnden tydliga åtgärder för att nå mål för verksamheten?	Grön	Nämnden tar inte del av löpande uppföljning av indikatorerna eller målen/uppdragen under året vilket gör det svårt att bedöma om åtgärder behövs för att nå god måluppfyllelse för dessa. Målen för verksamheten redovisas till övervägande del med grön status vid bokslut, vilket tyder på att åtgärder vidtagits för att nå målen för perioden även om det inte tydligt går att följa i rapporteringen.
	d) Vidtar nämnden tydliga åtgärder för att nå mål för ekonomin?	Gul	I delårsrapport 1 är prognosen för 2023 -2,9 mnkr och det framgår av rapporten att åtgärder ska vidtas genom att beakta råvarukostnader i menyplanering. I delårsrapport 2 är prognosen -1,9 för 2023 och samma åtgärd presenteras i rapporten. Vi kan av protokoll inte se att nämnden vidtagit ytterligare åtgärder för att nå mål för ekonomin. Nämndens resultat vid bokslutet redovisas till -0,4 mnkr.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
5. Måluppfyllelse	a) När nämnden uppsatta mål för verksamheten?	Grön	I årsredovisningen 2023, beslutad 2024-02-21 § 7, redovisas följande status för åtgärderna inom de olika regionövergripande målen: Ett välmående Västmanland: - 1 av 1 redovisar gul status En effektiv verksamhet av god kvalitet: - 13 av 18 redovisar grön status - 5 av 18 redovisar gul status Stolta och engagerade medarbetare och uppdragstagare - 6 av 6 redovisar grön status
	b) När nämnden uppsatta mål för ekonomin?	Gul	I årsredovisningen 2023 redovisar nämnden ett resultat på -0,4 mnkr. Avvikelsen mot budget uppges främst bero på att försäljningen är betydligt högre än väntat vilket i sin tur förklaras av att budgeten inte är tillräckligt tilltagen inför 2023. På samma sätt uppges det finnas en avvikelse inom inköp av livsmedel och övriga råvaror där inflationen har en tydlig påverkan på utfallet. Följande status redovisar för de åtgärder som nämnden tagit fram kopplat till det regionövergripande målet om en stark och uthållig ekonomi: - 3 av 3 redovisar grön status.

Intern kontroll

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
6. Riskanalys	a) Har riskanalys utförts i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	I regionens instruktion för intern kontroll anges att riskanalys ska göras. Sannolikhet och konsekvens ska värderas och utifrån det ska ett risktal anges. När alla händelser har riskbedömts och fått ett risktal görs en sammanställning och de händelser med högst risktal förs till internkontrollplanen. Vi har inom ramen för granskningen inte tagit del av en dokumenterad riskanalys men det framgår av protokoll att en riskanalys genomförts samt att det anges i samband med sakgranskningen.
	b) Finns en dokumenterad riskanalys för intern kontroll?	Grön	Se ovan.
7. Plan för intern kontroll	a) Har plan upprättats i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Gul	I reglemente för intern kontroll anges att det i planen ska framgå: • vad som ska granskas under året • vilka reglementen, policys eller regler som berörs • vem som är ansvarig för granskningen • metod för hur granskningen ska ske för respektive granskningsområde • när granskningen ska rapporteras Nämndens plan bedöms till stor del ha upprättats i enlighet med direktiv men bör utvecklas med information om när granskningar ska rapporteras samt vilka reglementen, policys eller regler som berörs.
	b) Har nämnden antagit plan för innevarande år?	Grön	Internkontrollplan ingår i antagen verksamhetsplan. Nämnden har även fattat separat beslut om planen 2022-11-30 § 40.
	c) Är planen heltäckande, dvs. omfattar den förekommande risker av olika slag?	Grön	Nämndens internkontrollplan innehåller två kontrollområden vilket bedöms vara få risker. I sakgranskningen anges dock att nämndens internkontrollplan bedöms tillsammans med regionstyrelsens då även denna gäller Kost men inte beslutas av Kostnämnden. I den planen kontrolleras fler risker t.ex inköp och ekonomi.

Intern kontroll

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
8. Rapportering	a) Har nämnden upprättat direktiv för rapportering till nämnden?	Gul	Vi kan inte se att nämnden upprättat direktiv för rapportering av intern kontroll. Av reglemente för intern kontroll framgår däremot att rapportering ska ske i samband med delårsrapport 2. Nämnden kan med fördel likt övriga nämnder skriva in i verksamhetsplanen under avsnittet om intern kontroll när internkontrollplanen ska följas upp.
	b) Sker rapportering till nämnden enligt direktiv?	Grön	Nämnden tar 2023-09-28 § 41 del av uppföljningen av intern kontrollen vilket sker i samband med behandlingen av delårsrapport 2.
	c) Fokuserar rapportering på resultat och analys?	Grön	Av uppföljningen framgår metod för granskningen, resultat av genomförd granskning samt eventuella åtgärder. I rapporteringen redovisas även granskningsområden på regionövergripande nivå och förvaltningsnivå.
	d) Vidtar nämnden vid behov åtgärder utifrån lämnad rapportering?	Grön	I rapporteringen anges planerade eller vidtagna åtgärder för majoriteten av granskningsområdena. För några områden bedöms beskrivningen av åtgärderna kunna utvecklas så att det framgår vem som ansvarar för att åtgärden genomförs och hur den ska genomföras.
	e) Sker rapportering till styrelse/fullmäktige i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	I reglemente för intern kontroll anges att nämnderna ska löpande, eller senast i samband med att delårsrapport 2 lämnas, rapportera resultatet från uppföljningen av den interna kontrollen till regionstyrelsen samt åtgärder om granskningen visar på brister. Nämnden beslutar att överlämna uppföljning av internkontrollplan 2023 till huvudmännen vid sammanträdet då de behandlar delårsrapport 2.

Regionala utvecklingsnämnden

Sammanfattning

Granskningsområde	Revisionell bedömning	Kommentar
Ändamålsenlighet <i>Baseras på revisionsfråga 4c, 5a, 6a, 7a, 8b, 8e</i>	Grön	Nämndens förvaltning har fullgjorts på ett ändamålsenligt sätt under år 2023.
Ekonomiskt tillfredsställande <i>Baseras på revisionsfråga 4d, 5b</i>	Grön	Nämndens förvaltning har skett på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt under år 2023. Resultat mot driftbudget: +1,0 mnkr
Intern kontroll <i>Baseras på revisionsfråga 1a, 2a, 3a-c, 4a-d, 6b, 7b-c, 8a, 8c-d</i>	Grön	Den interna kontrollen hänförlig till nämndens förvaltning har varit tillräcklig under år 2023. Ett par utvecklingsområden har däremot noterats.

Rekommendationer

För att utveckla verksamheten lämnas följande rekommendationer till nämnden:

- Överväg att utveckla nämndens rapportering av verksamhetsmål för att tidigare kunna identifiera huruvida åtgärder behöver vidtas för att nå målen för perioden.
- Överväg att inkludera genomförd riskanalys i internkontrollplanen för att öka transparensen.
- Säkerställ att internkontrollplanen följer direktiven i framtaget reglemente avseende vem som är ansvarig för granskningen samt när granskningen ska rapporteras.
- Säkerställ att återrapportering av internkontrollplanen sker till regionstyrelsen, i enlighet med framtaget reglemente, samt att det framgår av protokoll.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
1. Verksamhetsplan	a) Har nämnden antagit en plan för sin verksamhet?	Grön	Förvaltningsplan för Regional utvecklingsförvaltning 2023–2025 antogs av nämnden 2023-01-25 § 8.
2. Budget	a) Har nämnden antagit en budget för sin verksamhet?	Grön	Budget ingår i förvaltningsplanen under avsnittet ekonomiska förutsättningar.
3. Mål	a) Finns mål formulerade för nämndens verksamhet?	Grön	Mål och uppdrag framgår av förvaltningsplan 2023-2025.
	b) Finns mål formulerade för nämndens ekonomi?	Grön	Antagen budget betraktas som mål för ekonomin. Nämnden har även beslutat om målet "Förvaltningen ska bedrivas inom given ram/fastställd budget".
	c) Är målen uppföljningsbara (mätbara)?	Grön	Nämndens förvaltningsspecifika mål har indikatorer för uppföljning och tydliga mätbara målvärden för 2023.
4. Rapportering och åtgärder	a) Har nämnden upprättat direktiv/ instruktion för rapportering till nämnden?	Gul	I förvaltningsplanen anges när respektive av de förvaltningsspecifika målen ska redovisas. Vi kan inte se att nämnden upprättat direktiv för hur och när rapportering av ekonomi ska redovisas till nämnden. Ytterligare direktiv framgår dock av Regionplan 2023-2025, beslutad 2022-11-22 § 287, samt "Regionens styrprocess" (beslutad av regionstyrelsen 2023-06-14 § 140).

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
4. Rapportering och åtgärder	b) Fokuserar rapportering på måluppfyllelse för verksamhet och ekonomi?	Gul	I delårsrapport 1 och 2 redovisas ekonomiskt resultat för perioden samt prognos för året. I delårsrapport 2 redovisas uppföljning för vissa av nämndens mål och indikatorer. Det framgår dock ingen tydlig eller samlad bedömning/årsprognos avseende om nämndens mål bedöms uppfyllas för året. Vidare redovisas uppföljning av nämndens åtgärder med status.
	c) Vidtar nämnden tydliga åtgärder för att nå mål för verksamheten?	Grön	I förvaltningsplanen anges att uppföljning av flera indikatorer för de förvaltningsspecifika målen enbart ska följas i samband med årsredovisningen. Nämnden tar inte del av någon tydlig prognos för om målen bedöms uppnås under 2023 vilket gör att de bedöms ha bristande information kring om det finns behov av åtgärder för att få mål för verksamheten. Vi kan av protokoll inte utläsa att nämnden vidtar åtgärder för att nå mål för verksamheten. Målen för verksamheten bedöms till övervägande del uppfylla vid bokslut, vilket tyder på att åtgärder vidtagits för att nå målen för perioden även om det inte tydligt går att följa i rapporteringen.
	d) Vidtar nämnden tydliga åtgärder för att nå mål för ekonomin?	Grön	I både delårsuppföljning 1 och 2 prognostiseras ett underskott om 1,5 mnkr för 2023. I samband med delårsuppföljning 2 2023-09-26 beslutar nämnden att anhänga hos regionstyrelsen om kostnadstäckning för de mobilitetskostnader som inte ryms inom nämndens budget för 2023. Nämnden redovisar ett överskott vid bokslut.

Granskningsiakttagelser

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
5. Måluppfyllelse	a) När nämnden uppsatta mål för verksamheten?	Grön	I årsredovisningen 2023, beslutad 2024-01-23 § 6, redovisar 11 av 14 verksamhetsmål grön status, 1 redovisar gul status och 2 redovisar röd status. Fördelningen ser ut likt följande för de olika regionövergripande målen: Ett välmående Västmanland: - 1 av 1 redovisar grön status Ett nyskapande Västmanland: - 3 av 3 redovisar grön status Stolta och engagerade medarbetare och uppdragstagare: - 3 av 3 redovisar grön status Ett tillgängligt Västmanland: - 2 av 3 redovisar grön status - 1 av 3 redovisar röd status En effektiv verksamhet av god kvalitet: - 3 av 4 redovisar grön status - 1 av 4 redovisar röd status
	b) När nämnden uppsatta mål för ekonomin?	Grön	I årsredovisningen 2023 redovisar nämnden ett resultat om +1,0 mnkr. För det regionövergripande målet "En stark och uthållig ekonomi" anges följande måluppfyllelse: - 3 av 3 redovisar grön status

Intern kontroll

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
6. Riskanalys	a) Har riskanalys utförts i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	I regionens instruktion för intern kontroll anges att riskanalys ska göras. Sannolikhet och konsekvens ska värderas och utifrån det ska ett risktal anges. När alla händelser har riskbedömts och fått ett risktal görs en sammanställning och de händelser med högst risktal förs till internkontrollplanen. Riskerna i internkontrollplanen har bedömts med risktal men vi kan inte verifiera att fler risker än de som finns i internkontrollplanen har riskbedömts då vi inte har tagit del av en riskanalys. I sakgranskningen framkommer att en riskanalys har tagits fram.
	b) Finns en dokumenterad riskanalys för intern kontroll?	Grön	Se ovan.
7. Plan för intern kontroll	a) Har plan upprättats i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Gul	I reglemente för intern kontroll anges att det i planen ska framgå: • vad som ska granskas under året • vilka reglementen, policys eller regler som berörs • vem som är ansvarig för granskningen • metod för hur granskningen ska ske för respektive granskningsområde • när granskningen ska rapporteras Nämndens plan bedöms till stor del ha upprättats i enlighet med direktiv men bör utvecklas med information om vem som är ansvarig för granskningarna samt när granskningarna ska rapporteras.
	b) Har nämnden antagit plan för innevarande år?	Grön	Internkontrollplan ingår i antagen förvaltningsplan.
	c) Är planen heltäckande, dvs. omfattar den förekommande risker av olika slag?	Grön	Planen innehåller risker av olika slag och inom olika områden och bedöms som heltäckande.

Intern kontroll

Revisionsfrågor		Bedömning	Noteringar
8. Rapportering	a) Har nämnden upprättat direktiv för rapportering till nämnden?	Gul	Vi kan inte se att nämnden upprättat direktiv för rapportering av intern kontroll. Av reglemente för intern kontroll framgår att rapportering ska ske i samband med delårsrapport 2. Nämnden kan med fördel likt övriga nämnder skriva in i förvaltningsplanen under avsnittet om intern kontroll när internkontrollplanen ska följas upp.
	b) Sker rapportering till nämnden enligt direktiv?	Grön	Nämnden tar 2023-09-26 § 68 del av uppföljningen av intern kontrollen i samband med behandling av delårsrapport 2.
	c) Fokuserar rapportering på resultat och analys?	Grön	Av uppföljningen framgår metod för granskningen, resultat av genomförd granskning samt eventuella åtgärder. I rapporteringen redovisas även granskningsområden för regionövergripande nivå och förvaltningsnivå.
	d) Vidtar nämnden vid behov åtgärder utifrån lämnad rapportering?	Grön	I rapporteringen anges planerade eller vidtagna åtgärder för majoriteten av granskningsområdena. För några områden bedöms beskrivningen av åtgärderna kunna utvecklas så att det framgår vem som ansvarar för att åtgärden genomförs och hur den ska genomföras.
	e) Sker rapportering till styrelse/fullmäktige i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Gul	I reglemente för intern kontroll anges att nämnderna ska löpande, eller senast i samband med att delårsrapport 2 lämnas, rapportera resultatet från uppföljningen av den interna kontrollen till regionstyrelsen samt åtgärder om granskningen visar på brister. Av protokoll kan vi inte utläsa att nämnden har fattat beslut om att lämna delårsrapporten med uppföljning av internkontroll till regionstyrelsen. I sakgranskningen anges att regionens övergripande rutiner för rapportering av internkontroll har följts.

Bilaga: Sammanställning av revisionsfrågor för alla revisionsobjekt

Sammanställning revisionsfrågor

Revisionsfråga	RS	AN	HMN	HSN	KTN	KN	RUN
1a. Har nämnden antagit en plan för sin verksamhet?	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
2a. Har nämnden antagit en budget för sin verksamhet?	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
3a. Finns mål formulerade för nämndens verksamhet?	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
3b. Finns mål formulerade för nämndens ekonomi?	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
3c. Är målen uppföljningsbara (mätbara)?	Grön	Gul	Gul	Grön	Grön	Gul	Grön
4a. Har nämnden upprättat direktiv/ instruktion för rapportering till nämnden?	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Gul
4b. Fokuserar rapportering på målnuppfyllelse för verksamhet och ekonomi?	Gul	Gul	Gul	Gul	Gul	Gul	Gul
4c. Vidtar nämnden tydliga åtgärder för att nå mål för verksamheten?	Grön	Grön	Grön	Gul	Gul	Grön	Grön
4d. Vidtar nämnden tydliga åtgärder för att nå mål för ekonomin?	Gul	Grön	Grön	Röd	Grön	Gul	Grön
5a. När nämnden uppsatta mål för verksamheten?	Gul	Grön	Grön	Gul	Gul	Grön	Grön
5b. När nämnden uppsatta mål för ekonomin?	Röd	Grön	Grön	Röd	Grön	Gul	Grön

Sammanställning revisionsfrågor

Revisionsfråga	RS	AN	HMN	HSN	KTN	KN	RUN
6a. Har riskanalys utförts i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
6b. Finns en dokumenterad riskanalys för intern kontroll?	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
7a. Har plan upprättats i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Grön	Gul	Gul	Grön	Grön	Gul	Gul
7b. Har nämnden antagit plan för innevarande år?	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
7c. Är planen heltäckande, dvs. omfattar den förekommande risker av olika slag?	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
8a. Har nämnden upprättat direktiv för rapportering till nämnden?	Grön	Grön	Grön	Gul	Grön	Gul	Gul
8b. Sker rapportering till nämnden enligt direktiv?	Gul	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
8c. Fokuserar rapportering på resultat och analys?	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
8d. Vidtar nämnden vid behov åtgärder utifrån lämnad rapportering?	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
8e. Sker rapportering till styrelse/fullmäktige i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Gul	Grön	Grön	Grön	Gul	Grön	Gul

2024-04-05

Henrik Fagerlind

Uppdragsledare

Linn Bergman

Projektledare

pwc.se

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av Region Västmanland enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av beslutad projektplan. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.

Regionkontoret, Centrum för ekonomi stab
Cecilia Aldén
Epost: cecilia.alden@regionvastmanland.se
Telefon:

Regionens revisorer

YTTRANDE ÖVER YTTRANDE REGIONSTYRELSEN REVISIONSRAPPORT GRUNDLÄGGANDE GRANSKNING AV STYRELSENS OCH NÄMNDERNAS ANSVARSUTÖVANDE 2023

Revisorerna har genomfört en grundläggande granskning av regionstyrelsen och nämnderna. Syftet med granskningen är att övergripande bedöma om regionstyrelsen och nämndernas förvaltning skett på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt med tillräcklig intern kontroll. Granskningen omfattar följande granskningsområden:

1. a) Styrning, b) Kontroll, c) Åtgärder
2. Måluppfyllelse för verksamheten
3. Måluppfyllelse för ekonomin

Därutöver sker även en kompletterande granskning inom följande område:
4. Intern kontroll

Revisorernas bedömning

Revisionen anser att styrelsens förvaltning delvis fullgjorts på ett ändamålsenligt sätt under 2023, men däremot inte på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt eftersom regionens resultat enligt balanskravet var -607 miljoner kronor och att nämndernas och förvaltningarnas resultat mot driftbudget var -957 miljoner kronor. Den interna kontrollen ansågs ha varit tillräcklig.

Revisionen rekommenderar styrelsen att:

- Överväga att tydliggöra prognostiserad måluppfyllelse per helår för att underlätta uppföljning och åtgärder.
- Överväga att inkludera genomförd riskanalys i internkontrollplanen för att öka transparensen.
- Säkerställa att återrapporteringen av internkontrollplaner sker enligt framtaget reglemente.

Regionstyrelsens yttrande

Den ekonomiska situationen för landets regioner var under 2023 mycket ansträngd, till stor del till följd av den höga inflationen vilket bidrog till att 17 av 21 regioner gjorde ett negativt resultat. För Region Västmanlands del försvåras

situationen av det strukturella underskottet inom hälso- och sjukvården som uppstod under föregående mandatperiod. Under 2023 samt 2024 har en rad åtgärder vidtagits för att förbättra regionens ekonomiska situation, bland annat anställningsstopp, kostnadsrestriktivitet och åtgärder för att öka regionens intäkter. Ytterligare åtgärder är beslutade i samband med Regionplan och budget för 2025-2027, dock kommer även kommande år vara ekonomiskt utmanande för Region Västmanland.

Regionstyrelsen kommer ytterligare informera och säkerställa att genomförda riskanalyser bifogas internkontrollplanen samt att återsrapportering av internkontrollplaner sker enligt reglemente. Vid senast antagna intern kontrollplan av Regionstyrelsen (2023-10-24) bifogades riskanalysen som ligger till grund för den interna kontrollplanen. En samlad granskningsrapport ska rapporteras till regionstyrelsen efter delårsrapport 2.

När det gäller prognostiserad måluppfyllelse per helår kommer en tydligare redovisning i delårsrapport 2 göras av vilka aktiviteter som genomförs under året med syfte att nå måluppfyllelse för de mål som mäts en gång per år och mer sällan.

För Regionstyrelsen

Mikael Andersson Elfgren
Ordförande
Regionstyrelsen

Maria Linder
Regiondirektör

11

RV240397

Till
Regionstyrelsen för yttrande
Ambulansdirigeringsnämnden för yttrande
Hjälpmedelsnämnden för yttrande
Hälsa -och sjukvårdsnämnden för yttrande
Kollektivtrafiknämnden för yttrande
Kostnämnden för yttrande
Regionala utvecklingsnämnden för yttrande
Regionfullmäktige för kännedom

Löpande granskning av intern kontroll 2023

På uppdrag av regionens revisorer har PwC granskat den interna kontrollen i ett antal administrativa system och rutiner. Syftet med granskningen är att ge svar på om regionstyrelsen och övriga granskade nämnder har en tillräcklig intern kontroll. Tillförlitligheten och säkerheten i några administrativa rutiner skall bedömas.

Årets granskning har omfattat dels en uppföljning av områden där brister noterats tidigare år, dels ett antal nya granskningsområden. Vår sammanfattande bedömning är att styrelsen och granskade nämnder inte fullt ut har vidtagit tillräckliga åtgärder för alla de områden där brister noterats tidigare år.

De brister som kvarstår redovisas nedan:

Hantering av leverantörsregister och - utbetalningar

Utifrån uppföljningen gör vi bedömningen att tillräckliga åtgärder inte har vidtagits.

Hantering och redovisning av förtroendekänsliga poster

Regionen har under 2023 (och början av 2024) vidtagit flertalet åtgärder med anledning av de brister noterats tidigare år. De åtgärder som vidtagits har dock i huvudsak haft fokus på hantering av inköpskort och utlägg och inte specifikt förtroendekänsliga poster. En god intern kontroll avseende inköpskort och utlägg kommer dock sannolikt även få positiva effekter på hantering och redovisning av förtroendekänsliga poster. Eftersom varken vi, eller regionen, ännu inte kan bedöma effekterna av vidtagna åtgärder, samt att många av dem har genomförts under början av 2024, följs granskningsområdet upp 2024/2025.

För följande område bedöms tillräckliga åtgärder vidtagna:

Redovisning av hyres- och leasingavtal

Regionen har under 2023 gjort en omklassificering mellan operationell och finansiell leasing och bedömningen är därmed att redovisningen har hanterats i enlighet med lag och god sed.

Attesthantering

Regionens har under 2023 lagt till attester som en punkt i ekonomichefsverkets årshjul och årets genomgång, av att attestanter har utsetts i enlighet med regionens riktlinjer, gjordes utan särskilda iakttagelser.

Vår bedömning när det gäller de nya granskningsområdena är följande:

Redovisning av skatteintäkter, generella bidrag och utjämning

Genomförd granskning visar att skatteintäkterna, generella statsbidrag och utjämning är korrekt redovisade enligt lag och god sed samt att det lämnas tillräckliga tilläggsupplysningar enligt normgivarens krav.

Kvalitet i den löpande bokföringen

Genomförd granskning visar att regionens löpande bokföringen en tillfredsställande kvalitet i förhållande till lagstiftning och god sed.

Hantering och redovisning av borgensåtaganden

Utifrån genomförd granskning gör vi bedömningen att redovisning och hantering av regionens borgensavgifter sker i enlighet med lag, god sed, praxis och de egna anvisningarna. Däremot har vi inom ramen för årets granskning inte haft möjlighet att utreda huruvida hanteringen är i enlighet med EU:s stadsstödsregler. Detta kommer att följas upp 2024.

Vi förutsätter att regionstyrelsen vidtar tillräckliga åtgärder för att komma tillrätta med noterade brister inom tidigare granskningsområden. Noterade brister i den interna kontrollen bedöms inte vara av sådan karaktär att det föreligger risk för väsentliga fel i de finansiella rapporterna i bokslutet.

Noterade brister i den interna kontrollen bedöms inte vara av sådan karaktär att det föreligger risk för väsentliga fel i de finansiella rapporterna i bokslutet.

Iakttagelser och bedömningar framgår i bifogad rapport som överlämnas till styrelsen och nämnderna för ett samlat svar. Revisorerna önskar svaret från regionstyrelsen senast 2024-09-15.

FÖR REGIONENS REVISORER

Elisabeth Löf
Ordförande

Frank Pettersson
Revisor

Region Västmanlands revisorer
c/o PwC
Box 885
721 23 VÄSTERÅS

Telefon: 010-212 61 18

Deltagare

ELISABETH LÖF Sverige

<i>Signerat med Svenskt BankID</i>	<i>2024-04-10 11:24:07 UTC</i>
Namn returnerat från Svenskt BankID: Mariana Elisabeth Löf	Datum
Elisabeth Löf	Leveranskanal: E-post

FRANK PETTERSSON Sverige

<i>Signerat med Svenskt BankID</i>	<i>2024-04-10 12:55:30 UTC</i>
Namn returnerat från Svenskt BankID: Frank Elmer Pettersson	Datum
Frank Pettersson	Leveranskanal: E-post

Granskning av löpande intern kontroll i redovisningsrutiner och ekonomiadministrativa processer

Region Västmanland

Regionens förtroendevalda revisorer
April 2024



1

Sammanfattande
bedömning och
rekommendationer

Sammanfattande bedömning och rekommendationer

På uppdrag av regionens revisorer har PwC sedan 2001 granskat den interna kontrollen i ett antal administrativa system och rutiner. Syftet med granskningen är att ge svar på om Regionstyrelsen och övriga granskade nämnder har en tillräcklig intern kontroll. Tillförlitligheten och säkerheten i några administrativa rutiner skall bedömas.

Vår sammanfattande bedömning är att styrelsen och granskade nämnder inte fullt ut har vidtagit tillräckliga åtgärder för alla de områden där brister noterats tidigare år.

De brister som kvarstår redovisas nedan:

Hantering av leverantörsregister och - utbetalningar

Utifrån uppföljningen gör vi bedömningen att tillräckliga åtgärder inte har vidtagits.

Hantering och redovisning av förtroendekänsliga poster

Regionen har under 2023 (och början av 2024) vidtagit flertalet åtgärder med anledning av de brister noterats tidigare år. De åtgärder som vidtagits har dock i huvudsak haft fokus på hantering av inköpskort och utlägg och inte specifikt förtroendekänsliga poster. En god intern kontroll avseende inköpskort och utlägg kommer dock sannolikt även få positiva effekter på hantering och redovisning av förtroendekänsliga poster. Eftersom varken vi, eller regionen, ännu inte kan bedöma effekterna av vidtagna åtgärder, samt att många av dem har genomförts under början av 2024, följs granskningsområdet upp 2024/2025.

För följande område bedöms tillräckliga åtgärder vidtagna:

Redovisning av hyres- och leasingavtal

Regionen har under 2023 gjort en omklassificering mellan operationell och finansiell leasing och bedömningen är därmed att redovisningen har hanterats i enlighet med lag och god sed.

Attesthantering

Regionens har under 2023 lagt till attester som en punkt i ekonomichefsverkets årshjul och årets genomgång, av att attestanter har utsetts i enlighet med regionens riktlinjer, gjordes utan särskilda iakttagelser.

Vår bedömning när det gäller de nya granskningsområdena är följande:

Redovisning av skatteintäkter, generella bidrag och utjämning

Genomförd granskning visar att skatteintäkterna, generella statsbidrag och utjämning är korrekt redovisade enligt lag och god sed samt att det lämnas tillräckliga tilläggsupplysningar enligt normgivarens krav.

Kvalitet i den löpande bokföringen

Genomförd granskning visar att regionens löpande bokföringen en tillfredsställande kvalitet i förhållande till lagstiftning och god sed.

Hantering och redovisning av borgensåtaganden

Utifrån genomförd granskning gör vi bedömningen att redovisning och hantering av regionens borgensavgifter sker i enlighet med lag, god sed, praxis och de egna anvisningarna. Däremot har vi inom ramen för årets granskning inte haft möjlighet att utreda huruvida hanteringen är i enlighet med EU:s stadsstödsregler. Detta kommer att följas upp 2024.

Vi förutsätter att regionstyrelsen vidtar tillräckliga åtgärder för att komma tillrätta med noterade brister inom tidigare granskningsområden. Noterade brister i den interna kontrollen bedöms inte vara av sådan karaktär att det föreligger risk för väsentliga fel i de finansiella rapporterna i bokslutet.

2

Syfte, metod och
avgränsning

Syfte, metod och avgränsning

Syfte	Syftet med granskningen är att ge svar på om nämnden har en tillräcklig intern kontroll. Tillförlitligheten och säkerheten i några administrativa rutiner skall bedömas. Kontrollmålen, som formulerats för varje granskningsområde, och bedömningarna av dessa möjliggör att den övergripande revisionsfrågan kan besvaras.
Avgränsning	Årets granskning har omfattat dels en uppföljning av områden där brister noterats tidigare år, dels ett antal nya granskningsområden. Uppföljning omfattar följande områden: Hantering och/eller redovisning av attesträtter, leverantörsregister- och utbetalningar, förtroendekänsliga poster och hyres-och/leasingavtal. De granskningsområden som är nya för året är följande: Hantering och redovisning av skatteintäkter, generella bidrag och utjämnings, kvalitet i den löpande bokföringen samt borgensförbindelser.
Metod	Granskningen sker årligen. Några områden har valts ut för granskning. Årets granskning avser dels en uppföljning av rutiner/processer där brister tidigare har noterats, dels nya områden. Utifrån ett väsentlighets- och riskperspektiv har för respektive område formulerats ett antal kontrollmål/revisionsfrågor. För dessa görs en bedömning av dels befintliga regler och rutiner, dels förvaltningens egna kontrollaktiviteter. Bedömningen sker utifrån genomgång av dokument och intervjuer. I vissa fall görs även en verifiering av rutinen med hjälp av stickprov.
Revisionskriterier	Revisionskriterier är lagar, föreskrifter, regelverk samt interna riktlinjer och rutiner, vilka utgör underlag till bedömningarna som uttrycks i de kontrollmål som är specifika för varje område som granskas.

Bedömningsskala som används i granskningen

Bedömningsskala



= Uppfyllt/Godkänt



= Delvis uppfyllt/Inte helt godkänt



= Ej uppfyllt/ Ej godkänt

3

Uppföljning
tidigare
granskningar

3.1 Attesthantering

Kontrollmål	Iakttagelser	Bedömning
Attestanter har utsett i enlighet med regionens riktlinjer	<u>Granskning 2020</u> Enligt regionens riktlinjer ska respektive nämnd utse besluts- och behörighetsattestanter samt ersättare för dessa. Nämnd ska fatta särskilt beslut för varje kalenderår. Enligt styrelsens delegationsordning är detta delegerat till förvaltningsdirektör. Enligt delegationsordningen ska alla beslut som fattats på delegation anmälas till regionstyrelsens arbetsutskott. Detta gäller även de beslut som fattats på vidaredelegation (som kan ske i ett led). I granskningen kan konstateras att beslut och anmälan inte gjorts för alla förvaltningar/kontor under regionstyrelsen. Detta gör att det för 2020 inte finns formellt utsedda attestanter för hela regionstyrelsens verksamhet, i enlighet med regionens riktlinjer. Motsvarande brister noterades för kostnämndens och kultur- och folkbildningsnämnden verksamheter. För kollektivtrafiknämnden hade attestanter utsetts enligt regionens riktlinjer. <u>Uppföljning 2021</u> Med anledning av de brister som noterades 2020 hade regionen en särskild punkt om detta på ett ekonomichefsmöte i juni där chef för sekretariatet informerade om regelverket kring delegation och den hantering som krävs. I uppföljningen 2021 noteras, likt 2020, att beslut och anmälan inte gjorts för alla förvaltningar/kontor under regionstyrelsen. Detta gör att det för 2021 inte finns formellt utsedda attestanter för hela regionstyrelsens verksamhet, i enlighet med regionens riktlinjer. För kollektivtrafiknämnden, kostnämnden och kultur- och folkbildningsnämnden har attestanter utsetts enligt regionens riktlinjer. <u>Uppföljning 2022</u> I uppföljningen framkommer att rutinerna är desamma som vid tidigare granskningar och några särskilda åtgärder har inte vidtagits under året. I årets genomgång, erhållen från sekretariatet, framkommer att Fastighets- och serviceförvaltningen varken anmält attestanter till regionstyrelsen eller till kostnämnden under 2022. Givet utfallet kommer man, enligt uppgift, att lägga till detta som en årlig punkt i årshjulet för ekonomichefsnätverket. Även på sekretariatet kommer detta att sättas in det generella nämndsårshjulet som håller på tas fram med anledning av den nya politiska organisationen med fler nämnder. <i>Forts nästa sida</i>	

3.1 Attesthantering

Kontrollmål	Iakttagelser	Bedömning
Attestanter har utsett i enlighet med regionens riktlinjer	<u>Uppföljning 2023</u> I uppföljningen framkommer att rutinerna är desamma som vid tidigare granskningar, dock har ekonomichefsårshjulet kompletterats med en punkt om detta, vilket har verifierats i uppföljningen. I årets genomgång, av att attestanter har utsetts i enlighet med regionens riktlinjer, har vi följt upp de verksamheter där brister noterades 2022 samt de nya nämnderna som bildades efter valet 2022. Uppföljningen gjordes utan särskilda iakttagelser, d v s för samtliga granskade verksamheter hade attestanter utsetts enligt regionens riktlinjer.	
Bedömning 2023	Tillräckliga åtgärder bedöms ha vidtagits med anledning av tidigare noterad avvikelser.	

3.2 Redovisning av hyres- och leasingavtal

Allmänt om finansiell/operationell leasing

För att regionen ska kunna bedriva sin verksamhet behöver den en rad olika resurser, inte minst i form av materiella anläggningstillgångar. Sådana tillgångar används över flera redovisningsperioder och kan finansieras på olika sätt. Ett sätt att finansiera dem är genom leasing (hyra). Den redovisningsmässiga innebörden av att leasa en tillgång kan vara densamma som om tillgången hade finansierats genom lån. För att uppnå en neutral redovisning, oavsett finansieringsform, ska leasingavtal som uppfyller vissa villkor tas upp som tillgång och motsvarande skuld i balansräkningen.

I RKR:s rekommendation R5 definieras ett finansiellt leasingavtal som ett avtal där de ekonomiska risker och fördelar som förknippas med ägande av ett objekt i allt väsentligt överförs från leasegivare till leasetagare. Ett leasingavtal som inte klassificeras som finansiellt är ett operationellt leasingavtal. Huruvida ett leasingavtal ska betraktas som finansiellt eller operationellt beror på avtalets ekonomiska innebörd och inte på avtalets civilrättsliga form. Rekommendationen gäller från och med räkenskapsåret 2019.

Kontrollmål	Iakttagelser	Bedömning
Hyreskostnader avseende lokaler har i redovisningen hanterats enligt lag och god sed	<u>Granskning 2022</u> I bokslut 2022 redovisar regionen alla ej uppsägningsbara leasingavtal (överstigande tre år), avseende i huvudsak lokaler, som operationell leasing. De framtida leasingavgifterna, enligt årsredovisningen, uppgår till 302 mnkr med följande förfall: • Inom 1 år: 51,4 mnkr • Inom 1-5 år: 128,4 mnkr • Senare än 5 år: 122,2 mnkr Under 2022 har regionen påbörjat en översyn av klassificeringen och utifrån den bedömning som gjordes vid bokslut 2022 fanns det ca tio hyresavtal avseende fastigheter som skulle kunna bedömas som finansiella. Någon omklassificering har dock inte gjorts 2022 utan arbetet med översynen kommer att färdigställas 2023. Enligt den preliminära beräkningen som regionen gjort skulle balansomslutningen ha påverkats med 70 mnkr och resultatet med 5 mnkr om en omklassificering gjorts i räkenskaperna för 2022. Upplysning om avvikelserna och dess påverkan på resultat och ställning lämnas i redovisningsprinciperna i årsredovisningen. Vi har inom ramen för granskningen erhållit ett utdrag från regionens fastighetssystem. Utdraget innehåller, enligt uppgift, alla aktuella hyresavtal. Utdraget används även som grund till underlag för noten avseende operationell leasing. Vi har även erhållit en redogörelse för vilka överväganden som gjorts i den bedömning som redovisas i årsredovisningen av de tio avtal som skulle kunna bedömas som finansiella. Utgångspunkten i den bedömning som gjorts är ursprunglig avtalslängd, dvs om det är ett väldigt kort kontrakt från början så menar man att det är svårt att hävda att risken gått över till regionen även om det blir att man slutligen nyttjar den över en mycket längre tid. Detta eftersom det händer att verksamhet i de externa lokalerna faktiskt flyttar.	

3.2 Hyres- och leasingavtal forts.

Kontrollmål	Iakttagelser	Bedömning
Hyreskostnader avseende lokaler har i redovisningen hanterats enligt lag och god sed (forts)	I granskningen har vi även noterat flera hyresavtal som tecknats 2022 men där avtalsstart sker först 2023. Dessa avtal ingår dock i regionens sammanställning över operationella leasingavtal i bokslut 2022. Enligt RKR R5 ska klassificering av avtal göras vid leasingavtalets början. Utifrån genomförd granskning gör vi bedömningen att det inte fullt ut finns en följsamhet till god sed gällande redovisning av kostnader för hyres-/leasingavtal i bokslut 2022. Den felaktiga klassificeringen mellan finansiella och operationella hyresavtal bedöms inte ha någon väsentlig resultatpåverkan 2022 dock strider hanteringen mot god sed. Tillgångarna och skulderna påverkas också men i förhållande till regionens balansomslutning bedöms den som marginell. Det är dock positivt att regionen påbörjat en översyn av klassificeringen samt att upplysning lämnas i årsredovisningen om avvikelserna samt dess påverkan på resultat och ställning per 2022-12-31. Senast vid delår 2023 behöver regionen ha säkerställt en följsamhet till RKR R5 och alla aspekter för klassificering måste beaktas. Eventuell påverkan på tidigare år ska hanteras i enlighet med RKR R12 utifrån att det avser en rättelse av fel. <u>Uppföljning 2023</u> Under 2023 så har regionen klassificerat ett antal hyreskontrakt som finansiell leasing. Detta syns både i balansräkningen som tillgångspost (motsvarande nuvärdet på kontrakten), samt en lång- respektive kort skuld. Rättelse har gjorts avseende jämförelsetal för år 2022 i enlighet med RKR R12 för de avtal som tecknats innan 2023. Effekten av rättelserna på balans- och resultaträkning lämnas i redovisningsprinciperna samt under resultat- och balansräkning. Vi har detaljgranskat några avtal och sett över den beräkningen som de gjort och hur de bokfört detta utan anmärkningar.	
Bedömning	Tillräckliga åtgärder bedöms ha vidtagits med anledning av tidigare noterad avvikelser.	

3.3 Hantering av leverantörsregister och -utbetalningar

Kontrollmål	Iakttagelser	Bedömning
Det finns rutiner för att följa upp ändringar av fast data.	<u>Granskning 2021-2022</u> Det saknas rutin/kontroll för att följa upp ändringar av fast data. Däremot skapas en logg över alla upplägg/ändringar som görs av leverantörsdata och på förekommen anledning skulle det i efterhand vara möjligt att följa upp vem, när och vad som ändrats. Vi har inom ramen för granskningen inhämtat ett utdrag från ändringsloggen. Av ändringsloggen framgår vem som gjort ändringen, vid vilken tidpunkt samt vilka fält som ändrats (inklusive nytt värde och gammalt värde). Under 2022 vidtogs inga åtgärder. Det framkom dock att en kontroll kommer att införas 2023. <u>Uppföljning 2023</u> Inga åtgärder har vidtagits under 2023. I granskningen 2022 konstaterades att de personer som ingick i "leverantörsgruppen" även hade flera andra behörigheter i leverantörsutbetalningsprocessen, något som skulle kunna utgöra en risk. I granskningen framkom att man, i avvaktan på en översyn av fördelning av arbetsuppgifter, skulle införa en kontroll. Någon kontroll har dock inte införts och man har inte heller gjort någon översyn av fördelning av arbetsuppgifter.	
Det finns rutiner som säkerställer att leverantörsregistret är fullständigt och aktuellt.	<u>Granskning 2021-2022</u> Det saknas rutin/kontroll för att löpande säkerställa att leverantörsregistret är fullständigt och aktuellt. Nu spärras leverantörer endast på förekommen anledning. Den senaste fullständiga genomgången gjordes för två år sedan och då parkerades många leverantörer per automatik. De som parkerades var leverantörer till vilka regionen inte gjort några betalningar de senaste två åren och heller inte gjort några ändringar av leverantören. IT gjorde körningen på uppdrag av Ekonomiservice och enligt uppgift finns scriptet kvar för att fler körningar skulle kunna göras. Under 2022 vidtogs inga åtgärder <u>Uppföljning 2023</u> Under 2023 har regionen infört ett script som parkerar leverantörer som inte haft någon händelse under de senaste två åren samt dubletter. Utifrån erhållen information är tanken att scriptet kommer att köras varje år i juni från och med år 2024.	
Bedömning	Utifrån iakttagelserna ovan bedömer vi att tillräckliga åtgärder inte har vidtagits under 2023	

3.4 Hantering och redovisning av förtroendekänsliga poster

Kontrollmål	Iakttagelser	Bedömning
Förtroendekänsliga transaktioner har hanterats i enlighet med regionens riktlinjer	<u>Granskning 2021</u> Inom ramen för granskningen har vi gjort stickprov på ett urval konton för förtroendekänsliga poster. I granskningen har följande kontrollerats: • Att syfte och deltagare framgår • Att transaktionen till sin inriktning och omfattning är rimlig • Att transaktionen är rätt konterad Verifieringen genomfördes med ett antal avvikelser, bl a saknades erforderlig information på ett antal transaktioner. Därtill fanns enstaka felkonteringar. För de poster som granskats bedömdes alla transaktioner till sin inriktning och omfattning som rimlig. <u>Uppföljning 2022</u> Med anledning av de brister som noterades i granskningen 2021 har det gjorts en översyn av representationsriktlinjerna samt förtydligande av rutin för uppvaktning av gåva och information om detta har gått ut till regionens koncernledningsgrupp, HSF (ett större antal chefer) och FSFs ledningsgrupp. Granskningsresultatet har även tagits upp på ett ekonomichefsmöte. Inom ramen för granskningen har vi gjort ett uppföljande stickprov som omfattat sex transaktioner vardera avseende intern representation, extern representation och konferens, d v s sammanlagt 18 transaktioner. Utöver kontrollpunkterna från 2021 har vi även kontrollerat följande: • Korrekt momsavdrag • Korrekt attest Verifiering genomfördes med ett antal avvikelser avseende kostnader som avsåg representation. Bland annat noterades felaktiga momsavdrag och konteringar. Vidare saknades underlag i form av kvitto för en transaktion och en faktura hade slutattesterats av en person som själv deltagit i representationen.	

3.4 Hantering och redovisning av förtroendekänsliga poster forts.

Kontrollmål	Iakttagelser	Bedömning
Förtroendekänsliga transaktioner har hanterats i enlighet med regionens riktlinjer	Verifiering genomfördes även med ett antal avvikelser avseende kostnader som avsåg konferens. För flera av transaktionerna är det svårt att bedöma om det finns en följsamhet till regionens rutiner då det saknas underlag som styrker att det rör sig om konferens och inte representation*. Utifrån detta går det inte heller att bedöma om korrekt momsavdrag gjorts. Vidare noterades en transaktion där en deltagare själv attesterat fakturan samt fyra transaktioner där det inte gick att bedöma oberoende attest då deltagarlistor saknades. *motsvarande notering gjordes även i granskningen av intern kontroll avseende hantering av inköpskort och utlägg från november 2022. <u>Uppföljning 2023</u> Utifrån granskningsresultaten 2022 har regionen under 2023 vidtagit flera åtgärder. Bland annat har man tagit fram en instruktion gällande egna utlägg då regionen vid kontroll sett att utlägg samt även inköpskort används felaktigt och att många av transaktionerna avser förtroendekänsliga poster. Av instruktionen, som vi inom ramen för granskningen tagit del av, framgår vid vilka tillfällen det är ok att göra utlägg samt att restriktiviteten även gäller inköpskort. Instruktionen har, enligt uppgift, tagits fram i samråd med ekonomicheferna, som även fått ut listor på de egna utlägg som gjorts under hela 2022 delar av 2023. Enligt uppgift har ny lista för hela 2023 nyligen även hanterats. Information om detta gick ut i chefsnytt under hösten 2023 och enligt uppgift ser man en minskning av antalet utlägg. Det har även vidtagits ett antal åtgärder under början av 2024. Bland annat gör en praktikant kontroll av om de inköp som fortfarande görs via utlägg är ok enligt instruktionen. Det pågår även en översyn av de köp som görs via inköpskort. Översynen görs av ekonomienheten tillsammans med inköpsenheten och även här är tanken att praktikanten ska göra en fördjupad kontroll om inköpen är korrekta. I internkontrollplanen för 2024 har representation tagit med som ett kontrollområde för att säkra att man fått effekt av de åtgärder som vidtagits. Återrapportering av detta ska ske i samband med delår 2.	
Bedömning	Vi ser positivt på de åtgärder som vidtagits under 2023 och 2024. De åtgärder som vidtagits har dock i huvudsak haft fokus på hantering av inköpskort och utlägg och inte specifikt förtroendekänsliga poster (även om det var liknande brister som noterades i de två granskningarna 2022). En god intern kontroll avseende inköpskort och utlägg kommer dock sannolikt även få positiva effekter på hantering och redovisning av förtroendekänsliga poster. Eftersom varken vi, eller regionen, ännu inte kan bedöma effekterna av vidtagna åtgärder, samt att många av dem har genomförts under början av 2024, följs regionens åtgärder löpande under 2024 medan nya stickprov tas 2025 för att se vilka effekter åtgärderna fått.	

4

Nya
granskningsområden

4.1 Redovisning av skatteintäkter, generella bidrag och utjämning

Allmänt om skatteintäkter, generella bidrag och utjämning

Kommuners och regioners åtaganden säkras genom rätten att beskatta sina invånare. Staten svarar för uppbörd, taxering och indrivning av kommunalskattemedel. Kommuner och regioner erhåller preliminära kommunalskattemedel under pågående inkomstår. Utbetalningarna baseras på det definitiva taxeringsutfallet två år före det aktuella inkomståret för respektive kommun och region, uppräknat med en s.k. uppräkningsfaktor för varje år i enlighet med lagen (1965:269) med särskilda bestämmelser om kommuns och annan menighets utdebitering av skatt, m.m. Enligt RKR:s rekommendation R2 ska den prognos på skatteavräkningen som Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) publicerar i december under räkenskapsåret användas vid beräkning och periodisering av årets skatteintäkt. Av rekommendationen framgår även hur noten för skatteintäkter ska specificeras.

Utjämningssystemet är statens sätt att utjämna skillnader och skapa likvärdiga ekonomiska förutsättningar mellan landets kommuner respektive mellan landets regioner. Syftet med utjämningssystemet är att skapa likvärdiga ekonomiska förutsättningar för alla kommuner och regioner att tillhandahålla service oberoende av skattekraft och kostnader som inte går att påverka. Utjämningen beräknas dels för skillnader i skattekraft (inkomstutjämning), dels för skillnader i strukturella förhållanden (kostnadsutjämning). Regioner vars skattekraft är lägre än den av staten garanterade nivån får ett inkomstutjämningsbidrag av staten. Dessutom får de som har sämre strukturella förutsättningar än riksgenomsnittet ett kostnadsutjämningsbidrag från staten. En region kan samtidigt få ett bidrag och betala en avgift inom systemet. Utjämningssystemet ska bruttoredovisas. Av RKR R2 framgår att intäkter och kostnader från utjämningen i not ska specificeras i väsentliga delposter.

Kontroll	Iakttagelser	Bedömning
Redovisning av skatteintäkter och slutavräkning i enlighet med lag och god sed	Regionen lämnar i redovisningsprinciperna, i årsredovisningen, upplysning om att den preliminära slutavräkningen för skatteintäkter baseras på SKR:s decemberprognos i enlighet med RKR R2. Skatteintäkterna för 2023 redovisas i enlighet med gällande cirkulär och är avstämda utan anmärkning. Korrigering för slutavräkning 2022 respektive slutavräkning 2023 är även i allt väsentligt avstämda utan anmärkning. Under 2023 uppgick skatteintäkterna till 7 616 mnkr. Tillräckliga tilläggsupplysningar bedöms ha lämnats i årsredovisningen utifrån de krav som finns i RKR R2.	

4.1 Redovisning av skatteintäkter, generella bidrag och utjämning forts.

Kontroll	Iakttagelser	Bedömning
Redovisning av intäkter och kostnader i utjämningssystemet i enlighet med lag och god sed	Under 2023 uppgick intäkterna i utjämningssystemet till cirka 1 584 mnkr och kostnaderna till 0 mnkr fördelat på följande delar: • Inkomstutjämning 1403 mnkr • Regleringsbidrag 120 mnkr • Kostnadsutjämning 61 mnkr Tillräckliga tilläggsupplysningar bedöms ha lämnats i årsredovisningen utifrån de krav som finns i RKR R2.	
Redovisning av statsbidrag avseende läkemedelsförmånen och generella bidrag i enlighet med lag och god sed	Under 2023 uppgick det redovisade statsbidraget avseende läkemedelsförmånen till 951 mnkr. Enligt praxis ska 40 procent, dvs statens del, av erhållna läkemedelsrabatter* redovisas genom att löpande minska det generella läkemedelsbidraget. Vi har i granskningen kunnat verifierat att regionen hanterat statens del enligt praxis** i bokslut 2023. Läkemedelsbidraget uppgick till 980 mnkr för 2023 vilket har reducerats med 29 mnkr avseende statens del. I bokslut 2023 redovisar regionen övriga generella bidrag på 17 mnkr. Kan ni bifoga underlag för dessa? Tillräckliga tilläggsupplysningar bedöms ha lämnats i årsredovisningen utifrån de krav som finns i RKR R2. <i>*Sedan slutet av 2014 har staten, regionerna och läkemedelsföretag tecknat sidoöverenskommelser för vissa läkemedel. Överenskommelserna innebär att läkemedelsföretagen ger återbäring (s k rabatter) för en del av läkemedelskostnaden till regionerna för läkemedel förskrivna på recept. Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket (TLV) koordinerar denna process inom ramen för trepartsöverläggningar. TLV utför även löpande uppföljningar av utfallen från sidoöverenskommelserna.</i> <i>** Överenskommelse mellan regionerna 2018. Läkemedelsbidraget är baserat på en behovsmodell medan ersättningarna är baserad på faktiskt förbrukning vilket gör att dessa inte i princip inte motsvarar varandra.</i>	
Bedömning	Genomförd granskning visar att skatteintäkterna, generella statsbidrag och utjämning är korrekt redovisade enligt lag och god sed samt att det lämnas tillräckliga tilläggsupplysningar enligt normgivarens krav.	

4.2 Kvalitet i den löpande bokföringen

Grundläggande krav på den löpande bokföringen

Lagen om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) innehåller bestämmelser om bokföring och redovisning för kommuner och regioner. Ekonomiska händelser ska enligt 3 kap 3§ LKBR bokföras så att den presenteras i registerordning och systematisk ordning. Det gör det möjligt att kontrollera fullständigheten i bokföringsposterna samt att överblicka verksamhetens förlopp, ekonomiska ställning och resultat. Registerordning (grundbokföring) och systematisk ordning (huvudbokföring) möjliggör att bokföringen går att följa i en löpnummerföljd för en tidsperiod. Enligt RKR's rek nr R1 Bokföring och Arkivering ska en serie av verifikationsnummer vara obruten för en tidsperiod, serien ska föras i en följd utan att mellanliggande nummer eller tecken hoppas över. I bokföringssystemet ska det gå att kontrollera att verifikationsserien är obruten.

Enligt 3 kap 9§ LKBR ska en verifikation innehålla uppgifter om när den har sammanställts, när den ekonomiska händelsen har inträffat, vad denna avser, vilket belopp den gäller och vilken motpart den berör. Vidare ska verifikationen ha ett verifikationsnummer eller annat identifieringstecken för att sambandet mellan verifikationen och den bokförda ekonomiska händelsen utan svårighet ska kunna fastställas.

Kontroll	Iakttagelser	Bedömning
Kontroll av fullständighet	Vi har testat fullständighet genom att kontrollera att samtliga transaktioner per konto summerar till utgående balans. Kontrollen genomförd utan särskilda iakttagelser.	
Kontroll av balanserade verifikationer	Vi testat att alla verifikat summerar till noll. I kontrollen noterades över 4000 verifikationer som var obalanserade. Detta förklaras av uppsättningen i investeringsredovisningen. Vi har kunnat verifiera att de obalanserade verifikationerna avser investeringsbokningar och att de tillsammans balanserar. Utifrån erhållna förklaringar samt kompletterande kontroller har vi kunnat acceptera dessa obalanserade verifikat.	
Kontroll av balanskonton utan utfall	Vi har kontrollerat att alla konton som är noll är rimliga och inte bör ha ett saldo per 231231. Kontrollen genomförd utan särskilda iakttagelser.	
Kontroll av manuellt skapade transaktioner	Kontrollen genomförd utan särskilda iakttagelser.	
Bedömning	Utifrån genomförd granskning bedömer vi att regionens löpande bokföringen har en tillfredsställande kvalitet i förhållande till lagstiftning och god sed.	

4.3 Redovisning och hantering av borgen

Allmänt om redovisning och hantering av borgen (hämtat från LKBR, RKR och Kommuninvest)

Ansvarsförbindelser regleras särskilt i LKBR 6 kap. 1 och 2 §§ samt i RKR:s rekommendation R9.

Regionens beslut om borgen är i allmänhet av principiell beskaffenhet och är därför förbehållet fullmäktige. Fullmäktige kan dock delegera rätten att fatta beslut om borgensåtaganden om kommunfullmäktige angett ramar för borgensåtagandet.

När det gäller preskriptionstiderna för lån och borgen, löper dessa individuellt, vilket innebär att ett preskriptionsavbrott för lånet inte innebär ett preskriptionsavbrott för borgensåtagandet. Ett borgensåtagande kan därför preskriberas efter 10 år. Detta medför att ett borgensbeslut inte får vara äldre än 10 år när lån beviljas. Det åligger regionen att tillse att borgensbeslutet inte är gammalt när lånet beviljas.

Vid ett borgensåtagande ska en borgensavgift alltid tas ut. EU:s statsstödsregler kräver att borgensavgiften ska vara marknadsmässig.

Kontroll	Iakttagelser	Bedömning
Redovisning av borgen i enlighet med lag och god sed	Regionen redovisar borgensåtagande i ansvarsförbindelsen i årsredovisning 2023.. Åtagandet avser Svealandstrafiken och AB Transitio. Utöver detta lämnas information, enligt rådande praxis, om den solidariska borgen som regionen ingått för som medlem i Kommuninvest. Enligt intervju kommer ytterligare ett borgensåtagande att tillkomma under 2024. Redovisningen bedöms vara i enlighet med lag och god sed. Enligt RKR R9 ska vissa tilläggsupplysningar lämnas i not om ansvarsförbindelsen. Vi noterar att regionen lämnat en kortfattad beskrivning av dess karaktär i enligheten med kraven. Dock noteras att det saknas en uppskattning av dess finansiella effekt (2023: borgensavgift). En sån komplettering kan med fördel göras i årsredovisning 2024.	
Det finns giltiga beslut för regionens borgensåtaganden	Vi har inom ramen för granskningen inhämtat underlag för de borgensåtaganden som regionen redovisar i ansvarsförbindelsen 2023 (se kontrollen ovan). För samtliga borgensåtaganden i ansvarsförbindelsen har vi erhållit beslut som visar att upptagen borgen ligger inom de ramar som beslutats. För Transitio har även underlag inhämtats som styrker att det finns en rutin att nya beslut tas vid refinansiering av lån.	
Borgensavgifter har tagits ut för regionens borgensåtaganden	Vi har inom ramen för granskningen inhämtat underlag för borgensavgift för Svealandstrafiken och översiktligt stämt av dem mot regionens anvisning för borgensavgift. För Transitio tas ingen borgensavgift ut. Vi har inom ramen för granskningen inhämtat regionens underlag och ställningstagande till detta. Hanteringen bedöms vara i enlighet med regionens anvisning. Dock har vi inom ramen för årets granskning inte haft möjlighet att utreda huruvida hanteringen är i enlighet med EU:s statsstödsregler. Detta kommer att följas upp 2024.	Ingen bedömning, följs upp 2024
Bedömning	Utifrån genomförd granskning gör vi bedömningen att redovisning och hantering av regionens borgensavgifter sker i enlighet med lag, god sed, praxis och de egna anvisningarna. Däremot har vi inom ramen för årets granskning inte haft möjlighet att utreda huruvida hanteringen är i enlighet med EU:s statsstödsregler. Detta kommer att följas upp 2024.	

2024-04-10

Henrik Fagerlind

Uppdragsledare

Sofia Nylund

Projektledare

pwc.com

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av revisorerna i Region Västmanland enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplan. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.

Regionkontoret, Centrum för ekonomi stab
Cecilia Aldén
Epost: cecilia.alden@regionvastmanland.se
Telefon:

Regionens revisorer

YTTRANDE ÖVER GRANSKNING AV LÖPANDE INTERN KONTROLL I REDOVISNINGSRUTINER OCH EKONOMIADMINISTRATIVA PROCESSER

På uppdrag av regionens revisorer har PwC sedan 2001 granskat den interna kontrollen i ett antal administrativa system och rutiner. Syftet med granskningen är att ge svar på om Regionstyrelsen och övriga granskade nämnder har en tillräcklig intern kontroll. Tillförlitligheten och säkerheten i några administrativa rutiner skall bedömas.

Revisorernas bedömning:

Revisorernas sammanfattande bedömning är att styrelsen och granskade nämnder inte fullt ut vidtagit tillräckliga åtgärder för alla de områden där brister noterats tidigare år:

Brister som kvarstår avser:

Hantering av leverantörsregister och -utbetalningar
Hantering och redovisning av förtroendekänsliga poster

Tillräckliga åtgärder bedöms ha vidtagits gällande:

Redovisning av hyres- och leasingavtal
Attesthantering

Korrekt hantering bedöms inom de nya granskningsområdena:

Redovisning av skatteintäkter, generella bidrag och utjämning
Kvalitet i den löpande bokföringen
Hantering och redovisning av borgensåtaganden.

Regionstyrelsens yttrande:

Regionstyrelsen tar till sig kritiken och ett aktivt arbete pågår för att hålla leverantörsregistret uppdaterat och via script stänga leverantörer som inte varit aktiva de senaste två åren. Arbetet pågår också med att se över roller och processer för att säkerställa att en enskild person inte kan göra hela kedjan med upplägg/ändring av en leverantör, registrering av underlag och avslutningsvis skicka betalfil. Särskilda kontroller kommer genomföras årligen på de leverantörer vars bankkonto eller gironummer ändrats aktuellt år. Innan processen för egna utlägg och utanordningar digitaliserats kommer årliga kontroller göras även på

denna process. Idag går betalfilen för leverantörsbetalningar till Inyett för kontroll i samband med att betalfilen skickas till banken och här undersöks möjligheten att skicka en preliminär fil för kontroll för att kunna stoppa felaktiga fakturor innan de skickas för betalning.

När det gäller bristande redovisning av förtroendekänsliga poster såsom representation, konferenser med flera har ett flertal åtgärder genomförts (uppdaterade riktlinjer, genomlysning av egna utlägg och inköpskort, information i chefsnytt och på ekonomichefsmöte) och är också ett område för kontroll enligt intern kontrollplan 2024. Kostnadsrestriktivitet råder i regionen på grund av det ekonomiska läget och dessa konton följs därför upp månadsvis som regionövergripande nyckeltal med syfte att avsevärt minska i omfattning. Visar kontrollen att det finns ytterligare behov av åtgärder hanteras detta inom ramen för återrapporteringen av internkontrollen 2024.

För Regionstyrelsen

Mikael Andersson Elfgren
Ordförande
Regionstyrelsen

Maria Linder
Regiondirektör

12

RV240396

Till
Regionstyrelsen för yttrande
Hälso -och sjukvårdsnämnden för yttrande
Regionfullmäktige för kännedom

Granskning av insatser för ekonomi i balans

På uppdrag av revisorerna har PwC fått i uppdrag att genomföra en granskning av hälso -och sjukvårdsnämndens insatser för en ekonomi i balans. Granskningens syfte har varit att bedöma om hälso- och sjukvårdsnämnden säkerställt att nämndens verksamhet bedrivits ekonomiskt tillfredsställande och med tillräcklig intern kontroll. Syftet har därtill varit att bedöma om regionstyrelsen fullgjort sin uppsiktsplikt när det gäller HSN:s ekonomiska förvaltning.

Den sammanfattande bedömningen är att hälso- och sjukvårdsnämnden inte säkerställt att nämndens verksamhet bedrivits ekonomiskt tillfredsställande samt att nämnden delvis säkerställt att verksamheten bedrivits med tillräcklig intern kontroll.

Den sammanfattande bedömningen är därtill att regionstyrelsen delvis utövat sin uppsiktsplikt avseende Hälso- och sjukvårdsnämndens ekonomiska förvaltning.

Mot bakgrund av de iakttagelser som framkommit i granskningen rekommenderar vi regionstyrelsen att:

- Ta fram en särskild riktlinje som beskriver och reglerar vad som ingår i styrelsens uppsikt och hur den ska utövas.
- Mer aktivt följa hälso- sjukvårdsnämnden arbete med åtgärder i ekonomi i balans

Hälso -och sjukvårdsnämnden rekommenderas att:

- Ta fram en handlingsplan/åtgärdsplan för att hantera nämndens totala underskott. Handlingsplanen kan med fördel delas in i delmål som kan mätas och följas upp.

Iakttagelser i sin helhet framgår i bifogad rapport som har godkänts vid revisorernas sammanträde 2024-04-05. Revisorerna översänder rapporten till regionstyrelsen och hälso -och sjukvårdsnämnden och önskar yttrande senast 2024-09-01.

FÖR REGIONENS REVISORER

Elisabeth Löf
Ordförande

Frank Pettersson
Revisor

Participants

ELISABETH LÖF Sweden

<i>Signed with Swedish BankID</i>	<i>2024-04-08 10:11:37 UTC</i>
Name returned from Swedish BankID: Mariana Elisabeth Löf	Date
Elisabeth Löf	
	Delivery channel: Email

FRANK PETTERSSON Sweden

<i>Signed with Swedish BankID</i>	<i>2024-04-08 16:30:26 UTC</i>
Name returned from Swedish BankID: Frank Elmer Pettersson	Date
Frank Pettersson	
	Delivery channel: Email

Insatser för en ekonomi i balans

Region Västmanland

April 2024

Lars Dahlin

Daniel Brandt

Sammanfattning

PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Region Västmanland genomfört en granskning. Granskningens syfte är bedöma om hälso- och sjukvårdsnämnden säkerställt att nämndens verksamhet bedrivits ekonomiskt tillfredsställande och med tillräcklig intern kontroll. Syftet är därtill att bedöma om regionstyrelsen fullgjort sin uppsiktsplikt när det gäller HSN:s ekonomiska förvaltning.

Den sammanfattande bedömningen är att hälso- och sjukvårdsnämnden:

- **inte** säkerställt att nämndens verksamhet bedrivits ekonomiskt tillfredsställande.
- **delvis** säkerställt att nämndens verksamhet bedrivits med tillräcklig intern kontroll.

Den sammanfattande bedömningen är att regionstyrelsen **delvis** utövat sin uppsiktsplikt avseende Hälso- och sjukvårdsnämndens ekonomiska förvaltning.

Nedan ses bedömning för varje revisionsfråga. För fullständiga bedömningar se respektive revisionsfråga i rapporten.

Revisionsfrågor	Bedömning	
Säkerställer HSN respektive regionstyrelsen en löpande kunskap om ekonomiskt läge?	Ja	
Finns det tydliga etablerade regler och riktlinjer för ekonomistyrningsprocessen på både regionövergripande nivå och på nämndsnivå?	Ja	
Vidtar HSN åtgärder för att åstadkomma en ekonomi i balans?	Nej	
Säkerställer HSN att nämnden erhåller löpande återslag om beslutade åtgärder och dess effekt?	Delvis	
Vidtar regionstyrelsen åtgärder utifrån sin uppsiktsplikt vid befarat ekonomiskt underskott?	Delvis	

Rekommendationer

Med utgångspunkt från de iakttagelser och bedömningar som har framkommit i granskningen lämnar vi följande rekommendationer.

Regionstyrelsen rekommenderas att:

- Ta fram en särskild riktlinje som beskriver och reglerar vad som ingår i styrelsens uppsikt och hur den ska utövas.
- Mer aktivt följa hälso- sjukvårdsnämnden arbete med åtgärder i ekonomi i balans

Hälso- och sjukvårdsnämnden rekommenderas att:

- Ta fram en handlingsplan/åtgärdsplan för att hantera nämndens totala underskott. Handlingsplanen kan med fördel delas in i delmål som kan mätas och följas upp.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Inledning	4
Granskningsresultat	6
Löpande kunskap	6
Ekonomistyrningsprocessen	9
Vidtagna åtgärder	11
Återrapportering	16
Uppsiktsplikt	17
Samlad bedömning	21
Rekommendationer	21

Inledning

Bakgrund

En fungerande ekonomistyrning är en viktig del av den samlade styrningen och ledningen av regionen. Att en och samma nämnd eller verksamhet under flera år har stora återkommande ekonomiska underskott kan tyda på att ekonomistyrningen inte fungerar, på bristande politiskt ansvarstagande eller att resursfördelningen inte sker utifrån realistiska underlag.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ansvarar enligt kommunallagen kap 6 § 6 för att verksamheten bedrivs enligt de mål och riktlinjer som fullmäktige bestämt. Regionstyrelsen ansvarar enligt samma lag kap 11 § 8 för att ett förslag till budget upprättas. Det är regionstyrelsen som ska tydliggöra när de olika nämnderna ska inlämna underlag med mera till regionstyrelsen. Regionstyrelsen ska enligt samma lag ha uppsikt över nämndens verksamhet.

Hälso- och sjukvårdsnämndens resultat för helåret är -1 033 miljoner kronor. Bokslutet visar en försämring av resultatet med 3 miljoner kronor jämfört med prognosen i april (-1 030 miljoner kronor). Resultatet på -1 033 miljoner kronor förklaras i huvudsak av den i förvaltningsplanen ingående obalansen på -800 miljoner kronor som framför allt är kopplad till personalkostnader, samt högre kostnader för högspecialiserad vård och läkemedelskostnader. Förvaltningens bruttokostnadsutveckling är +7,4 procent, justerat för jämförelsestörande kostnader såsom covid, vaccination och provtagning är utvecklingen + 9,1 procent. Den egna lönekostnaden är + 3,9 procent i ökningstakt. I den ekonomiska åtgärdsplan för en stark och uthållig ekonomi under 2023 som planerades ge en effekt på minskade kostnader på 56 miljoner kronor bedöms förvaltningen ha fått en effekt på ca 23 miljoner kronor.

Med anledning av den ekonomiska prognos som lämnades vid delårsbokslutet 2023-08-31, samt tidigare års ekonomiska resultat har regionens revisorer bedömt det som angeläget att genomföra en granskning av regionstyrelsen och HSN arbete med ekonomistyrning.

Syfte och revisionsfrågor

Syftet är att bedöma om hälso- och sjukvårdsnämnden säkerställt att nämndens verksamhet bedrivits ekonomiskt tillfredsställande och med tillräcklig intern kontroll. Syftet är därtill att bedöma om regionstyrelsen fullgjort sin uppsiktsplikt när det gäller hälso- och sjukvårdsnämndens ekonomiska förvaltning.

Revisionsfrågor:

1. Säkerställer HSN respektive regionstyrelsen en löpande kunskap om ekonomiskt läge?
2. Finns det tydliga etablerade regler och riktlinjer för ekonomistyrningsprocessen på både regionövergripande nivå och på nämndsnivå?
3. Vidtar HSN åtgärder för att åstadkomma en ekonomi i balans?

4. Säkerställer HSN att nämnden erhåller löpande återrapportering om beslutade åtgärder och dess effekt?
5. Vidtar regionstyrelsen åtgärder utifrån sin uppsiktsplikt vid befarat ekonomiskt underskott?

Revisionskriterier

KL 6:6. Regioninterna styrdokument/särskilda fullmäktigebeslut som rör granskningsområdet.

Avgränsning

Granskningen avser regionstyrelsen och hälso- och sjukvårdsnämnden och avser i huvudsak 2023 års verksamhet

Metod

Granskningen genomförs genom dokumentgranskning av riktlinjer, regler och rutiner inom området, analys av ekonomiska underlag, prognoser och uppföljningar, granskning av protokoll och underliggande handlingar med mera. Intervjuer genomförs med företrädare för regionstyrelsen samt hälso- och sjukvårdsnämnden.

De intervjuade har beretts möjlighet att sakgranska rapporten.

Granskningsresultat

Löpande kunskap

Revisionsfråga 1: Säkerställer HSN respektive regionstyrelsen en löpande kunskap om ekonomiskt läge?

Iakttagelser

Regionstyrelsen

I regionens styrprocess (fastställt av regionstyrelsen 2023-06-14) beskrivs att regionfullmäktiges årliga beslut om Regionplan och budget är starten på den styrning och utveckling som ska ske genom alla beslutsnivåer och verksamheter. Styrprocessen består av planering, genomförande och uppföljning. Styrelse och nämnder ska kontinuerligt följa upp verksamheten via månads- och delårsrapportering. Den samlade återkopplingen på planeringen för hela året redovisas i årsredovisningen, och resultaten ska sedan användas i planeringen av kommande verksamhetsår.

Regionen har även riktlinjer som beskriver regionens uppföljningsprocess med tillhörande processbeskrivningar för de olika delarna i regionens uppföljning.

I *Regionplan och budget 2023-2025* konstateras under rubriken nuläge och utmaningar att regionens planerade investeringar kommer innebära ökade kostnader i form av räntor, avskrivningar och driftskostnader som måste hanteras parallellt med den ingående ekonomiska obalansen i hälso- och sjukvården på cirka 800 miljoner kronor. Obalansen måste successivt och på sikt arbetas bort genom att kostnadsutvecklingen understiger intäkternas utveckling. Prioriteringar, kostnadskontroll, samt förändrade arbetssätt och flöden för effektiv resursanvändning inom både stöd- och kärnverksamheter under hela planperioden beskrivs som nödvändiga att genomföra. Vidare pekas på att den prognostiserade pensionskostnadsökningen för 2023 jämfört med 2022 uppgår till 480 miljoner kronor.

Sammantaget beskrivs att regionen med hänsyn till ovanstående beslutar att göra avsteg från principen att budgetera ett resultat som uppgår till två procent av skatter och generella statsbidrag. Regionen budgeterar med ett underskott för 2023 samt 2024. Underskottet ska täckas av att regionens resultatutjämningsreserv nyttjas.

Vi har i vår granskning genomfört en genomgång av samtliga protokoll för regionstyrelsens sammanträden perioden 2023. Protokollsgenomgången visar att regionstyrelsen vid samtliga sammanträden under 2023 behandlar månatliga uppföljningar avseende regionens ekonomiska resultat samt prognos för helåret.

Hälso- och sjukvårdsnämnden

I nämndens förvaltningsplan 2023-2025 beskrivs att regelbundna resultatdialoger ska genomföras mellan förvaltning och nämnd. Följande områden ska redovisas:

- Måluppfyllelse utifrån förvaltningsplan och förvaltningsspecifika mål med indikatorer och målvärde.
- Planerade aktiviteter för att nå måluppfyllelse
- Åtgärder för att hantera uppkomna avvikelser

Dessutom specificeras att löpande uppföljning ska ske månadsvis med respektive områdesledning. Uppföljning genomförs dels med skriftlig rapportering samt schemalagda muntliga möten med områdeschefer. I samband med delårsrapportering genomförs dialogmöten mellan förvaltningsledning och respektive områdesledning. Områdeschefer och stabschefer följer upp verksamheten inom sina områden.

I förvaltningsplanen beskrivs även hantering av kvarstående underskott. Vid ingången av verksamhetsåret fanns en underskottspost som uppgick till - 600 miljoner kr. Nämnden beskriver detta som att möjligheten att hantera underskottet utan att det påverkar kvalitet, produktion och tillgänglighet bedöms som begränsad. Därmed kvarstår ett behov av en underskottspost även för 2023. Nämnden gör nedanstående bedömning¹ av utvecklingen.

Område (Mnkr)	Belopp
Ingående underskott från 2022	-600
Förändring regionersättning	+508
Statsbidrag i budget 2023 jämfört med 2022	+102
Anställda stats bidragsfinansierade i pågående verksamhet samt löneöversyn	-498
Övriga kostnader, köpt vård samt material	-357
Summa underskott 2023	-800

Sammantaget redovisar nämnden ett ingående underskott i förhållande till budget som uppgår till -800 miljoner kr för 2023. Underskottet har praktisk redovisats som en reducering av personalbudgeten inom förvaltningsledningen. I våra intervjuer motiveras det med att det innebär en mer realistisk budgetering inom övriga områden. Det bedöms som viktigt för att respektive verksamhet aktivt ska kunna arbeta med kostnadsutvecklingen att den budget som erhålls upplevs som rimlig, annars riskerar styreffekten gå förlorad.

Baserat på förutsättningarna ovan har förvaltningsledningen identifierat fem insatsområden att fokusera på under perioden, hälsofrämjande arbete, personcentrering, säkrad kompetensförsörjning, tillgänglig och effektiv vård och omställningen till framtidens hälso- och sjukvård. Inom varje insatsområde finns beskrivningar av de aktiviteter som ska genomföras under perioden.

I förvaltningsplanen finns mål med kopplade indikatorer som rör ekonomi, dessa redovisas i nedanstående tabell.

¹ Förvaltningsplan 2023-2025 Hälso- och sjukvårdsförvaltningen

Mål	Indikator	Målvärde 2023	Nuvärde 2021	Redovisas
Verksamheten ska bedrivas inom given ram/fastställd budget	Periodresultat och helårsprognos	Noll i förhållande till budget	Res. -21 -364 mnkr Prog.-22 -510 mnkr	Månad,svos samt vid delår, årsbokslut
Löpande uppföljning	Årsarbetare utifrån arbetade timmar exkl. jour och beredskap	Färre	4 723	Månadsvis
	Bruttokostnadsutveckling inom förvaltningen	6,8 %	6,3%	Månadsvis
	Utfall jämfört med föregående år	Enligt plan	2020/2021 -246,5 mnkr	Månadsvis
	Helårsprognos jämfört med budget	-800 mnkr	-2022, -510 mnkr	Månadsvis
	DRG-poäng/årsarbetare	Högre än fg år	24 (okt-22)	Månadsvis, delår-årsbokslut
	Kostnad per arbetad timme enligt DUVA-rapport	Lägre än fg år	511	Månadsvis
	Investeringar	160,8 mnkr	162,8 mnkr	Delårs., årsbokslut

Vi har i vår granskning genomfört en genomgång av samtliga protokoll för Hälso- och sjukvårdsnämndens sammanträden under 2023. Protokollsgenomgången visar att nämnden regelbundet tar del av nämndens ekonomiska utfall och prognos för helåret.

I nedanstående tabell redovisas lämnade prognoser för hälso- och sjukvårdsnämnden samt regionstyrelsen samt faktiskt utfall för 2023.

Miljoner kr	Prognos april	Prognos augusti	Bokslut 2023
Regionen totalt 	-775	-620	-308
Hälso- och sjukvårdsnämnd	-1 030	-1 030	-1 033,2

Hälso- och sjukvårdsnämndens prognos under året har varit på samma nivå och stämmer väl överens med det faktiska utfallet för helåret. Regionen som helhet har prognostiserat ett underskott om ca 700 miljoner kr, faktiskt utfall för 2023 var ett

underskott om -308 miljoner kr, vilket är en förbättring jämfört med de prognoser som lämnats. En anledning är förbättrade skatteintäkter.

Bedömning

Säkerställer Hälso- och sjukvårdsnämnden respektive regionstyrelsen en löpande kunskap om ekonomiskt läge?

Vår bedömning är att revisionsfrågan är uppfylld. Vår bedömning är att regionstyrelsen samt hälso- och sjukvårdsnämnden i tillräcklig omfattning säkerställer sin kunskap om det ekonomiska läget. Rapportering till både regionstyrelse och HSN följer fastställd rapporteringsplan för prognos och budgetuppföljning.

Vi kan i vår granskning konstatera att de prognoser som lämnats under året är i linje med det faktiska utfallet för 2023. Regionens ekonomiska läge har varit känt under en längre tid. I *Regionplan och budget 2023-2025* beskrivs att det finns vid ingången av 2023 en obalans avseende Hälso- och sjukvården som beräknas till - 800 miljoner kr.

Ekonomistyrningsprocessen

Revisionsfråga 2: Finns det tydliga etablerade regler och riktlinjer för ekonomistyrningsprocessen på både regionövergripande nivå och på nämndsnivå?

lakttagelser

Av Reglemente för Regionstyrelsen 2022–2026, reviderad 2022-10-15 § 118, framgår att Regionstyrelsen har det övergripande ansvaret för regionens utveckling och ekonomiska ställning. I Regionstyrelsens styrnings- och ledningsfunktion ingår att leda, styra och samordna arbetet med mål och riktlinjer och ekonomiska ramar för hela regionens verksamhet samt ta nödvändiga initiativ. Vidare ska Regionstyrelsen ta fram planeringsförutsättningar och anvisningar till nämnderna och regionstyrelsens förvaltningar avseende förslag till budget samt ekonomi- och verksamhetsuppföljningar. Regionstyrelsen svarar också för att Regionfullmäktiges mål, policy och ekonomi följs, att den löpande förvaltningen bedrivs rationellt och ekonomiskt samt att den interna kontrollen är tillräcklig.

Inför verksamhetsåret 2023 har regionfullmäktige beslutat² om en ny politisk organisation som innebär att två nya nämnder inrättas, en hälso- och sjukvårdsnämnd och en regional utvecklingsnämnd. Hälso- och sjukvårdsnämnden övertar regionstyrelsens ansvar som hälso- och sjukvårdsnämnd och tandvårdsnämnd. Nämnden får ansvar för övergripande planering och ledning av hälso- och sjukvård, tandvård samt stöd och service till vissa funktionshindrade.

Regionfullmäktige har fastställt *Riktlinjer för god ekonomisk hushållning*, senast reviderade i mars 2017. Av riktlinjerna framgår att Regionplanen är regionens främsta politiska styrdokument vilket formulerar vision, inriktning och övergripande mål för den

² Revidering av politisk organisation mandatperioden 2022-10-15 - 2026-10-14
RV220272

verksamhet regionen svarar för och finansierar. Regionplanen ska årligen fastställas av regionfullmäktige och innehålla en treårsplan med mål för god hushållning både ur ett verksamhetsperspektiv och finansiellt perspektiv. I riktlinjerna framgår att regionen för att uppnå god ekonomisk hushållning behöver uppnå ett ekonomiskt resultat motsvarande två procent av skatter och statsbidrag över en konjunkturcykel .

I dokumentet *Regionövergripande budgetförutsättningar 2023-2025* beskrivs regionens ekonomiska förutsättningar för planperioden 2023 -2025. Innehållet är ett underlag till regionens planeringsprocess och arbetet med att ta fram regionplan för 2023 -2025.

Regionplan och budget 2023-2025 består av två delar, en inriktningsdel med vision, mål och politiska prioriteringar bland annat i form av uppdrag, och en ekonomidel som omfattar budget och planer. Inriktningsdelen beskriver den politiska målsättningen genom sex målområden med kopplade mål och indikatorer. Inom varje målområde finns ett eller flera resultatmål och för dessa beskrivs aktuellt nuläge och kända utmaningar, och därefter uttrycks den politiska viljan under rubrikerna ”prioriterad utveckling” och ”uppdrag”. De specifika uppdragen kompletterar målen och anger mer konkret den politiska viljan om vad som ska ske under planperioden.

Under målområdet *En stark och uthållig ekonomi* finns målen *Regionen ska uppnå fastställt ekonomiskt resultat (balanskravsresultat, exklusive ianspråktagande av tidigare avsättningar)* samt *Regionens finansiella ställning ska vara god* som ska följas upp genom regionens soliditet.

Av regionplanen framgår också att regionstyrelsen kontinuerligt ska följa upp arbetet utifrån regionplanen i månads- och delårsrapporter samt per helåret i årsredovisningen. Styrelsen ska rapportera de två delårsrapporterna (per april och augusti) samt årsredovisningen till regionfullmäktige. samtliga verksamheter ska följa upp mål och ekonomiska ramar för att tidigt upptäcka avvikelser från förväntat utfall, analysera orsaker och föreslå åtgärder.

Utöver ovanstående styrande dokument finns även *Detaljbudgetanvisningar 2023 Region Västmanland*. Huvudsaklig målgrupp för dokumentet är ekonomichefer, controllers och HR konsulter. I dokumentet anges övergripande tidplan och hur ansvarsfördelning för genomförande av detaljbudgetarbetet 2023 är uppdelat. Anvisningarna är koordinerade med de regionövergripande tidplanerna för regionplan, budget och förvaltningsplan. Enligt våra intervjuer finns det ett behov av att se över och i vissa fall komplettera anvisningar och riktlinjer så att de är helt anpassade efter den nya organisationen.

I anvisningarna beskrivs på övergripande nivå vilka förutsättningar som gäller för budgetarbetet inför år 2023. Centrala delar i anvisningarna är hur personalbudgetering ska hanteras samt kostnader för inhyrd personal. Vidare behandlas budgetering av driftskostnader. Det framgår att uppräknig av budget ska ske utifrån kända förändringar och information om kända förändringar i produktion, verksamhet samt medicinsk utveckling. Hänsyn måste också tas till ekonomiskt läge för verksamheten.

Bedömning

Finns det tydliga etablerade regler och riktlinjer för ekonomistyrningsprocessen på både regionövergripande nivå och på nämndsnivå?

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

Den regionövergripande mål- och budgetprocessen beskrivs i processbeskrivning för planeringsprocessen och på motsvarande sätt behandlas uppföljningsprocessen. Det finns särskilda anvisningar och riktlinjer för regionens budgetarbete som beskriver övergripande tidplan, förutsättningar samt särskilt beskriver effektiviseringskrav. Regionen

Regionstyrelsen ska vid fyra tillfällen under verksamhetsåret ta del av helårsprognosen i samband med månadsrapporter samt i delårsrapporterna per april och augusti.

Vidtagna åtgärder

Revisionsfråga 3: Vidtar hälso- och sjukvårdsnämnden åtgärder för att åstadkomma en ekonomi i balans?

Iakttagelser

I våra intervjuer framkommer att hälso- och sjukvårdsverksamheten som tidigare organiserats under regionstyrelsen, under ett flertal år har arbetat med olika åtgärdsprogram för att uppnå ekonomi i balans.

Vi har i vår granskning genomfört en genomgång av samtliga protokoll för Hälso- och sjukvårdsnämndens sammanträden under 2023. Det framgår att nämnden i huvudsak fattat följande beslut om åtgärder under 2023 utifrån nämndens ekonomiska läge.

2023-03-22 § 32 Årsredovisning 2022 för Hälso- och sjukvårdsförvaltningen

Enligt uppdrag i förvaltningsplanen 2022 gjorde förvaltningen under våren en konsultutredning av nuvarande och kommande vårdbehov i syfte att nå en långsiktigt hållbar hälso- och sjukvård. Regionstyrelsen beslutade 2022-06-15 att utredningens förslag till lämpliga delar ska inarbetas i förvaltningsplan 2023–2025 med syfte att på sikt uppnå balans mellan verksamhet och finansiering.

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande:

- Förvaltningsdirektören för Hälso- och sjukvårdsförvaltningen får i uppdrag att, i enlighet med tidigare beslut och inriktning, fortsätta arbetet med att uppnå balans mellan verksamhet och finansiering och återrapportera utfallet till hälso- och sjukvårdsnämnden och regionstyrelsen

2023-03-22 § 33 Månadsrapport februari 2023

Månadsrapport till och med februari 2023 redovisas. Förvaltningen prognostiserar ett helårsresultat på -890 mnkr i ett intervall på +20/-50 mnkr. Det prognostiserade underskottet är kopplat till den ingående obalansen i förvaltningsplanen på - 800 mnkr och i övrigt ökade kostnader för externt inhyrd personal, köpt vård och läkemedel. Försiktig bedömning av statsbidrag tillgänglighet och vårdplatser belastar också prognosen.

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande:

- Nämnden noterar avvikelser från budget för perioden och det prognostiserade underskottet i helårsresultatet. Nämnden kommer noggrant att följa förvaltningens pågående arbete med att få en ekonomi i balans.
- Förvaltningsdirektören får i uppdrag att informera regionstyrelsen om månadsrapporten.
- Nämnden uppmärksammar regionfullmäktige på det prognostiserade underskottet i helårsresultatet och överlämnar månadsrapporten för kännedom.

2023-04-12 § 53 Månadsrapport mars 2023

Hälso- och sjukvårdsförvaltningen redovisar ett ackumulerat resultat på -259,5 miljoner kronor, 242,9 miljoner kronor sämre än budget. Underskottet är i huvudsak kopplat till den i förvaltningsplanen beskrivna ingående obalansen på -800 miljoner kronor, samt i februari rapport redovisade avvikelser. Årsprognosen är oförändrat -890 mnkr i enlighet med februari rapport.

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande:

- Nämnden noterar avvikelser från budgeten för perioden och det prognostiserade underskottet. Nämnden kommer noggrant att följa förvaltningens pågående arbete med att få en ekonomi i balans.
- Förvaltningens månadsrapport för mars 2023 läggs till handlingarna.

2023-05-24 § 62 Delårsrapport 1 för Hälso- och sjukvårdsförvaltningen

Delårsrapport 1 till och med sista april 2023 redovisas. Hälso- och sjukvårdsförvaltningen redovisar ett resultat per sista april på -399,8 miljoner kronor, 361,6 miljoner kronor sämre än budget. Förvaltningen prognostiserar ett helårsresultat på -1 030 miljoner kronor i ett intervall +50/-50 miljoner kronor. Det prognostiserade underskottet är kopplat till den ingående obalansen i förvaltningsplanen på -800 miljoner kronor och i övrigt ökade kostnader för externt inhyrd personal, ökade kostnader för egna medarbetare samt tillgänglighetssatsningar. Ofinansierad covidvaccination under andra halvåret belastar också prognosen. Hälso- och sjukvårdsdirektören informerar om att åtgärder för att förbättra ekonomin handlar om att se över bemanning, storlek på vårdavdelningar, ökad restriktivitet gällande konferenser och utbildningar samt åtgärder i förvaltningsplan och budget 2023. Arbetet med att bli oberoende av hyrpersonal pågår. Nämnden diskuterar bland annat utveckling av IT-stöd, den oroande ekonomiska utvecklingen, personaltillgång när hyrpersonalen minskas, vårdtyngd i dag jämfört med

2019 och om motsvarande bemanningsgrad som då räcker i dag, initiala konsekvenser och prioriteringar vid minskning av hyrpersonalen, vikten av omställning till Nära vård och möjliga effekthemtagningar, önskemål om fördjupning för nämnden om åtgärder och effekthemtagningar.

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande:

- Nämnden noterar avvikelserna från budget för perioden och den försämrade helårsprognosen från februari. Nämnden ger i uppdrag till förvaltningen att genomföra föreslagna åtgärder samt ta fram underlag för ytterligare åtgärder för politisk bedömning. Återrapport till nämnden ska ske kontinuerligt.
- Förvaltningsdirektören får i uppdrag att informera regionstyrelsen om delårsrapporten.

Regionfullmäktige har den 13 juni 2023 i samband med ärendet delårsboksutslut 1 behandlat nödvändigheten i att ställa om mot framtidens hälso- och sjukvård vilket innebär strukturella förändringar.

Fullmäktiges beslutar enligt regionstyrelsens förslag att:

- Regionstyrelsen ser allvarigt på det ekonomiska läget för regionen och det ökande underskottet i hälso- och sjukvårdsnämnden. Hälso- och sjukvårdsnämnden får i uppdrag att utöver redan presenterade åtgärder om 64 miljoner kronor vidta ytterligare åtgärder med en ekonomisk effekt 2023.

2023-09-25 § 102 Delårsrapport 2 för Hälso- och sjukvårdsförvaltningen

Hälso- och sjukvårdsförvaltningen redovisar ett resultat per sista augusti på – 642,2 miljoner kronor, 718,5 miljoner kronor sämre än budget. Förvaltningen prognostiserar ett helårsresultat på – 1 040 miljoner kronor i ett intervall +40/-40 miljoner kronor. Nämnden diskuterar bland annat ökat behov av sjukvård till följd av åldrande befolkning, behov av inhyrda läkare, suicidrapport, trend och prognos för hyrpersonal samt åtgärder för att bryta kostnadsutvecklingstakten.

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande:

- Nämnden noterar avvikelserna från budget för perioden och den försämrade helårsprognosen från april. Nämnden ger förvaltningsdirektören i uppdrag att genomföra föreslagna åtgärder under resterande del av året samt ta fram underlag för ytterligare åtgärder till kommande förvaltningsplan för politisk bedömning.

2023-09-25 § 110 Utökning av Hälso- och sjukvårdsförvaltningens åtgärder för förbättrad ekonomi

Regionfullmäktige gav den 13 juni 2023 §79 hälso- och sjukvårdsnämnden i uppdrag att, utöver redan presenterade åtgärder om 64 miljoner kronor, vidta ytterligare åtgärder

med en ekonomisk effekt 2023. Hälso- och sjukvårdsdirektören redovisar följande identifierade åtgärder med exempel och förväntade ekonomiska effekter:

Åtgärder	Exempel och förväntad effekt
Restriktivitet vid upphandling – såväl för nya som förlängda avtal	Upphandling kiropraktorer och naprapater, 2 miljoner kronor lägre kostnad per år från 2024.
Intensifiera arbetet med striktare avtalstrohet	Potential 1 miljon kronor 2023, uppskattat 10 miljoner per år, beroende på arbetssätt
Genomföra verksamhetsmässiga förändringar med effekthemtagning via ökad produktivitet eller minskade kostnader.	Röntgen Köping, 800 extra CT om året, till ett värde av två miljoner kronor på årsbasis. Motsvarar cirka 0,5 miljon kronor 2023.
Verkställa förnyade arbetssätt som ger ekonomisk effekthemtagning	Förnyade arbetssätt i samband med utökad egen provtagning. 1,3 miljoner kronor 2024
Se över förändring i uppdrag och organisation	Förändring i asylhälsans uppdrag, för HSF ca 1-3 mkr 2024, ca 3-5 mkr 2025

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande:

- Hälso- och sjukvårdsdirektören får i uppdrag att, utöver tidigare presenterade åtgärder om 64 miljoner kronor, genomföra vid mötet redovisade åtgärder samt fortsätta utreda vidare åtgärder för en långsiktigt sänkt kostnadsnivå och kostnadsutveckling.

2023-11-13 §144 Viljeinriktning för oberoende av hyrpersonal

Hälso- och sjukvårdsförvaltningen beslutade under våren 2023 att kraftigt minska inhyrd bemanning med målet att bli oberoende under hösten 2024. Genom ett beslut om viljeinriktning ges politiskt stöd till detta arbete och en prioriteringsmässig vägledning.

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande:

- Hälso- och sjukvårdsnämnden ställer sig bakom viljeinriktningen att minska hyrbemanningen, med målet att vara oberoende av hyrbemanning hösten 2024.
- Hälso- och sjukvårdsdirektören får i uppdrag att vid nämnden i december 2023 redovisa alla pågående insatser för att minska hyrpersonal.
- Hälso- och sjukvårdsdirektören får i uppdrag att i samverkan med berörda fackförbund ta fram ytterligare åtgärder för att minska andelen hyrpersonal inom hälso- och sjukvårdsförvaltningen.
- Hälso- och sjukvårdsdirektören får i uppgift att kontinuerligt återrapportera till nämnden om arbetet med oberoende av hyrbemanning och konsekvenser för verksamhet och tillgänglighet.

Utöver ovanstående beslut har nämnden även löpande tagit del av ekonomiska lägesrapporter och muntlig information avseende pågående arbete med åtgärder för en ekonomi i balans.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningen fick i förvaltningsplanen 2023 ett uppdrag att ta fram en konkretiserad målbild för hälso- och sjukvården 2029. Hälso och sjukvårdsförvaltningen har tagit fram beslutsunderlag för *Konkretiserad målbild för Hälso- och sjukvården 2029, Dnr: HSF230512*. I underlaget beskrivs strukturella förutsättningar och förändrade arbetssätt för omställningsarbetet som föreslås. En av de bärande ideerna är en förflyttning mot nära vård. Vård som sker ofta behöver vara nära, medan vård som behövs mer sällan föreslås koncentreras till ett eller få ställen. En förstärkt primärvård och närsjukvård bedöms att minska behovet av specialistvård och inläggningar på sjukhus. detta ska ske genom att när Västmanlands nya sjukhus står klart i Västerås så är det dimensionerat för att ha kapacitet för hela länets operationsbehov och allt specialiserat akut omhändertagande. Specialiserad vård som ur patienternas perspektiv sker sällan kan då koncentreras till ett ställe. De ekonomiska effekterna beskrivs uppgå till 162 mkr per år. Samtidigt poängteras att även om *Hälso- och Sjukvården 2029* bidrar till en lägre kostnadsnivå och förutsättningar för ytterligare omställningsarbete kommer det inte ensamt att lösa regionens ekonomiska utmaningar. Fortsatt arbete med sparåtgärder och förändrade arbetssätt kommer att vara viktigt. Regionfullmäktige har den 2024-02-13 antagit förslaget.

Bedömning

Vidtar Hälso- och sjukvårdsnämnden åtgärder för att åstadkomma en ekonomi i balans?

Vi bedömer revisionsfrågan **ej** uppfylld.

Hälso- och sjukvårdsverksamheten i regionen har haft årligen återkommande underskott. Detta beskrivs i flera av de Regionplaner och budgethandlingar som vi tagit del av. I Regionplan och budget 2023-2025 beräknas det ingående underskottet vara -800 miljoner kr. Nämnden har beslutat om ett flertal åtgärdspaket samt aktiviteter under året i syfte att minska kostnaderna. Det mest omfattande är *Hälso- och Sjukvården 2029* som beslutades i början av 2024. Även i underlaget till beslutet av *Hälso- och Sjukvården 2029* konstateras att det kommer att krävas ytterligare åtgärder för en ekonomi i balans. Vi har i vår granskning inte tagit del av något heltäckande förslag eller handlingsplan som beaktar hälso- och sjukvårdens totala underskott.

Vår sammantagna bedömning är att hälso- och sjukvårdsnämnden inte vidtagit tillräckliga åtgärder för en ekonomi i balans under år 2023.

Återrapportering

Revisionsfråga 4: Säkerställer hälso- och sjukvårdsnämnden att nämnden erhåller löpande återrapportering om beslutade åtgärder och dess effekt?

lakttagelser

Enligt våra intervjuer sker regelbunden rapportering till nämnden av verksamhetsfrågor inklusive ekonomisk rapportering i samband med ordinarie uppföljningsprocess i regionen. Det finns en särskild sida på regionens intranät där information om pågående åtgärder samlas. Informationen presenteras bland annat i olika dashboards, som är ett visuellt hjälpmedel för att samla in och visa upp data.

Utöver den skriftliga rapportering tar nämnden del av muntlig muntlig information vid samtliga nämndsammanträden.

Nämnden har den 2023-03-22 beslutat att ge Förvaltningsdirektören för Hälso- och sjukvårdsförvaltningen uppdrag att fortsätta arbetet med att uppnå balans mellan verksamhet och finansiering och återrapportera utfallet till hälso- och sjukvårdsnämnden och regionstyrelsen. Nämnden skriver i beslutet att förvaltningens pågående arbete med att få en ekonomi i balans ska följas.

Efter att delårsrapport 1 presenterats för nämnden den 2023-05-24 ger nämnden uppdrag att ta fram ytterligare åtgärder för politisk bedömning, återrapport till nämnden ska ske kontinuerligt. Regionfullmäktige gav den 2023-06-13 sedan nämnden i uppdrag att, utöver redan presenterade åtgärder om 64 miljoner kronor, vidta ytterligare åtgärder med en ekonomisk effekt 2023.

Beslutet den 2023-11-13 som berör viljeinriktning för oberoende av hyrpersonal ska också återrapporteras kontinuerligt till nämnden.

Enligt våra intervjuer upplevs det som svårt att se vilken effekt de åtgärder som vidtagits fått och även beräknas få, ett problem som lyfts är att det varit svårt att veta hur det ska mätas och följas upp vilket resulterat i att uppföljningen till stor del baseras på de olika åtgärdernas status, om de är påbörjade, pågående eller avslutade. Vi har i vår granskning genomfört en genomgång av samtliga protokoll för Hälso- och sjukvårdsnämndens sammanträden under 2023. Det framgår att nämnden erhåller information angående de åtgärder som beslutats. I nämndens årsbokslut för 2023 finns en redovisning av ekonomisk effekthemtagning av aktiviteter som genomförs under 2023. Sammanlagt fem aktiviteter redovisas med realiserad effekt under 2023. Totalt realiserat belopp uppgår till 25 miljoner kr.

Utöver det redovisas tillkommande uppdrag över tid samt aktiviteter som vidtas i budget 2024. Detta inkluderar större strukturella åtgärder som exempelvis projektet med Hälso-sjukvården 2029 samt oberoende av inhyrd personal. Den totala beräknade effekten av dessa åtgärder uppgår till mellan 404-429 miljoner kr.

Bedömning

Säkerställer hälso- och sjukvårdsnämnden att nämnden erhåller löpande återrapportering om beslutade åtgärder och dess effekt?

Vi bedömer revisionsfrågan som **delvis** uppfylld

Vi kan i vår granskning konstatera att hälso- och sjukvårdsnämnden tagit del av återrapportering av de uppdrag som beslutats. Rapportering har skett både muntligt och skriftligt. Information avseende pågående besparingsprogram, uppdrag och liknande presenteras på regionens intranät genom bla dashboards där exempelvis övergripande tidplan och beräknad effekt framgår.

Vi noterar i vår granskning att återrapporteringen av uppdragen kan kompletteras genom att tydligare beskriva tidsplanen för när åtgärderna beräknas ge effekt, samt en uppskattning av vilka kostnadsreduceringar de beräknas ge. Vi bedömer att en tydligare färdplan som inkluderar delmål skulle underlätta nämndens arbete med att följa upp och vid behov fatta ytterligare beslut.

Uppsiktsplikt

Revisionsfråga 5: Vidtar regionstyrelsen åtgärder utifrån sin uppsiktsplikt vid befarat ekonomiskt underskott?

lakttagelser

Regionfullmäktige beslutade 2022-04-26 § 48 om en ny politisk organisation för mandatperioden 2022-2026. Två nya nämnder inrättas, en hälso- och sjukvårdsnämnd och en regional utvecklingsnämnd. Hälso- och sjukvårdsnämnden har ansvar för övergripande planering och ledning av hälso- och sjukvård, tandvård samt stöd och service till vissa funktionshindrade. Regionala utvecklingsnämnden övertar det övergripande och samordnande ansvaret för de regionala utvecklingsfrågorna från regionstyrelsen. I samband med inrättandet av de två nya nämnderna avvecklas regionstyrelsens utskott för folkhälsa och sjukvård och utskott för regional utveckling. Regionfullmäktige beslutade i oktober 2022 om att avveckla kultur- och folkbildningsnämnden, där ansvar och uppdrag överfördes till regionala utvecklingsnämnden

I regionstyrelsens reglemente för 2022-2026 (beslutad av regionfullmäktige 2022-10-15 § 118) framgår att regionstyrelsen ansvarar för att leda, styra och samordna förvaltningen av regionens angelägenheter och ha uppsikt över övriga nämnders verksamhet, över regionens bolag och sådana kommunalförbund som regionen är medlem i. Vidare ska styrelsen leda, styra och samordna arbetet med mål, riktlinjer och ekonomiska ramar för hela regionens verksamhet och ta nödvändiga initiativ, övervaka att regionfullmäktiges mål, policy och ekonomi följs, att räkenskaperna är rättvisande, att den interna kontrollen är tillräcklig samt att se till att uppföljning sker till fullmäktige från

samtliga nämnder och bolag. I hälso- och sjukvårdsnämndens reglemente för 2022-2026 (beslutad av regionfullmäktige 2022-06-14 § 86) samt i regionala utvecklingsnämndens reglemente 2022-2026 (beslutad av regionfullmäktige 2022-06-14 § 86) framgår att i respektive nämnds uppdrag ingår att löpande informera regionstyrelsen om strategiska frågor. Vidare ska nämnderna rapportera om ekonomi, prestationer och kvalitet i enlighet med regionstyrelsens anvisningar.

I Region Västmanland reglemente för intern kontroll (beslutad av regionfullmäktige 2022-06-14 § 85) framgår att regionstyrelsen har ansvaret för att se till att det finns en god intern kontroll hos regionens samtliga verksamheter. Regionen har även upprättat dokumentet *Riktlinje för regionens styrprocess* (beslutad av regionstyrelsen 2023-06-14 § 140) som beskriver regionens planering, genomförande och uppföljning av verksamheten. I dokumentet beskrivs att regionstyrelsen har uppsiktsplikt enligt kommunallagen (6 kap 1 §) avseende all verksamhet oavsett driftsform.

Regionstyrelse och nämnder ska kontinuerligt följa upp hur arbetet löper via månads och delårsrapportering. Den samlade återkopplingen av planeringen för hela året kommer i årsredovisningen. Styrelsen rapporterar till fullmäktige i två delårsrapporter och en årsredovisning. Delårsrapporterna ska innehålla en beskrivning av arbetet för att nå målen, åtgärder som behöver vidtas och en ekonomisk helårsprognos.

Vi kan i den genomgång av styrelsens protokoll som vi genomfört konstatera att regionstyrelsen erhåller ekonomisk rapportering från respektive nämnd via den regionövergripande månadsrapporten vid varje sammanträde. Regionstyrelsen tar även del av respektive nämnds delårs- och årsbokslut samt uppföljning av internkontrollplan.

Som en del av uppsikten genomför regionkontoret uppföljningsdialoger med förvaltningsdirektörerna i samband med delårs- och helårsbokslut. Inga uppföljningar görs däremot med representanter från nämnderna, exempelvis genom nämndpresidium.

Vid våra intervjuer beskrivs att regionstyrelsen i huvudsak vidtar åtgärder om någon nämnd uppvisar återkommande ekonomiska underskott eller om annat behov uppstår. Det framkommer även att de åtgärdsförslag som hälso- och sjukvårdsnämnden presenterat borde föranlett att styrelsen ställt krav på att nämnden preciserat när i tid de olika förslagen dels ska genomföras och när de beräknas ge effekt.

Hälso- och sjukvårdsnämnden prognostiserade underskott har under året vuxit från ca 800 mnkr till 1 033 mnkr. Vi har i vår granskning kontrollerat regionstyrelsens protokoll under år 2023. Vid vår genomgång framgår att styrelsen i huvudsak fattat följande beslut om åtgärder under 2023 utifrån sin uppsiktsplikt:

Regionstyrelsen 2023-03-28 § 51 - ärende Månadsrapport februari 2023

Regionstyrelsen ser allvarigt på det ökade underskottet för hälso- och sjukvårdsnämnden och kommer följa utvecklingen noga. Regionstyrelsen beslutar att

uppmärksamma regionfullmäktige på det prognostiserade underskottet i helårsresultatet för regionen som helhet och överlämnar månadsrapporten för kännedom.

2023-05-30 § 124 - Delårsrapport 1 2023

Regionstyrelsen beslutar att föreslå regionfullmäktige att besluta om att:

- Hälso- och sjukvårdsnämnden får i uppdrag att utöver redan presenterade åtgärder om 64 miljoner kronor vidta ytterligare åtgärder med en ekonomisk effekt 2023.
- Alla nämnder och förvaltningar ska under resten av 2023 beakta kostnadsrestriktivitet för att dämpa kostnadsutvecklingen och därmed bidra till att minska regionens totala underskott.
- Regionstyrelsen får i uppgift att tillskriva Finansdepartementet och påtala behovet av statliga åtgärder för att lindra det ekonomiskt utsatta läget.
- Regionstyrelsen får i uppgift att ta fram en åtgärdsplan för återställning av den del av regionens underskott som ej täcks av tidigare avsatta medel.

2023-10-03 § 194 - Delårsrapport 2

Regionstyrelsen fattar beslut om att föreslå regionfullmäktige att besluta om att ge regionstyrelsen i uppgift att:

- Regionövergripande se över och där så är lämpligt ompröva beslutade investeringar.
- Regionövergripande genomföra översyn av administrativa lokaler i syfte att förtäta.
- Genomlys större pågående och avslutade projekt för att synliggöra och säkerställa effekthemtagning.

2023-11-21 § 266 Månadsrapport oktober 2023

Regionstyrelsen beslutar följande:

- Förvaltningar med tillhörande nämnder får i uppdrag att vid regionstyrelsen den 30 januari 2024 presentera vilka åtgärder, med skattade effekter, som genomförs för att sänka kostnadsökningstakten 2024.
- Regiondirektören ges i uppgift att under kvartal 1 2024 ta fram förslag och omprioriteringar i syfte att minska regionens underskott inklusive åtgärder som krävs för att återställa de underskott som ej täcks av tidigare avsättningar i eget kapital.
- Regionstyrelsen understryker behovet av ökad kostnadsrestriktivitet inom samtliga verksamheter under resterande del av 2023 samt kommande år.
- Månadsrapport oktober 2023 för Region Västmanland läggs till handlingarna.

Det framgår av våra intervjuer och även av den protokoll granskning som vi genomfört att Regionstyrelsen utöver de beslut som beskrivits ovan regelbundet tagit del av ekonomiska rapporter från verksamheten.

Bedömning

Vidtar regionstyrelsen åtgärder utifrån sin uppsiktsplikt vid befarat ekonomiskt underskott?

Vi bedömer revisionsfrågan som **delvis** uppfylld.

I vår granskning kan vi konstatera att det sker löpande uppföljning av det ekonomiska läget i regionen. Regionstyrelsen har inte upprättat någon särskild riktlinje som beskriver och reglerar vad som ingår i styrelsens uppsikt och hur den ska utövas.

Vi konstaterar att regionstyrelsen beslutar om att nämnd ska vidta åtgärder när det föreligger återkommande ekonomiska underskott. Regionstyrelsens begäran av vidtagna åtgärder motsvarar dock inte den obalans som råder mellan beslutad budget och kostnaderna inom hälso- och sjukvården. Det är i återkopplingen till regionstyrelsen även svårt att överblicka effekten av vidtagna åtgärder.

I både regionplan och budget 2023-2025 framgår följande skrivning med hänvisning till obalansen om 800 mnkr avseende hälso och sjukvårdens verksamhet: "Obalansen måste successivt och på sikt arbetas bort genom att kostnadsutvecklingstakten understiger intäkternas utveckling. Prioriteringar, kostnadskontroll, samt förändrade arbetssätt och flöden för effektiv resursanvändning inom såväl stöd- som kärnverksamheter under hela planperioden är därför nödvändigt."

Regionstyrelsen behöver enligt vår bedömning säkerställa att det vid ingången av ett budgetår finns balans mellan finansiering och verkliga kostnader. Vid obalanser riskerar det budgetens styrande effekt.

Samlad bedömning

PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Region Västmanland genomfört en granskning av vidtagna åtgärder för en ekonomi i balans. Syftet är att bedöma om hälso- och sjukvårdsnämnden säkerställt att nämndens verksamhet bedrivits ekonomiskt tillfredsställande och med tillräcklig intern kontroll. Syftet är därtill att bedöma om regionstyrelsen fullgjort sin uppsiktsplikt när det gäller HSN:s ekonomiska förvaltning.

Den sammanfattande bedömningen är att hälso- och sjukvårdsnämnden:

- **inte** säkerställt att nämndens verksamhet bedrivits ekonomiskt tillfredsställande.
- **delvis säkerställt** att nämndens verksamhet bedrivits med tillräcklig intern kontroll.

Den sammanfattande bedömningen är att regionstyrelsen **delvis** utövat sin uppsiktsplikt avseende Hälso- och sjukvårdsnämndens ekonomiska förvaltning.

Rekommendationer

Med utgångspunkt från de iakttagelser och bedömningar som har framkommit i granskningen lämnar vi följande rekommendationer.

Regionstyrelsen rekommenderas att:

- Ta fram en särskild riktlinje som beskriver och reglerar vad som ingår i styrelsens uppsikt och hur den ska utövas.
- Mer aktivt följa hälso- sjukvårdsnämnden arbete med åtgärder i ekonomi i balans

Hälso- och sjukvårdsnämnden rekommenderas att:

- Ta fram en handlingsplan/åtgärdsplan för att hantera nämndens totala underskott. Handlingsplanen kan med fördel delas in i delmål som kan mätas och följas upp.

2024-04-05

Henrik Fagerlind

Lars Dahlin

Uppdragsledare

Projektledare

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av Region Västmanlands förtroendevalda revisorer enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplan från den 2023-10-12. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.

Regionkontoret, Centrum för ekonomi stab
Cecilia Aldén
Epost: cecilia.alden@regionvastmanland.se
Telefon:

Regionens revisorer

YTTRANDE ÖVER YTTRANDE REGIONSTYRELSEN INSATSER FÖR EN EKONOMI I BALANS

PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Region Västmanland genomfört en granskning. Granskningens syfte är bedöma om hälso- och sjukvårdsnämnden säkerställt att nämndens verksamhet bedrivits ekonomiskt tillfredsställande och med tillräcklig intern kontroll. Syftet är därtill att bedöma om regionstyrelsen fullgjort sin uppsiktsplikt när det gäller hälso- och sjukvårdsnämndens ekonomiska förvaltning.

Revisorernas bedömning:

Den sammanfattande bedömningen är att hälso- och sjukvårdsnämnden:

- inte säkerställt att nämndens verksamhet bedrivits ekonomiskt tillfredsställande,
- delvis säkerställt att nämndens verksamhet bedrivits med tillräcklig intern kontroll.

Den sammanfattande bedömningen är att regionstyrelsen delvis utövat sin uppsiktsplikt avseende hälso- och sjukvårdsnämndens ekonomiska förvaltning.

Revisorernas rekommendation:

Regionstyrelsen rekommenderas att ta fram en särskild riktlinje som beskriver och reglerar vad som ingår i styrelsens uppsikt och hur den ska utövas samt att mer aktivt följa hälso- och sjukvårdsnämndens arbete med åtgärder för ekonomi i balans.

Regionstyrelsens yttrande:

Regionstyrelsen kommer att se över de styrande dokument som finns gällande uppsikten och komplettera vid behov.

I mallen för uppföljning 2024 finns krav på redovisning av effekthemtagning av aktiviteter, investeringar och projekt med avseende på tid, beräknad effekt och realiserad effekt. På detta sätt kan styrelsen mer aktivt följa hälso- och sjukvårdsnämndens (och även andra nämnder och förvaltningar) arbete med åtgärder för ekonomi i balans. Från 2024 medverkar regionstyrelsens presidium i uppföljningsdialogen gällande bokslut med nämnder och förvaltningar vilket ger ökad möjlighet till fördjupad dialog. Uppföljningsdialogerna återrapporterades därefter till Regionstyrelsen 2024-04-29.

För Klicka eller tryck här för att ange svarande instans.

Mikael Andersson Elfgren
Ordförande
Regionstyrelsen

Maria Linder
Regiondirektör

13

RV230943



Regionstyrelsen: 2023-10-24

Nämndinitiativ: Politikerna klarar sig utan höjda arvoden

Politikers arvoden följer det inkomstbasbelopp som gäller för januari månad innevarande år. År 2023 är inkomstbasbeloppet 74 300 kronor. Ett heltidsuppdrag som regionråd i Region Västmanland innebär 95 procent av inkomstbasbeloppet per månad. Enligt regionfullmäktiges regelverk utgår arvoden för deltidspolitiker på möten, kurser och konferenser från nivån på inkomstbasbeloppet.

Varje år räknas inkomstbasbeloppet upp, vilket innebär att samtliga förtroendevalda kommer att få höjda arvoden. Samtidigt kämpar hälso- och sjukvården och de andra verksamheterna med tuffa sparkrav. Regionen kommer att göra ett underskott i år, främst kopplat till inflationen, men även till följd av inhyrd personal och ökade kostnader för till exempel köpt vård och läkemedel.

Vi i Vänsterpartiet anser att även förtroendevalda kan bidra mer än idag med att få regionens ekonomi i balans. Det handlar både om att spara pengar, men även om att föregå med gott exempel.

Vänsterpartiet vill därför

Att politikerarvodena i Region Västmanland under 2024 ska frysas på nuvarande nivå, enligt inkomstbasbeloppet för 2023.

Heidi-Maria Wallinder (V)

Datum

Vårt diarienummer

Klicka eller tryck här **RV230943**

för att ange datum
för det möte då
återrapporten ska
behandlas.

ÅTERRAPPORT NÄMNDINITIATIV: POLITIKERNA KLARAR SIG UTAN HÖJDA ARVODEN

Heidi-Maria Wallinder (V) föreslår i ett nämndinitiativ inkommet 2023-10-24 att politikerarvodena i Region Västmanland under 2024 ska frysas på nuvarande nivå, enligt inkomstbasbeloppet för 2023.

Återrapport

Villkoren för politikerarvoden beslutas av regionfullmäktige inför varje ny mandatperiod och utgår från inkomstbasbeloppet. Ersättningen gäller ett år i sänder och följer det inkomstbasbelopp som gäller för januari månad innevarande år. Enligt fullmäktiges arbetsordning är det demokratiberedningen som har till uppgift att vid behov ta initiativ till ändringar.

Förslag till beslut

Nämndinitiativet avslås.

14

RV240134

NÄMNDINITIATIV REGIONSTYRELSEN 2024-01-30

Regionstyrelsen beslutade 2021-12-14 att höja friskvårdsbidraget till 3000 kr/anställd och år från och med 2022-01-01. Samtidigt fick Epassi ta över hanteringen av friskvårdsbidraget då det skulle minska administrationen kring friskvårdsbidraget.

Från de fackliga kom en oro kring att de mindre företagen inte skulle kunna leverera friskvård då de ej mäktade med kostnaden som Epassi skulle innebära för dem.

Vet Region Västmanland hur samarbetet med Epassi fungerar? Har fler medarbetare använt friskvårdsbidraget? Har administrationen minskat kring friskvårdsbidraget? Hur många mindre företag finns med i Epassis utbud?

Centerpartiet vill

- Att regionstyrelsen ger regiondirektören i uppdrag att utvärdera samarbetet med Epassi.

Västerås 2024-01-30



Barbro Larsson (C) ledamot regionstyrelsen
regionstyrelsen



Magnus Ekblad (C) ersättare

ÅTERRAPPORT NÄMNDINITIATIV ANGÅENDE FRISKVÅRDSBIDRAG OCH E-PASSI

Barbro Larsson (C), Magnus Ekblad (C) föreslår i ett nämndinitiativ inkommet 2024-01-30 att regionstyrelsen ger regiondirektören i uppdrag att utvärdera samarbetet med Epassi.

Återrapport

Utvärdering av samarbete med E-passi sker kontinuerligt gällande uttag av friskvårdsbidraget.

Kvittohantering infördes under våren 2024 för att underlätta för mindre aktörer.

Förslag till beslut

Nämndinitiativet anses besvarat.

15

RV240392

Nämndinitiativ

Regionstyrelsen

ang Anställningsstopp

Den 20/3 meddelade regiondirektör Maria Linder att Region Västmanland inför anställningsstopp tills annat beslut fattas.

Anledningen till att Regionen behöver införa ett anställningsstopp ska vara för att personalkostnaderna är den allra största utgiftsposten som regionen har och vi befinner oss i ett ansträngt ekonomiskt läge med en kostnadsutvecklingstakt som vi inte lyckas bryta.

Vidare lyfter man även att regionen sedan 2019 ökat sin bemanning med 300-400 månadsanställda. Det även efter att det sattes ett mål om att återgå till den nivå av bemanning som var före pandemin, 2019.

Flera av våra verksamheter har under lång tid haft svårigheter med att få medarbetarna att räcka till. Efter kravet om dygnsvila har det blivit än värre. De har en oerhört hård och tung arbetsbelastning och fler medarbetare får arbeta oacceptabelt många övertidstimmar.

Att införa ett anställningsstopp generellt över alla verksamheter trots att man inte är på det säkra med vilka verksamheter det är som utökats onödigt mycket drabbar redan hårt ansatt vårdpersonal.

Med anledning av ovanstående föreslår Sverigedemokraterna:

Att Regionstyrelsen omgående får del av mer exakta siffror på hur många fler månadsanställda vi har blivit inom Region Västmanland sedan 2019 och precisera inom vilka verksamheter samt vilka yrkeskategorier antalet månadsanställda har ökat.

Regionstyrelsen ska även löpande delges en sammanställning av vilka verksamheter och vilka tjänster man fått in "ansökningar om avsteg från anställningsstopp" samt vilka som beviljades, under tiden anställningsstoppet tillämpas.

För Sverigedemokraterna

Gisela Carstinge (SD) Ingvar Jonsson (SD)

ÅTERRAPPORT NÄMNDINITIATIV ANGÅENDE ANSTÄLLNINGSTOPP

Gisela Carstinge (SD), Ingvar Jonsson (SD) föreslår i ett nämndinitiativ inkommet 2024-04-09 att Regionstyrelsen omgående får del av mer exakta siffror på hur många fler månadsanställda vi har blivit inom Region Västmanland sedan 2019 och precisera inom vilka verksamheter samt vilka yrkeskategorier antalet månadsanställda har ökat. Regionstyrelsen ska även löpande delges en sammanställning av vilka verksamheter och vilka tjänster man fått in "ansökningar om avsteg från anställningsstopp" samt vilka som beviljades, under tiden anställningsstoppet tillämpas.

Återrapport

Utveckling av antal månadsanställda från 2019/2020 till att anställningsstoppet infördes presenterades övergripande för Regionstyrelsen i maj och en mer detaljerad presentation hålls vid sittande möte.

Antal anställda och avsteg från anställningsstopp kan följas löpande i rapporter som nås via intranätet; antal anställda i [Regiongemensamma nyckeltal](#) och avsteg i [Avsteg från anställningsstopp](#). Uppföljning av årsarbetare ingår även i månadsrapportering till Hälso- och sjukvårdsnämnden.

Förslag till beslut

Nämndinitiativet bifalls.

16

RV240545

240528

Nämndinitiativ – Bojkotta Israeliska varor



I efterdyningarna av Rysslands fullskaliga ockupation av Ukraina beslutade Region Västmanland att bojkotta ryska varor, och detta innebär fortfarande tomma hyllor. Bojkott är ett bra medel för att signalera att man tar avstånd från folkrättsvidriga överträdelser och ett reellt sätt att påverka ockupationsmaktens ekonomiska förutsättningar.

Vi i Vänsterpartiet var givetvis överens om vikten av att bojkotta ryska varor och delar bilden av att alla handlingar, stora som små, som markerar mot olagliga krigsföringar är viktiga. Därför vill vi att Region Västmanland också bojkottar varor från Israel, i och med det pågående folkmordet mot det palestinska folket i Gaza och på Västbanken. Det finns regioner som redan börjat diskutera detta, och kommuner som Göteborg har gått så långt att de redan beslutat om att skärpa inköpskraven så att varor från Israel och andra ockupationsmakter stoppas.

Vänsterpartiet yrkar därför att:

Region Västmanland bojkottar varor från Israel så länge den olagliga ockupationen av Palestina pågår.

Heidi-Maria Wallinder, ordinarie ledamot i Regionstyrelsen

Felicia Granath, ersättare i Regionstyrelsen

Vänsterpartiet

ÅTERRAPPORT NÄMNDINITIATIV – BOJKOTTA ISRAELISKA VAROR

Heidi-Maria Wallinder (V)

Felicia Granath (V) föreslår i ett nämndinitiativ inkommet 2024-05-28 att Region Västmanland bojkottar varor från Israel så länge den olagliga ockupationen av Palestina pågår.

Åtterrappport

Regionstyrelsen har inte för avsikt att införa handelsrestriktioner eller bojkotta varor från Israel. Vidare bör det noteras att Förvaltningsrätten nyligen stoppat Göteborg Stad från att bojkotta varor från Israel. I maj 2024, i ett beslut om inhibition i väntan på en slutlig prövning skriver domstolen att den anser att *”det finns starka skäl som talar för att nämndens beslut att bland annat sluta köpa in produkter ursprungsmärkta av vissa stater är olagligt.*

Förslag till beslut

Nämndinitiativet avslås.

17

RV240135



Regionstyrelsen 2024-01-30

Nämndinitiativ: Staten måste kompensera Västmanland för den afrikanska svinpesten!

I september konstaterade Jordbruksverket att Sverige har fått sina första fall av den smittsamma virussjukdomen afrikansk svinpest som drabbar vildsvin och tamgrisar. Smittade vildsvin påträffades i Fagersta och Norberg vilket hotar hela landets grisproduktion. Utbrottet har lett till allvarliga konsekvenser inte enbart för grisenäringen, utan även för friluftsliv, turism, jakt, jord- och skogsbruk. Kärnområdet i den smittade zonen har stängslats in. För att stoppa smittspridningen har jakt och skogsbruk förbjudits. Det är också förbjudet att plocka bär och svamp, samt alla aktiviteter där människor vistas i skog och mark utanför tomtgränser, anlagda vägar, tävlingsbanor och allmänna badplatser. Smittan bekämpades, men det fanns ingen plan för att hantera övrig samhällspåverkan.

Det här har drabbat mellan 400–500 företagare i det aktuella området hårt. För en del av dem är det redan för sent. Över en natt fick de partiellt näringsförbud. På grund av restriktionerna kan skogsägare inte avverka sin skog, vilket påverkar både skogsägare och sågverk, besök till lokala vandrarhem och Bed & Breakfast har avbokats, och grisuppfödare har tvingats avliva sina friska djur utan att kompenseras för produktionsbortfallet. Den ekonomiska förlusten är både primär och sekundär. Kött, potatis och höbalar från den smittade zonen får inte säljas, och avlivade grisar kan inte längre användas till avel. Försäkringarna täcker ingenting, trots att situationen kräver såväl nyinvesteringar som omprioriteringar.

Förutom att enskilda företagare har fått akuta ekonomiska problem har svinpesten påverkat Västmanlands rykte som besöksmål, något som har tagit många år att bygga upp. Det kvittar att vissa företag finns utanför kärnområdet. De är ändå stämplade för att de hör hemma i Västmanland. De flesta som åker hit gör de för att de vill uppleva vår natur, fiska, bada och vistas i skogen, inte begränsas av restriktioner. Då väljer de hellre en annan plats, i en annan del av landet. All naturturism verkar inte specifikt inom smittzonen, men enstaka kurser äger rum där. Att turister inte längre kommer till länet påverkar även lokala butiker och restauranger. Berörda kommuner har inte rätt att betala ut stöd eller förlägga konferenser hos företag för att hjälpa dem. Skogsarbetare, maskinreparatörer och jägare vill inte besöka området för att inte riskera att dra med sig smitta. Hur situationen kommer att påverka viljan och förutsättningarna att driva liknande företag i Västmanland i framtiden återstår att se.

Många kanske tror att pestens tid är över eftersom restriktionerna i ytterområdet har hävts och inga fler smittade vildsvin har påträffats, men för de

drabbade har problemen bara börjat. Förutom all extra administration och otaliga myndighetskontakter, är det inte en självklarhet att de vågar bygga upp sina verksamheter igen, om svinpesten skulle återkomma. För några är besparingarna snart slut.

När coronapandemin slog till var det ingen tvekan om att staten skulle täcka företagen för deras förluster. Samma borde rimligen gälla vid en epizooti, en farsot där endast djur smittas. Därför är det av principiellt stor betydelse hur den uppkomna situationen fortsatt hanteras. Ett förändrat klimat väntas också leda till fler epizootier i framtiden eftersom temperatur, nederbörd och andra klimatfaktorer kan innebära mer gynnsamma förhållanden för vissa sjukdomar.

Vänsterpartiet vill därför

Att Region Västmanland snarast tillskriver regeringen och påtalar behovet av att skyndsamt kompensera företagen i den smittade zonen. När staten inför restriktioner ska de ersättas av staten.

Heidi-Maria Wallinder (V)

Felicia Granath (V)

ÅTERRAPPORT NÄMNDINITIATIV STATEN MÅSTE KOMPENSERA VÄSTMANLAND FÖR DEN AFRIKANSKA SVINPESTEN!

Heidi-Maria Wallinder (V) och Felicia Granath (V) föreslår i ett nämndinitiativ inkommet 2024-01-30 att staten måste kompensera Västmanland för den afrikanska svinpesten

Återrapport

I samband med att utbrottet av afrikansk svinpest konstaterats i Västmanland tog Region Västmanland redan i tidigt skede en aktiv roll att stödja de drabbade kommunerna. Regelbundna träffar genomfördes med kommunernas näringslivschefer där även drabbade kommuner i Dalarnas län och de kommuner i vårt län som inte drabbats bjöds in, liksom även Länsstyrelsen.

Regionen gav uppdrag till Almi Mälardalen att upprätta en "företagsakut" för drabbade företag, dit även andra stödjande organisationer knöts med särskilda kunskaper inom de branscher som drabbats hårdast. Företagsstöd anpassades för att särskilt kunna stödja företag i det drabbade området.

Regionen genomförde också en kartläggning av alla företag inom det drabbade området och genomförde via Almi Mälardalen intervjuer för att få en fördjupade bild. Underlagen var värdefulla för de drabbade kommunerna men har också kunnat användas i kontakter med myndigheter och departement.

Sveriges Kommuner och Regioner tog en samordnande roll gentemot de drabbade regionerna och kommunerna. De kallade till regelbundna träffar både för tjänstepersoner och politik. Dessa träffar mynnade ut i flera träffar med myndigheter och departement. Även Länsstyrelserna i de berörda länen involverades vid ett par sådana träffar. Ett av de viktiga syftena med dessa träffar var att förmedla vikten av att kompensera företag som drabbats av negativa effekter till följd av utbrottet av afrikansk svinpest, med särskilt fokus på företag som inte haft möjlighet till statliga stöd eller ersättningar utifrån de tolkningar som gjorts av aktuella författningar.

Regionen medverkade också aktivt på flera träffar som genomfördes i de drabbade kommunerna med myndigheter och nationell politik, både för särskilt inbjudna och öppna träffar.

Beslut om kompensation till Fagersta- och Norbergs kommun och drabbat civilsamhälle i dessa kommuner fattades under våren 2024. I juni 2024 beslutade regeringen att ge Tillväxtverket i uppdrag att utreda konsekvenserna för

näringslivet i Fagersta och Norberg, där omfattningen av de ekonomiska konsekvenserna för de företag som inte haft möjlighet till statliga stöd eller ersättningar ska analyseras. Uppdraget ska redovisas senast december 2024.

Vi bedömer att vi gjort vad vi hittills kunnat i frågan. Vi ser ett fortsatt behov av ersättning och avvaktar nu Tillväxtverkets rapport.

Förslag till beslut

Nämndinitiativet anses besvarat.

18

RV230938

Initiativ Regionstyrelsen av Socialdemokraterna

Stoppa tågkaoset inom Region Västmanland

De pendlingsvana invånarna i vår region är sedan en lång tid tillbaka luttrade. De är vana vid att tågtrafiken inte fungerar som den ska och som man ska kunna förvänta sig. En vardag där livspusslet är svårt att få ihop och där tvära kast mellan hopp och förtvivlan tillhör vanligheterna för den som regelbundet måste ta sig till jobbet.

Men frågan är om inte situationen är värre än någonsin nu? Ända sedan Mälardalstrafik genom MTR tog över driften över trafiken på en del av våra sträckor, samtidigt som SJ gjorde interna förändringar, har tågkaoset blivit än värre.

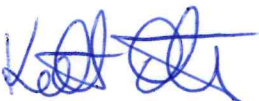
Välbehövliga investeringar i fler tågspår och bättre underhåll behövs – men de senaste årens kaos verkar snarare bero på en kraftig omförmåga hos berörda aktörer att sköta sitt uppdrag. Det är sedan länge ställt bortom alla tvivel att MTR, som kör trafiken på uppdrag av Mälardalstrafik, inte klarar av att leverera mot beställningen. Situationen har varit så allvarlig och fortsätter alltjämt att vara det att man kan undra om de ens hade tänkt sig att leva upp till förväntningarna från början. Upprepade brott mot de avtal som finns gör att länsinvånarna inte får de pendlingsmöjligheter som de behöver och förtjänar.

I det här mycket allvarliga läget är det centralt att politiken agerar. Ägarna av Mälardalstrafik, regionerna inom Mälardalsområdet, måste ta sitt ansvar för att stoppa tågkaoset. Vi menar att det i grunden inte längre finns något samarbete att förhålla sig till mellan Mälardalstrafik och MTR och att vi nu måste ta ställning till hur vi kan säkerställa att tågen börjar gå som de ska igen.

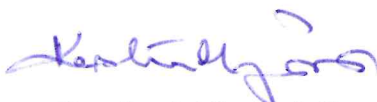
Därför vill vi att Mälardalstrafik ska börja arbetet för att se över alternativen. Ett alternativ kan vara att ta över tågtrafiken i egen regi. På så sätt har vi möjlighet att dra nytta av de stordriftsfördelar som kommer av att vi är flera regioner som samarbetar – men vi förlitar oss inte längre till en aktör som inte har för avsikt att hålla ingångna avtal.

Mot bakgrund av detta föreslår vi:

Att Regionstyrelsen ger Region Västmanlands ägarrepresentant i Mälardalstrafik i uppdrag att driva frågan om att Mälardalstrafik ska initiera ett arbete för att kunna vara redo att så snart som möjligt ta över tågtrafiken inom Mälardalsområdet i egen regi.



Kenneth Östberg (S)



Karolina Myllergård (S)



Marino Wallsten (S)

SVAR NÄMNDINITIATIV: STOPPA TÅGKAOSET INOM REGION VÄSTMANLAND

Kenneth Östberg, Karolina Myllergård och Marino Wallsten, alla (S), föreslår i ett nämndinitiativ inkommet 2023-10-25 att Regionstyrelsen ger Region Västmanlands ägarrepresentant i Mälardalstrafik i uppdrag att driva frågan om att Mälardalstrafik ska initiera ett arbete för att kunna vara redo att så snart som möjligt ta över tågtrafiken inom Mälardalsområdet i egen regi.

Svar

MTR fick 2021 av Mälardalstrafik AB i uppdrag att köra tågtrafiken inom bolagets trafikområde. Sedan starten har MTR dragits med svårigheter att utföra beställd trafik. Bland annat på grund av personalbrist och detta har inneburit en mängd inställda turer och försenade avgångar, vilket påverkat resenärerna negativt. Kvalitetsbristerna har kontinuerligt påtalats och ledde till att styrelsen för Mälardalstrafik AB valde att avsluta avtalet med MTR i förväg. Ett nödavtal med ny leverantör har tecknats för kommande två år. En enlig styrelse valde hösten 2023 att godkänna TED-annonsering för kommande upphandling. Arbetet med att ta fram upphandlingsunderlag för kommande avtal är påbörjat, samtliga beslut tagna i full enighet i både styrelse och ägarråd.

Regionaltågtrafiken i Mälardalen är ett sammanlänkat system med flera olika aktörer. Infrastrukturen i regionen är hårt ansatt och underhållet delvis eftersatt. Det skapar problem som i stor utsträckning påverkar operatörernas förmåga till leverans.

I Sverige har regionaltågtrafiken de senaste decennierna ökat med mer än 270 %. Det är en fantastisk utveckling som visar på vikten av goda kommunikationer och viljan och behovet av resor över länsgränser. Tillsammans med efterdyningarna av pandemin bidrar det till situationen. I landet ser vi flera exempel där operatörer har svårt att leverera beställt kvalitet och likt Mälardalstrafik också tecknat nödavtal.

Det finns mycket lite som pekar på att vi som regioner skulle vara bättre skickade att driva trafiken i egen regi än de världsledande företag som idag finns på marknaden. Vi behöver ha fullt fokus på att säkerställa leverans och ge bolaget goda förutsättningar för att resenärerna ska kunna resa tryggt, säkert och enligt tidtabell.

Förslag till beslut

Nämndinitiativet avslås.

Datum
2024-09-03Vårt diarienummer
RV230938

19

RV230789

Regionkontoret, RF- och RS-sekretariat
Fredrik Alm
Epost: fredrik.alm@regionvastmanland.se
Telefon: +4621176401

TJÄNSTESKRIVELSE UNDERTECKNANDE AV REGIONENS HANDLINGAR – FIRMATECKNARE

Förslag till beslut

Regionstyrelsens ordförande Mikael Andersson Elfgren – vid förfall för honom ersatt av regionstyrelsens 1:e vice ordförande Malin Gabrielsson – i förening med regiondirektör Maria Linder – vid förfall för henne ersatt av ekonomidirektör Katarina Simert – får i uppdrag att på regionens vägnar från och med 2024-09-03 och tills vidare, dock längst till 2026-10-14, underteckna förekommande handlingar angående köp och försäljning av fast egendom, upplåtelse av servitut och nyttjanderätt samt i övriga förekommande fall teckna regionens firma.

Ärendet i korthet

Till följd av pensionsavgång föreslås regionstyrelsen revidera tidigare beslut om firmatecknare.

Beslutet skickas till

Valda

Centrum för ekonomi

20

RV240645

Regionkontoret, RF- och RS-sekretariat
Christina Ersson
Epost: christina.ersson@regionvastmanland.se
Telefon: +4621175740

TJÄNSTESKRIVELSE: SAMMANTRÄDESDAGAR 2025

Förslag till beslut

Regionstyrelsens sammanträdesdagar 2025 fastställs enligt redovisat förslag.

Ärendet i korthet

Regionstyrelsen föreslås sammanträda följande datum under 2025:

Tisdagen den 28 januari
Tisdagen den 4 mars
Tisdagen den 8 april
Tisdagen den 6 maj
Tisdagen den 27 maj
Onsdagen den 11 juni
Tisdagen den 2 september
Tisdagen den 30 september
Tisdagen den 21 oktober
Tisdagen den 18 november
Tisdagen den 9 december

Om inte annat anges sammanträder regionstyrelsen mellan klockan 09.00 och 17.00.

Beslutet skickas till

Intranätet

Extern webbplats

21

RUF240099

Regionala utvecklingsförvaltningen, Samhällsutveckling
Siv Living
siv.living@regionvastmanland.se

EBS STORREGIONAL SYSTEMANALYS 2024

Förslag till beslut

En Bättre Sits storregionala systemanalys 2024 godkänns.

Ärendet i korthet

En Bättre Sits storregionala systemanalys 2024 är en gemensam utvecklingsstrategi för transport- och infrastrukturens systemet i Stockholm-Mälardalsregionen. Systemanalysen har tagits fram av sju regioner i samverkan under ledning av Mälardalsrådet, och bygger vidare på tidigare planeringsomgångar. Systemanalysens syfte är att stärka storregionens konkurrenskraft, integration och internationella tillgänglighet.

Detaljerad beskrivning av ärendet

Region Västmanland tillsammans med Region Gotland, Region Stockholm, Region Uppsala, Region Sörmland, Region Örebro län samt Region Östergötland under ledning av Mälardalsrådet samverkar kring transport- och infrastrukturplanering under namnet En Bättre Sits. Samarbetet innefattar en politisk process där länen tillsammans tar fram gemensamma prioriteringar och inriktningar i syfte att stärka utvecklingen i Stockholm-Mälardalsregionen i en systemanalys. Systemanalysen för Stockholm-Mälardalsregionen utgår från en storregional skala, och fokus ligger således på de länsöverskridande och gemensamma prioriteringarna i infrastrukturplaneringen som gynnar helheten.

Syftet med den storregionala systemanalysen är att ta fram en politiskt genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för regionens transportsystem. En sådan strategi kan användas i olika sammanhang, men framför allt i påverkansarbetet för utformningen av långsiktiga transportplaner på nationell och regional nivå.

Systemanalysen fokuserar på ställningstaganden och behov relaterade till transport- och infrastrukturens systemets brister i förhållande till prioriterade funktioner och mål. Den gör däremot inte anspråk på att föra fram en tydlig alternativdiskussion eller slutliga åtgärdsprioriteringar, då det ligger inom Trafikverkets ansvarsområde.

Den storregionala samverkan gör att regionens samlade resurser och investeringar nyttjas bättre och banar väg för internationell konkurrenskraft. Genom att knyta samman arbets-, studie- och bostadsmarknaderna i Stockholm-Mälardalsregionen stärks hela regionens konkurrenskraft. Samtidigt tas regionens mångfald av attraktiva boendemiljöer, kompetenser och näringsmässig specialisering tillvara. Regionerna åtar sig att fortsätta utveckla ett starkt och attraktivt kollektivtrafiksystem, samverka för mer gods på järnväg och sjöfart och bidra till att stärka den internationella tillgängligheten, om staten tar sitt ansvar.

En viktig del är att utveckla och sammankoppla stadsstrukturen i Stockholm-Mälardalsregionen med spårtrafiken som grund. Därtill behövs internationell tillgänglighet och en effektiv hantering av de ökade godsflöden som gör att regionen

växer och handeln utvecklas. I det spelar utvecklingen av transport- och infrastruktursystemet en nyckelroll.

Systemanalys 2024 bygger vidare på det arbete som gjorts i tidigare planeringsomgångar. Processen påbörjades med aktualitetsprövning av Systemanalys 2020 och en lägesbild av vad som skett efter dess antagande. Därefter formades politiska temagrupper med fokus på Storregional kollektivtrafik, Godstransporter, samt Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft. Kompletterande och fördjupande underlag har tagits fram och legat till grund för revideringar, tillsammans med erfarenheter från flera studiebesök. Resultatet sammanfattas i tre underlagsrapporter med gemensamma ställningstaganden till grund för sammanvägningen i Systemanalys 2024.

Verksamhetsmässiga och ekonomiska konsekvenser

Verksamhetsmässiga konsekvenser

EBS systemanalys ger en god grund för inriktningen av arbetet med infrastrukturutvecklingen i Stockholm-Mälarenregionen. En gemensam syn på prioriteringar ger möjlighet till en effektivare samverkan kring både genomförandet och kommande påverkansarbete.

Juridiska konsekvenser

Ärendet bedöms inte innebära några juridiska konsekvenser för Region Västmanland.

Administrativa konsekvenser

Region Västmanland behöver fortsätta sitt storregionala samarbete och fortsätta ha ett stort engagemang att bryta de administrativa gränserna för att förverkliga en sömlös och integrerad Stockholm-Mälarenregion.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet om systemanalysen innebär inga direkta ekonomiska konsekvenser för Region Västmanland. Systemanalysen visar på behov som måste utvecklas för att den regionala utvecklingen ska ske. Om inte investeringar sker i den takt som systemanalysen visar på kommer den regionala utvecklingen och den storregionala integrationen avta. Det betyder minskad rörlighet på arbets- och bostadsmarknaden. Det blir svårare för företag att få tag i kompetens och därmed minskade skatteintäkter för regionen och länets kommuner.

Hållbarhet

Miljöperspektiv

För att nå Sveriges klimatmål behöver utsläppen från transportsektorn minska drastiskt. Systemanalysen påtalar behoven att utveckla spårbunden trafik, vilket ger möjlighet till minskade vägtransporter både sett till gods- och persontrafik. Även frågan om utvecklad sjöfart gynnar omställningen. Investeringar i

transportinfrastruktur innebär dock alltid negativa konsekvenser under byggskedet, bland annat i form av transporter och byggmaterial.

Barnrättsperspektiv

En prövning är inte aktuellt då beslutet inte påtagligt och direkt rör barn eller barn som närstående.

Invånarperspektiv

En utvecklad och välfungerande transportinfrastruktur är en förutsättning för ett livskraftigt Västmanland. Systemanalysens syfte är att öka tillgängligheten i Stockholm-Mälardalsregionen vilket knyter samman arbets-, studie- och bostadsmarknaderna och därmed gynnar länets invånare.

Uppföljning

Inom Mälardalsrådet sker utvärdering av processen samt uppföljning av kommande utfall i nationell plan 2026–2037.

Beslutet skickas till

Maria Nimvik Stern, Generalsekreterare Mälardalsrådet

Siv Living, utvecklingsstrateg Regionala utvecklingsförvaltningen

Utvecklingsstrategi för transportsystemet

Systemanalys 2024

Stockholm-Mälardalen bygger Sverige starkare

Innehåll

Sammanfattning	2
1. Inledning	4
1.1 Avgränsning	4
1.2 Genomförandeprocess 2022-2024	5
2. Mål	6
3. Nuläge och utmaningar	8
3.1 Stockholm-Mälardalen har en ledande roll i landets utveckling	8
3.2 Förutsättningar för arbetspendling och kollektivtrafik	13
3.3 Förutsättningar för godstransporter	17
3.4 Förutsättningar för internationell tillgänglighet	19
4. Så når vi målen	22
4.1 Kollektivtrafikens funktion och utvecklingsbehov	22
4.2 Godstransporternas funktion och utvecklingsbehov	23
4.3 Gotlands särskilda behov	24
4.4 Den internationella tillgänglighetens funktion och utvecklingsbehov	25
4.5 Strategier för att möta utmaningarna och nå målen	26
4.6 Stockholm-Mälardalens roll, ansvar och åtaganden	29
5. Investeringsbehov i infrastrukturen	32
5.1 Systemövergripande investeringsbehov	33
5.2 Södra Ostkuststråket	34
5.3 Norra Ostkuststråket	35
5.4 Norra Mälardalenstråket	37
5.5 Södra Mälardalenstråket	38
5.6 Nord-sydliga Bergslagsstråket	40
5.7 Östersjö- och Mälarsjöfarten	41
5.8 Finansiering av infrastruktur – olika former behövs	45
6. Stockholm-Mälardalens prioriteringar	46
Om En Bättre Sitt	48
Bilaga 1 Deltagare	49
Bilaga 2 Framtidsbild Stockholm-Mälardalen 2050	52
Källförteckning	53

Sammanfattning

Stockholm-Mälardalenregionen bygger Sverige starkare

I Mälardalen finns ett historiskt nära samspel och en stark samverkan för en gemensam samhällsutveckling som stärker Sveriges konkurrenskraft. Regionens invånare vittnar om god livskvalitet och i takt med att Stockholm-Mälardalenregionens befolkning växer, växer också regionernas arbets-, bostads- och studiemarknader samman. Arbetsmarknaden kännetecknas av närhet till utbildning av hög kvalitet och ett starkt näringsliv som driver hållbar tillväxt. I regionen finns särskilt goda förutsättningar att effektivt bidra till hela landets utveckling genom att bygga bort bostadsbristen och att bidra till hållbara utvecklingsmål genom såväl en hållbar stadsutveckling som levande landsbygd.

Stockholm-Mälardalenregionen vill fortsatt ta stort ansvar för att förvalta, utveckla och tillvarata dessa förutsättningar. Förutom att bygga ett stort antal nya bostäder, bidrar kommunerna och regionerna med en stärkt kollektivtrafik, satsningar på utbyggd cykelinfrastruktur, samverkan för utvecklade godstransporter, samt strategiskt arbete för en stärkt internationell tillgänglighet och konkurrenskraft. Tillsammans möter vi transportsystemets utmaningar genom att vi aktivt arbetar för Framtidsbild Stockholm-Mälardalenregionen 2050 (se bilaga 2) och för att nå gemensamma transportpolitiska mål (se kapitel 2). Genom att skapa ett väl fungerande civilsamhälle med robusta transporter och god tillgänglighet bygger vi Sverige starkare i en orolig omvärld.

De stora satsningar som görs i Stockholm-Mälardalenregionen av kommuner, regioner och näringsliv behöver mötas upp av såväl riksdag och regering som Trafikverket med konkreta infrastrukturinvesteringar.

[NYCKELTAL FÖR LAYOUT]

8 av 10 tågresor börjar eller slutar i Stockholm. 4,3 miljoner bor i Stockholm-Mälardalenregionen. 6 av Sveriges 10 största städer. 51% av landets BNP skapas här.]

Prioriteringar för transportsystemets utveckling

- **Gotlands tillgänglighet.** Staten måste säkra god tillgänglighet i färjetrafiken till och från Gotland. Färjetrafiken ska ses som en given del av den nationella infrastrukturen och som sådan få ta del av satsningar för ökad tillgänglighet och för omställning till fossilfrihet.
- **Taket för trimningsåtgärder.** Potentialen i trimningsåtgärder behöver nyttjas i större utsträckning och regeringen behöver utreda en höjning av eller ökad flexibilitet i kostnadsgränsen som ett led i arbetet för effektivisering av infrastrukturplaneringen.
- **Steg 1 och 2-åtgärder.** Regeringen bör utfärda direktiv som gör det möjligt för Trafikverket att finansiera och hantera steg 1- och steg 2-åtgärder.
- **Stationsavgift Arlanda.** Staten behöver skyndsamt inleda en förhandling med A-Train i syfte att avveckla stationsavgiften vid Arlanda C.
- **Övningsanläggningar.** Regeringen behöver rikta uppdrag och anslag till Trafikverket om att etablera en eller flera järnvägstekniska övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalenregionen.

Ingångna avtal och beslutade åtgärder måste genomföras

Stockholm-Mälardalenregionen förutsätter att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033 genomförs enligt tidsplan och utan förseningar, däribland:

- **Ostlänken:** Ny järnväg Järna-Linköping, med tillhörande stationer.
- **Ostkustbanan Uppsala till länsgränsen Stockholm/Uppsala:** Två nya spår på sträckan Uppsala-länsgränsen Stockholm/Uppsala, dvs. fyra spår hela sträckan Stockholm-Uppsala.
- **Mälardalenbanan Tomtebodavägen-Kallhäll:** Utbyggnad till fyrspråk mellan Tomtebodavägen och Kallhäll.
- **Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg-Degerö:** Utbyggnad till dubbelspråk.
- **E4 Förbifart Stockholm:** Ny sträckning från Kungälvskurva till Häggvik.
- **E22 Förbifart Söderköping:** Ny sträckning och mötesfri väg väster om Söderköping.
- **Tvårförbindelse Södertörn:** Ny väg och stärkt kapacitet i anslutning till Norviks hamn.
- **Hjulströmmen:** Ny bro som möjliggör utvecklade godstransporter på Mälaren och krävs för att dra full nytta av genomförda investeringar i Södertälje sluss, farleder i Mälaren samt Västerås och Köpings hamnar.
- med flera beslutade och pågående åtgärder beskrivna i kapitel 5.

Prioriterade infrastrukturinvesteringar inför kommande planperiod

Inför kommande planperiod vill Stockholm-Mälardalenregionen särskilt lyfta följande tillkommande investeringsbehov – utan inbördes rangordning – som bidrar till en stärkt tillgänglighet i de storregionala stråken till och från centrala Stockholm och Stockholms regionala stadskärnor, stärkt internationell tillgänglighet samt en effektiv godshantering och varuförsörjning:

- **Förstärkt trimningspaket** i nära samverkan med Trafikverket för att möjliggöra den storregionala tågtrafik som regionerna genom bland annat Mälardalstrafik bedriver, inklusive utveckling av pendeltågstrafiken och anpassning till nya och längre fordon.
- **Ostkustbanan:** Ny station för regionaltåg i Solna, med anslutning till pendeltåg, tunnelbana och spårväg samt åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar på Uppsala central.
- **Mälardalenbanan:** Kapacitet för utökad trafik på sträckan Kolbäck-Hovsta genom fullständigt dubbelspråk, till nytta även för en utökad trafik på Svealandsbanan. Därtill ombyggnad av spår genom Örebro samt ny bro över spår och ombyggnad av spår vid Västerås resecentrum för att hantera kapacitetsbrister och frigöra kapacitet för gods.
- **Svealandsbanan:** Kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne, till nytta även för trafiken med UVEN samt för att knyta samman Eskilstuna kombiterminal med Mälardalenhamnarna. Därtill åtgärder i och omkring Eskilstuna för att hantera kapacitetsbrister för en utvecklad person- och godstrafik.
- **Hallsberg gods- och personbangård:** Ökad kapacitet på rangerbangården och personbangården, vilket är en förutsättning för ökad andel gods på järnväg samt för att möjliggöra trafik med längre tåg.
- **E4:** Utökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda, som annars blir en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.

Samtliga dessa behöver vara åtgärdade innan 2035.

1. Inledning

Sju regioner – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro län, Sörmland, Östergötland och Gotland – samarbetar i Mälardalsrådets transport- och infrastruktursamarbete, ”En Bättre Sits”. Samarbetet innefattar en politisk process där länen tillsammans tar fram gemensamma prioriteringar i syfte att stärka utvecklingen i Stockholm-Mälarenregionen.

Karta 1. Stockholm-Mälarenregionen



Den storregionala samverkan gör att regionens samlade resurser och investeringar nyttjas bättre och banar väg för internationell konkurrenskraft. Genom att knyta samman arbets-, studie- och bostadsmarknaderna i Stockholm-Mälarenregionen stärks hela regionens konkurrenskraft. Samtidigt tas regionens mångfald av attraktiva boendemiljöer, kompetenser och näringsmässig specialisering tillvara.

En viktig del är att utveckla och sammankoppla stadsstrukturen i Stockholm-Mälarenregionen med spårtrafiken som grund. Därtill behövs internationell tillgänglighet och en effektiv hantering av de ökade godsflöden som gör att regionen växer och handeln utvecklas. I det spelar utvecklingen av transport- och infrastruktursystemet en nyckelroll. Samtidigt behöver Gotlands särskilda förutsättningar och beroende av väl fungerande transporter tillgodoseas.

1.1 Avgränsning

Syftet med en regional systemanalys är att ta fram en politiskt genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för regionens transportsystem.¹ En sådan strategi kan användas i olika sammanhang, men framför allt i utformningen av långsiktiga transportplaner på nationell och regional nivå.

Systemanalysen fokuserar på ställningstaganden och behov relaterade till transport- och infrastruktursystemets brister i förhållande till prioriterade funktioner och mål. Den gör däremot inte anspråk på att föra fram en tydlig alternativdiskussion eller slutliga åtgärdsprioriteringar, då det ligger inom Trafikverkets ansvarsområde.

Systemanalysen för Stockholm-Mälarenregionen utgår från en storregional skala, och fokus ligger således på de länsöverskridande och gemensamma prioriteringarna i infrastrukturplaneringen som gynnar helheten. Därtill finns länsvisa mål, förhållanden, utmaningar, brister, behov och prioriteringar. Dessa behandlas i respektive läns regionala utvecklingsplaner/-strategier och länstransportplaner.

¹ Trafikverket (2015): Regionala systemanalyser - en vägledning

1.2 Genomförandeprocess 2022-2024

Systemanalys 2024 bygger vidare på det arbete som gjorts i tidigare planeringsomgångar. Processen påbörjades med aktualitetsprövning av Systemanalys 2020 och en lägesbild av vad som skett efter dess antagande. Därefter formades politiska temagrupper med fokus på Storregional kollektivtrafik, Godstransporter, samt Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft. Kompletterande och fördjupande underlag har tagits fram och legat till grund för revideringar, tillsammans med erfarenheter från flera studiebesök. Resultatet sammanfattas i tre underlagsrapporter med gemensamma ställningstaganden till grund för sammanvägningen i Systemanalys 2024.

Figur 1. Den röda tråden



Totalt har cirka 70 politiker från samtliga riksdagspartier och ett 50-tal tjänstepersoner deltagit i arbetet (se bilaga 1). Representanter har funnits från både kommuner och regioner. I tjänstepersonsberedningen har därtill representanter från Trafikverket, Sjöfartsverket, näringsliv och handelskamrar deltagit. Genom att bjuda in till en bred process har Mälardalsrådet strävat efter att så långt som möjligt inkludera olika perspektiv och att bygga en djupt förankrad samsyn kring Stockholm-Mälardalsregionens utveckling ur ett systemperspektiv.

Arbetet inom En Bättre Sits har även samordnats med det så kallade ÖMS-samarbetet, som har ett bredare syfte att skapa samsyn och möjliggöra en samordnad regional utvecklingsplanering i östra Mellansverige (Stockholm-Mälardalsregionen exklusive Gotland men inklusive Gävleborgs län). ÖMS-samarbetet har bland annat tagit fram de befolkningsframskrivningar som den här systemanalysen lutar sig mot.²

Sedan 2020 är FN:s konvention om barns rättigheter svensk lag, vilket ställer krav på barnrättsperspektiv i samhällsplanering. Eftersom barn är en brett definierad grupp, kan hänsyn till barns behov av transporter även effektivt bidra till en mer jämlik och jämställd utveckling av transportsystemet. I processen har översiktligt undersökts om systemanalysens inriktning påverkar barn, och i så fall hur och vilka barn. Till stöd har en checklista använts. För att tillämpa ett barnrättsperspektiv behöver barn involveras och uttrycka sina åsikter inför ett slutligt genomförande av konkreta åtgärder.

² Regionerna i östra Mellansverige (2023): Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige

2. Mål

Mälardalsrådets medlemmar har beslutat om en gemensam framtidsbild med en beskrivning av hur Stockholm-Mälarenregionen ska upplevas 2050 (se bilaga 2). Inom ramen för En Bättre Sits-samarbetet har regionerna enats om övergripande och gemensamma storregionala mål för transportsystemet i Stockholm-Mälarenregionen. Målen är politiskt antagna av huvudmännen i regionen 2006, med en revidering 2023.

Målet är att skapa ett transportsystem...

... där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till ökad attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarenregionen

- En god ekonomisk utveckling i regionen är beroende av internationella kontakter och framgång i den globala konkurrensen om människor, jobb och företag.
- Den internationella konkurrenskraften beror på såväl de regionala, nationella som de globala kommunikationsmöjligheterna för människor och gods.
- För fortsatt stark konkurrenskraft förutsätts att transportsystemet och bostadsbyggandet utvecklas i takt med den snabba befolkningsutvecklingen i Stockholm-Mälarenregionen.
- Utbudet av internationella destinationer från regionens flygplatser samt förbindelserna till Arlanda via spår och väg från hela regionen är av särskild betydelse för regionens konkurrenskraft.

...som stöttar en hållbar regional utveckling i Stockholm-Mälarenregionen – ekonomiskt, socialt och ekologiskt

- För att nå klimatmålen krävs en kombination av flera faktorer: minskat fossilt bilresande, ökat kollektivresande, planering för ett transporteffektivt samhälle, integrerad transport- och samhällsplanering, teknikutveckling och en effektivare användning av transportsystemet.
- För att klimatmålen ska nås krävs också att fossila bränslen ersätts av förnyelsebara bränslen, att resurshållning eftersträvas samt att den mest energieffektiva tekniken premieras.
- Kollektivtrafik och utveckling av stomtrafik prioriteras på järnväg och väg av miljö- och kapacitetsskäl.
- För att långväga godstransporter ska kunna överföras från väg till järnväg och sjöfart krävs en effektiv kombitrafik med fungerande anslutningar samt ökad kapacitet på järnväg.
- Ett kollektivtrafiksystem utvecklat för god tillgänglighet och ökad jämställdhet innebär till exempel att förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att resa är tillgodosedda så långt möjligt samt att transportsystemet svarar mot både mäns och kvinnors resbehov.

...där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till transporteffektivitet

- Utvecklingen av transportsystemet sker utifrån avvägningar om vad som är effektivt för samhället och regionen ur ett helhetsperspektiv.
- Effektiva åtgärder väljs och förbättringar i transportsystemet provas stegvis enligt fyrstegsprincipen.
- Åtgärder genomförs för att minimera trängsel- och förseningseffekter, vilket bidrar till en hållbar utveckling.
- De regionala ansvarerna för planering av kollektivtrafik och infrastruktur samordnas på ett effektivt sätt. Arbetet sker i nära samverkan med nationella och lokala aktörer samt näringsliv och samhället i övrigt.

...där flerkärnighet och en förstorad arbets- och bostadsmarknad främjar regional utveckling

- En flerkärnig regionstruktur med tyngdpunkt i de lokala arbetsmarknaderna skapar en balanserad utveckling i Stockholm-Mälarenregionen.
- Regionens flerkärnighet stärks genom samordning av trafik och infrastruktur, med utvecklingen av bebyggelse och verksamheter.
- Städer och noder knyts samman med snabb och tät trafik till och från Stockholm, effektiva förbindelser mellan och inom regionens kärnor och med tillgängliga resecentra i kollektivtrafikens skärningspunkter.
- Ett sammanhållet, snabbt och prisvärt system av stomtrafik med god tillgänglighet ger en samlad region med möjlighet att bo och verka i regionens alla delar.
- Terminaler för omlastning av gods nära tätorter ansluts till befintligt eller nytt järnvägsnät för att minska den tunga trafiken i tätbefolkade områden.

Nationella och internationella mål

Agenda 2030, riksdagens mål att Sverige år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären samt det övergripande nationella transportpolitiska målet är viktiga utgångspunkter för En Bättre Sats-samarbetet och den storregionala målbilden. Så är även målet för den regionala utvecklingspolitiken, de nationella miljömålen samt att utjämna jämställdhetsgapet.

Behov av en mer målstyrd transport- och infrastrukturplanering

Stockholm-Mälarenregionen ser det som lämpligt att i högre grad använda sig av målstyrning som angreppssätt inom transportinfrastrukturplaneringen och på så vis ta en proaktiv roll i samhällsplaneringen. Utgångspunkten ska vara att utgå från brister och bristhantering i förhållande till definierade mål. Den grundläggande frågan är därför: vad behöver göras för att målen ska uppnås?

3. Nuläge och utmaningar

3.1 Stockholm-Mälardalsregionen har en ledande roll i landets utveckling

Stockholm-Mälardalsregionen, har med sina 4,3 miljoner invånare och 2,2 miljoner arbetstillfällen en ledande roll i landets utveckling och internationella konkurrenskraft. Regionen omfattar endast 12 procent av Sveriges landyta, men över 40 procent av Sveriges befolkning och sysselsättning. Regionen har stått för ungefär hälften av landets ekonomiska tillväxt under 2000-talet och ökar successivt sin andel av rikets befolkning, sysselsättning och BNP.³

Tabell 1. Basfakta om Stockholm-Mälardalsregionen. Källa: SCB Statistikdatabasen (2024)

	Stockholms län	Övriga Mälardalsregionen	Övriga landet	Stockholm-Mälardalsregionen som andel av riket
Landyta, km ²	6 514	41 574	359 195	12 %
Befolkningstäthet, inv per km ²	377	44	17	344 %
Invånare	2 454 821	1 828 789	6 268 097	41 %
Arbetstillfällen	1 359 110	837 113	3 055 557	42 %
BRP, mnkr	1 867 441	881 543	3 234 785	46 %
BRP per sysselsatt, kr	1 374 018	1 053 075	1 058 656	110 %

Stockholm-Mälardalsregionen har en stark position inom flera områden. Allt från basindustri och logistik till digital ekonomi och life science är väl representerad i regionen, som därtill är ett av norra Europas mest framträdande finansiella centrum. Det tillkommer nya industrier som datacenter, syntetiskt flygbränsle, fossilfri järnmalm och batteriutveckling. Dessutom står regionen för en stor del av landets försvarsindustri, som möter en kraftigt stigande efterfrågan till följd av en tilltagande geopolitisk osäkerhet och medlemskapet i Nato.⁴

Stockholm-Mälardalsregionen rankas som en av världens mest attraktiva storstadsregioner när det gäller livskvalitet, jämställdhet, demokrati och säkerhet – alla viktiga faktorer för den globala ekonomins högrörliga kompetens. För företag är regionen i allmänhet synonymt med ett gynnsamt företagsklimat och en välutbildad arbetskraft. I regionen finns ett trettiofem universitet och högskolor varav en, Kungliga Tekniska Högskolan, rankas bland topp 100 internationellt och ytterligare två, Uppsala universitet och Stockholms universitet, rankas bland topp 200. I 2022/2023 års ranking inom det så kallade fakultetsområdet "Life Sciences and Medicine" placeras Karolinska Institutet på delad 10:e plats i världen och 5:e plats i Europa.⁵

Det finns dock vissa tecken att Sverige och Stockholm-Mälardalsregionen tappar i den internationella dragkampen om eftertraktad kompetens, bland annat till följd av eftersatta behov inom bostäder och infrastruktur. Gotland och Stockholm-Mälardalsregionens öar har särskilda utmaningar. Det är en viktig *utmaning att fortsatt nå framgång i den globala konkurrensen om människor, jobb och företag* för att bibehålla och utveckla livskvalitet samt klara omställningen till ett hållbart samhälle.⁶

Stockholm-Mälardalsregionens tillgänglighet är en viktig förutsättning för välståndet i regionen och i förlängningen hela landet. Det finns ett ömsesidigt beroende mellan näringslivets utveckling och utvecklingen av internationella förbindelser. Inte minst för att kunna utveckla handeln och besöksnäringen samt för att attrahera och behålla kompetens, huvud-/regionkontor och högspecialiserade funktioner.

Sammantaget innebär det en *utmaning att svara upp mot näringslivets behov av kompetens och väl fungerande transporter* inom, genom samt till och från regionen. Här är infrastrukturens underhåll och utveckling avgörande.

³ SCB Statistikdatabasen (2024)

⁴ Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälardalsregionen 2023 – nuläge och trender

⁵ QS Quacquarelli Symonds (2024): QS World Ranking of Universities

⁶ Stockholms Handelskammare (2023): Stockholm – Capital of Finance

Stockholm och nodstäderna skapar en gemensam marknad för arbete, utbildning och bostäder

Stockholm och Stockholms regionala stadskärnor har tillsammans med nodstäderna (Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Nyköping, Norrköping och Linköping) stor betydelse för utvecklingen och sammankopplingen av Stockholm-Mälardalen som gemensam marknad för arbete, utbildning och bostäder. Samtidigt finns en positiv utveckling även i många mindre kommuner, tätorter och landsbygder, inte minst inom pendlingsavstånd från de större städerna. För Gotland har Visby en viktig roll som centralort och kommunikationsnod.

[FAKTARUTA]

Nodstäder

Stockholm-Mälardalens regionens nodstäder i denna analys motsvarar begreppet ”regional stad med storregional betydelse” i figur 2 som har definierats och tillämpas i ÖMS-samarbetet. Nodstäderna är: Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Nyköping, Norrköping och Linköping. För fördjupad information rekommenderas Nodstadsrapporten.^{7]}

[FAKTARUTA]

Stockholms regionala stadskärnor

Region Stockholm arbetar för en flerkärnig utveckling i regionen som en del av den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050.⁸ Åtta områden är utsedda till regionala stadskärnor: Arlanda-Märsta, Barkarby-Jakobsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik, Täby centrum-Arninge, Kungens Kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge centrum och Södertälje.]

Stockholms län har en dominerande ställning i regionen, med 57 procent av befolkningen, 62 procent av arbetstillfällena och 68 procent av bruttoregionprodukten.⁹ Tillväxten är än mer koncentrerad – mer än två tredjedelar av regionens tillväxt under 2000-talet har skett i Stockholms län. Dock till priset av stora och växande *utmaningar relaterade till kompetensbrist, trängsel och flaskhalsar i infrastrukturen.*

Nodstäderna och Visby utgör viktiga tillväxt- och utvecklingsmotorer och centrum för sina respektive omland, men också i relation till varandra. De har stor betydelse för försörjningen i respektive län, är viktiga centrum för olika samhällsfunktioner, handel och service. Urbaniseringen har dock inte varit lika påtaglig på senare år och under inledningen av 2020-talet.¹⁰ En viss utjämning kan noteras i spåren av delvis ändrade flyttmönster, men det är fortsatt en *utmaning att utvecklingen inte sprids till alla delar av regionen och att alla delar av regionen inte integreras i utvecklingen.* Till utjämningen bidrar möjligheten till distansarbete, som är som störst i Stockholms och nodstädernas tjänstebetonade arbetsmarknader.¹¹

Figur 2. Strukturbild för östra Mellansverige. Källa: Regionerna i östra Mellansverige (2018): ÖMS 2050. OBS: Kartan visar viktiga samband, inte transportinfrastruktur. Kartans ”Regional stad med storregional funktion” motsvarar ”nodstäder” enligt terminologin i denna rapport.

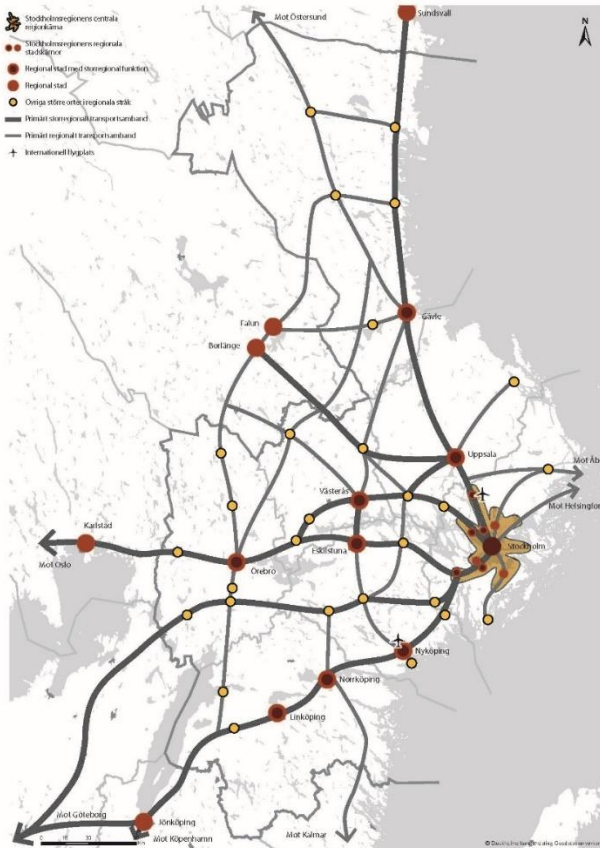
⁷ Regionerna i Östra Mellansverige (2019): På väg mot en mer integrerad bostads-, utbildnings- och arbetsmarknad i östra Mellansverige – Nodstädernas roller, stadsutveckling och funktionella samband

⁸ Region Stockholm (2018): RUFS 2050. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

⁹ SCB statistikdatabasen (2024)

¹⁰ Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälardalen 2023 – nuläge och trender

¹¹ WSP (2021): Ökat distansarbete – så påverkas svenska städer och kommuner



I dagsläget är Stockholm-Mälardalenregionen endast en delvis sammanlänkad bostads-, utbildnings- och arbetsmarknad. De starkaste funktionella sambanden i den storregionala ortsstrukturen är mellan nodstäderna och Stockholm, i synnerhet mellan Stockholm och Uppsala. Tendensen och potentialen till stärkta samband mellan städerna i övrigt är i nuläget störst mellan Linköping och Norrköping respektive Eskilstuna och Västerås. I de närmast omgivande regionerna ligger därtill Gävle, Falun/Borlänge, Karlstad och Jönköping, som alla har ett växande utbyte med Stockholm-Mälardalenregionen.¹²

Det finns gemensamma fördelar i stärkta funktionella samband som ger större bostads-, utbildnings- och arbetsmarknader eftersom valmöjligheterna blir större. Större valmöjligheter för invånare och arbetsgivare bidrar till en mer robust kompetensförsörjning och mer dynamisk arbetsmarknad, vilket stärker den internationella konkurrenskraften.

Utvecklingen talar för fortsatt tillväxt i Stockholm-Mälardalenregionen

Samhällsutvecklingen talar entydigt för fortsatt tillväxt. Regionen förväntas öka sin befolkning med 800 000 till 900 000 invånare och upp emot en halv miljon arbetstillfällen till år 2050. Det motsvarar en tillväxttakt om cirka 30 000 nya invånare per år, vilket är lägre än de 40 500 nya invånare per år som regionen i genomsnitt växt med 2000-2022. Skillnaden beror i huvudsak på att invandringen förväntas bli lägre kommande år.¹³ Likväl är det en stor *utmaning att utveckla infrastrukturen i takt med ekonomin och befolkningsutvecklingen*. För att klara en sådan tillväxt krävs samordnade satsningar både inom transportsektorn och på bostadsmarknaden.

¹² Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälardalenregionen 2023 – nuläge och trender

¹³ Regionerna i östra Mellansverige (2023): Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige

I det korta perspektivet har tillväxten och utbyggnaden bromsats upp av inflation och stigande ränta som urholkar köpkraften. Till det har även en försvagning av den svenska kronan bidragit. Påbörjandet av nya bostäder har mer än halverats på drygt ett år och kostnaderna för underhåll och utbyggnad av infrastruktur har stigit kraftigt. Samtidigt ökar behoven och det finns en stor och växande underhållsskuld att beta av.¹⁴ Det har därmed blivit en allt större *utmaning att finansiera nödvändig utbyggnad och underhåll av infrastrukturen*.

Infrastrukturen är ansträngd och underhållsskulden påtaglig

Infrastrukturen i Stockholm-Mälardalen är idag mycket ansträngd. Det finns påtagliga kapacitetsproblem och trängseffekter inom regionen, framför allt i dess centrala delar men också i andra orter och stråk. På vägsidan är det inre primära vägnätet i Stockholms län högt utnyttjat och efterfrågan på delar av vägnätet överstiger den tillgängliga kapaciteten i högtrafik. Även E18 västerut och E4 är högt utnyttjat. Brister i järnvägssystemets kapacitet och kvalitet finns i hela regionen och begränsar såväl person- som godstrafiken¹⁵, men också möjligheterna att möta den stora underhållsskuld som finns på järnvägen.¹⁶ Det finns med andra ord *omfattande utmaningar både vad gäller brist på kapacitet för utvecklad trafik, och kapacitet för effektivt och förbyggande underhåll*.

Det saknas kapacitet för att både person- och godstrafiken ska kunna utvecklas på järnvägen. *En särskild utmaning för tågtransporterna är nuvarande tilldelningssystem av tåglägen (kapacitet)*, det vill säga Trafikverkets årliga Tågplan. För persontrafiken innebär tilldelningssystemet svårigheter att garantera ett långsiktigt stabilt trafikutbud. Det gör att det alltför ofta sker förändringar i kollektivtrafikens utbud och tidtabell, vilket påverkar tågpendlarnas vardag negativt. Det har även negativa följeffekter för planeringen av anslutande lokaltrafik.¹⁷ För godstransporterna innebär bristen på kapacitet och tilldelningssystemet svårigheter att matcha godståg med mottagares behov av leveranstid och leder till långa skogstider (tiden som tåg får stå stilla i spår, med hänsyn till andra tåg). Under år 2023 presenterade EU-kommissionen ett förslag till förordning om användningen av järnvägsinfrastrukturkapaciteten i EU som på sikt innebär en förändring av den svenska kapacitetstilldelningen.¹⁸

Den reviderade TEN-T förordningen ställer krav på Stockholm-Mälardalens infrastruktursystem och urbana knutpunkter

Samtidigt har det pågått en revidering av förordningen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), för beslut av Ministerrådet under våren 2024. TEN-T omfattar alla trafikslag och fastställer EU:s politiska åtaganden om ett sammanhållet europeiskt transportsystem utan flaskhalsar. Förordningen ställer krav på utveckling enligt gemensamma standarder i stomnätskorridorerna, men också på utveckling i viktiga och urbana knutpunkter vad gäller exempelvis intermodalitet. Stockholm-Mälardalen omfattas av ScanMed-korridoren (Skandinavien–Medelhavet) och har ett flertal utpekade urbana knutpunkter. För att järnvägen ska förbli ett hållbart och konkurrenskraftigt transportmedel har EU även lagstadgat om införandet av det standardiserade och digitala signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS).¹⁹

¹⁴ Trafikverket (2024): Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen. För perioden 2026–2037

¹⁵ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalen

¹⁶ Trafikverket (2024): Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen. För perioden 2026–2037

¹⁷ Mälardalsrådet (2024): Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalen. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

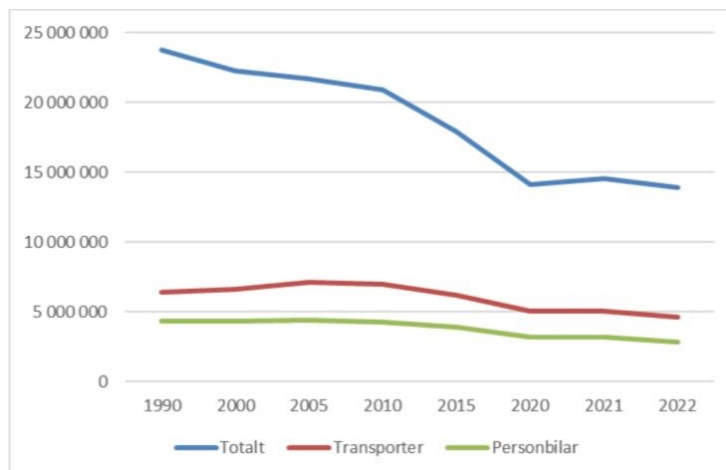
¹⁸ Ibid

¹⁹ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

Utsläppen har minskat, men mer behövs för att nå klimatmålen

Regionens totala utsläpp av växthusgaser har minskat de senaste decennierna²⁰ men behöver fortsätta minska för att nå det nationella målet att helt eliminera nettoutsläppen av växthusgaser till atmosfären senast år 2045. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.²¹ EU:s lagstiftningspaketet Fit for 55 innehåller ny eller uppdaterad lagstiftning på klimat-, energi- och transportområdena som ska leda till att EU-länderna minskar utsläppen med minst 55 procent till 2030 och når klimatneutralitet senast 2050. Inom EU finns även annan lagstiftning och taxonomi för hållbara investeringar som utgör viktiga styrmedel.²²

Figur 3. Utsläpp av växthusgaser (CO₂-ekvivalenter) i Stockholm-Mälardalenregionen, ton per år. Källa: Nationella emissionsdatabasen.



Transporterna i Stockholm-Mälardalenregionen står för en tredjedel av de kvarvarande utsläppen, varav personbilar för merparten, cirka 64 procent. Avseende sjöfarten så utgör utsläppen från Gotlandstrafiken en utmaning.²³ *Utmaningarna i att nå klimatmålen består av att på bred front genomföra åtgärder inom teknik, lagstiftning och planering, men också ändrade resvanor och ett transporteffektivt samhälle.* Effektivare fordon, elektrifiering och andra fossilfria drivmedel bedöms ha stor potential, liksom en övergång från bil till kollektivtrafik, gång och cykel samt en större andel gods på sjö och järnväg.²⁴ Därtill har digitaliseringen och den fysiska planering stora möjligheter att påverka såväl tillgänglighet som transportbehov.²⁵ Elektrifiering av transportsektorn, utfasning av fossila bränslen i industrier och en ökad digitalisering leder dock till en *kapacitetsutmaning med omfattande behov av förstärkningar i elnät och elproduktion.*

Omvärldsförändringar ökar kraven på beredskap

Höjd beredskap och krig är den yttersta påfrestningen som transportsystemet ska kunna hantera. Det geopolitiska läget i Europa har under flera år försämrats. Läget eskalerades dramatiskt den 24 februari 2022 när Ryssland inledde en fullskalig invasion av grannlandet Ukraina.²⁶ För att möta den förändrade hotbilden har Sverige påbörjat upprustningen av såväl det militära som det civila försvaret. Totalförsvarets forskningsinstitut konstaterar att ett väl fungerande civilt samhälle står för en

²⁰ Nationella emissionsdatabasen (2024)

²¹ Naturvårdsverket (2024): Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk. Webb (hämtad 2024-02-27)

²² European Commission (2024): Fit for 55: Delivering on the proposals. Webb (hämtad 2024-02-27)

²³ Nationella emissionsdatabasen (2024)

²⁴ Naturvårdsverket (2024): Klimatet och transporterna. Webb (hämtad 2024-03-12)

²⁵ Trafikverket (2022): Handbok för trafikstrategiskt arbete -Tillgänglighet i ett hållbart samhälle

²⁶ Trafikverket (2024): Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen. För perioden 2026–2037

betydande del av den tröskeleffekt som kan ha en avskräckande effekt på en antagonist. Fungerande transporter är centralt för vårt samhälle, och av avgörande betydelse när samhället utsätts för påfrestningar. Sveriges medlemskap i Nato innebär bland annat att landet måste kunna uppfylla krav på beredskap. Det handlar om att Sverige måste kunna säkra att det finns mat och dricksvatten, fungerande kommunikationer och transporter.²⁷

Utöver det förändrade säkerhetsläget är de pågående klimatförändringarna en utmaning för delar av infrastrukturen och de bedöms bli än mer påtagliga. Det handlar om ökad risk för extrema skyfall, översvämningar och stigande havsnivåer samt förändringar av grundvattennivåer och tjälförhållanden. Risken ökar även för fler värmeböljor och bränder. Förutom direkta trafikstörningar medför klimatförändringarna ökade kostnader för att klimatanpassa infrastrukturen och för att åtgärda de skador som uppstår i anläggningen. Även risken för cyberattacker och andra sabotage ökar, vilket kan slå hårt mot företagens värde- och leveranskedjor.²⁸

Sammantaget innebär detta en ökad *utmaning att säkerställa och utveckla robusthet i transportsystemet och dess infrastruktur.*

3.2 Förutsättningar för arbetspendling och kollektivtrafik

Omfattande arbetspendling där 850 000 reser över kommungräns till jobbet Stockholm-Mälardalsregionens 2,2 miljoner arbetstillfällen är uppdelade på elva lokala arbetsmarknadsregioner. Mer än 850 000 invånare reser över kommungräns för att komma till jobbet. Av dessa passerar omkring 200 000 en eller flera länsgränser.²⁹ Vägavståndet från nodstäderna till Stockholm är i genomsnitt 134 km och som längst 200 km. Restiden med tåg varierar från 40 till 120 minuter och är i genomsnitt 74 minuter. Restiden mellan Stockholm och Gotland/Visby är drygt tre timmar med båt till Nynäshamn och en timma med pendeltåg, respektive 40 minuter med flyg till Arlanda eller Bromma.³⁰

Huvudstadens arbetsmarknadsregion, som omfattar länen Stockholm och Uppsala och delar av Sörmland, står för drygt 70 procent av arbetstillfällena. En stor del av den storregionala arbetspendlingen sker till/från de centrala delarna av Stockholms län. Även Stockholms regionala stadskärnor, framför allt Södertälje, Flemingsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik och Arlanda-Märsta är relativt vanliga målpunkter för pendlare från kringliggande län. Det förekommer också betydande pendling till nodstäderna från respektive omland och i Uppsalas fall även från Stockholms län. De tvärgående kopplingarna mellan regionens nodstäder (som inte ligger i samma storregionala stråk i förhållande till Stockholm) är däremot generellt svaga, såväl infrastrukturellt som flödesmässigt.³¹

Figur 4. Arbetspendling i Stockholm-Mälardalsregionen. Källa: SCB BAS 2024, bearbetning ÅF

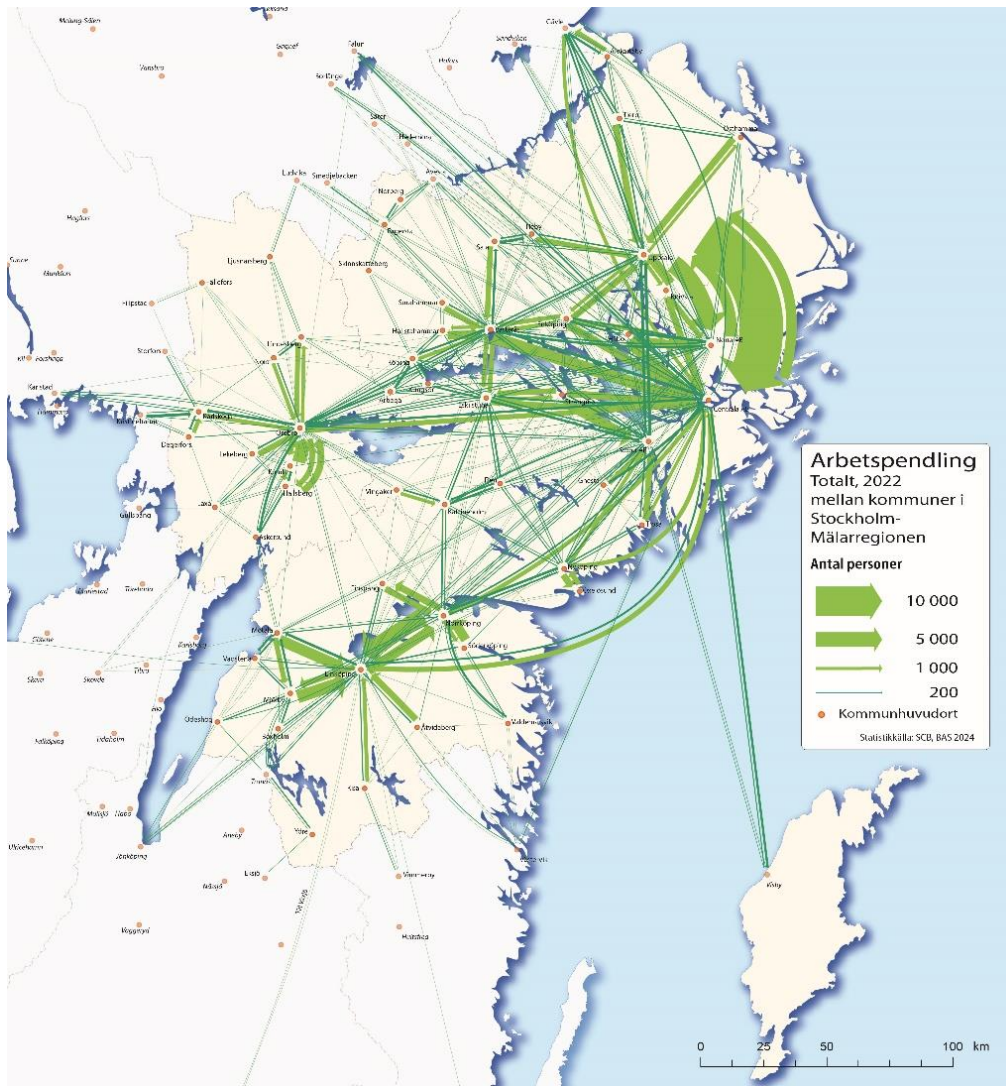
²⁷ Trafikverket (2022): Trender i transportsystemet. Trafikverkets omvärldsanalys 2022

²⁸ Ibid

²⁹ SCB statistikdatabasen (2024)

³⁰ avstandmellan.com och SJ:s reseplanerare

³¹ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen



Kollektivtrafikresandet ökar i Stockholm-Mälardalenregionen

En stor del av pendlingen i Stockholm-Mälardalenregionen sker med kollektivtrafik på spår, framför allt i Stockholms län samt i de radiella stråken in mot huvudstaden. I andra delar av regionen sker pendling med busstrafik, som utgör den storregionala kollektivtrafiken i exempelvis tvärförbindelser och där det saknas järnväg. Bilen används ofta för resor längre ut i regionen. För tillgängligheten till Gotland är färjeförbindelserna till fastlandet en del av det storregionala kollektivtrafiksystemet.³²

Nationellt ökade resandet med kommersiell trafik avsevärt under 2000-talet fram till pandemin, med en ökning på drygt 40 procent 2000–2019.³³ Resandet med stöd av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ökade dock hela fem gånger så snabbt, vilket resulterat i fördubblat resande under samma period. I Stockholm-Mälardalenregionen har det storregionala kollektivtrafiksystemet utvecklats kraftigt de senaste 10 åren med ny infrastruktur och utvecklad trafikering (se exempelvis Resandet med Mälartåg i figur 5). Resandet har ökat både i sammanlagda antalet resor samt antalet resor per invånare. Under pandemin minskade resandet och digitala möten

³² Mälardalsrådet (2024): Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalenregionen. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

³³ Trafikverket (2024): Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen. För perioden 2026–2037

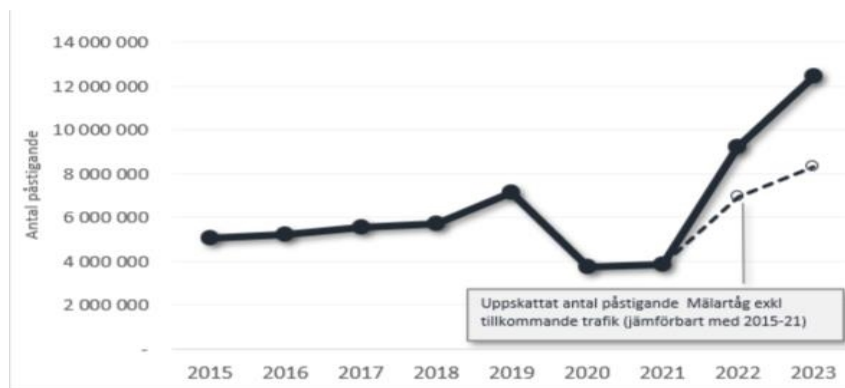
blev för många ett vanligt inslag i det vardagliga arbetslivet, men redan 2022–2023 skedde en återhämtning. Eftersom regionen växer förväntas resandet både inom och mellan länen fortsätta öka.³⁴

[FAKTARUTA

Det storregionala kollektivtrafiksystemet

Med storregional kollektivtrafik menas länsöverskridande kollektivtrafik som binder samman de storregionala nodstäderna, Stockholms regionala stadskärnor, samt Gotland. Detta inkluderar trafik på järnväg och väg, samt färjetrafiken till och från Gotland. För den storregionala tillgängligheten har därtill den anslutande regionala och lokala kollektivtrafiken en viktig roll för att hela resan ska fungera för resenären.]

Figur 5. Resande med Mälartåg. Källa: Mälardalstrafik AB

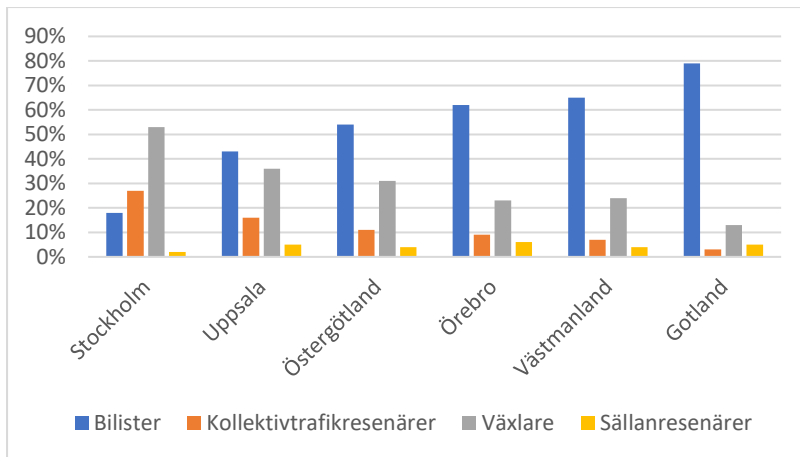


Resandeutveckling mätt i antalet påstigande på de fyra upphandlade regionaltågslinjerna i Stockholm Mälarregionen, numera Mälartågslinjer. 2022 tillkom med Uppsala-Gävle en femte linje, dessutom förstärktes trafiken mellan bl. a. Stockholm och Uppsala. Resandeökningen 2022 och 2023 är därmed inte enbart effekt av återhämtning efter pandemin. Streckad linje visar uppskattat resande om tillkommande trafik Stockholm-Uppsala och Uppsala-Gävle samt effekter av ändrad mätmetod exkluderas.

Var människor bor påverkar i hög grad hur, när, vart och hur ofta de reser. Skillnaderna är framför allt stora mellan boende i Stockholmsområdet och övriga delar av regionen. Stockholmare, med tillgång till landets bästa kollektivtrafik, reser mer med kollektiva färdmedel och har bil och körkort i lägre grad än övriga regioninvånare. Till det bidrar även att det främst är i de större städerna som kollektivtrafiken kan matcha bilen vad gäller restider och flexibilitet. Valet mellan bil eller kollektivtrafik påverkas även av i vilken grad politiska styrmedel som exempelvis parkeringsavgifter, drivmedels- och trängselskatter används för att begränsa biltrafiken och dess utsläpp.

Figur 6. Resenärstyper per län i Stockholm-Mälardalsregionen 2023 (exklusive Sörmland som inte ingick i kollektivtrafikbarometern). Källa: Svenska kollektivtrafik (2024): Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2023.

³⁴ Ibid



För det storregionala kollektivtrafiksystemet finns idag *utmaningar med tillförlitlighet, kapacitet och regularitet, men också med administrativa gränser och system som inte fungerar optimalt*. Därtill konkurrerar kollektivtrafiken om samma spårkapacitet som godstransporter, vilket försvårar för arbetspendlingen. Det är avgörande att kollektivtrafiksystemet i Stockholm-Mälardalen underhålls och utvecklas för att vara attraktivt, robust och tillförlitligt för resenären. Det gäller både det befintliga och det planerade systemet.³⁵

Att resenärerna inte når sin planerade destination kan direkt översättas i betydande produktionsbortfall och välfärdsförluster. Inte minst kapacitetsbrister i spårsystemet medför stora samhällskostnader för arbetspendlingen. Beräkningar visar att förseningarna i kollektivtrafiken kostar samhället 8,5 miljarder kronor per år, varav merparten beror på förseningar vid regionala resor och då framför allt i Stockholm-Mälardalen.³⁶ Bara förseningar mellan Stockholm och Uppsala kostar samhället över en miljon kronor om dagen.³⁷ Därtill minskar benägenheten att välja kollektivtrafik framför bil, vilket underminerar kollektivtrafikens förutsättningar och leder till ökade utsläpp från miljontals personresor per år.³⁸

Stockholm-Mälardalen växer samman med kollektivtrafiken som grund

Den regionala tillväxten och strukturen, med arbetsplatser och bostäder i hög grad koncentrerade till vissa orter samt ett omfattande inomregionalt utbyte, ställer stora krav på ett kapacitetsstarkt och väl fungerande transportsystem. Samhällsplaneringen är till stor del inriktad på förtätning och regionförstoring med kollektivtrafiken som grund. Ett ökat bostadsbyggande och utveckling av verksamhetsytor i centrala och stationsnära lägen är viktiga komponenter i en fysisk planering för ökad storregional funktionalitet. Större infrastruktursatsningar som utbyggnaden av kapacitet på Mälardalen, Ostlänken med tillhörande stationer/stationssamhällen, fyrsparat till Uppsala och utvecklingen av södra staden samt nya tunnelbane- och tvärbanelinjer i Stockholm är också viktiga komponenter.³⁹

Samtliga väntas ge stora positiva effekter på Stockholm-Mälardalens utveckling. Samtidigt består en tilltagande *utmaning av ett flertal allvarliga förseningar i viktiga infrastrukturprojekt där pausade arbeten och underfinansiering försvårar för övrig samhällsplanering och för näringslivsutvecklingen*.

³⁵ Mälardalsrådet (2024): Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalen. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

³⁶ WSP (2019): Tid är pengar. En samhällsekonomisk analys av kostnader för förseningar inom kollektivtrafiken

³⁷ Stockholms handelskammare (2024): Förseningar mellan Stockholm och Uppsala

³⁸ WSP (2019): Tid är pengar. En samhällsekonomisk analys av kostnader för förseningar inom kollektivtrafiken

³⁹ Regionerna i östra Mellansverige (2019): På väg mot en mer integrerad bostads-, utbildnings- och arbetsmarknad i östra Mellansverige. Nodstädernas roller, stadsutveckling och funktionella samband

Detta gäller inte minst för arbetena med fyrspårsutbyggnaden på Mälarbanan i Stockholms län, som skulle stått klart 2032 men som nu meddelats tidigast kan påbörjas 2028 och därefter färdigställas 12 år senare. Den kraftiga förseningen av färdigställandet medför negativa konsekvenser för samhällsutvecklingen i hela Stockholm-Mälardalenregionen och särskilt i det storregionala stråket via nodstäderna Örebro, Västerås och Enköping till och från huvudstaden. Utbyggnad är av riksintresse för att tågtrafiken ska fungera långsiktigt i regionen och till och från övriga landet.

Digitalisering och distansarbete skapar nya möjligheter till regionförstoring

Digitaliseringen och ett ökat distansarbete har gjort det möjligt för allt fler att jobba och för arbetsgivare att rekrytera mer frikopplat från arbetsplatsens lokalisering, vilket skapar nya möjligheter till platsutveckling och regionförstoring. Det kan även påverka trafikslagets konkurrensfördelar. Om arbetsresorna blir färre men längre kan snabba tågtransporter bli mer attraktiva, framför allt för resor mellan större städer och särskilt om resenärerna har goda möjligheter till arbete under resan.⁴⁰ På motsvarande vis kan även ett förändrat fritidsresande bidra till ett ökat resande med kollektivtrafik.

För att invånarna ska uppfatta kollektivtrafiken som attraktiv är ”hela-resan-perspektivet” en aspekt som påverkar. Det innefattar all anslutande trafik, inklusive gång- och cykel, hela vägen från start- till slutdestination. Både i Stockholm-Mälardalenregionens storstäder och landsbygd finns goda förutsättningar för att öka cykelresorna. Regionerna och kommunerna gör omfattande satsningar på att utveckla cykelinfrastrukturen, men en omodern lagstiftning och ett stort finansieringsbehov begränsar möjligheterna att nå en större räckvidd.

3.3 Förutsättningar för godstransporter

Stora varuflöden går till, från och genom Sveriges största konsumentmarknad

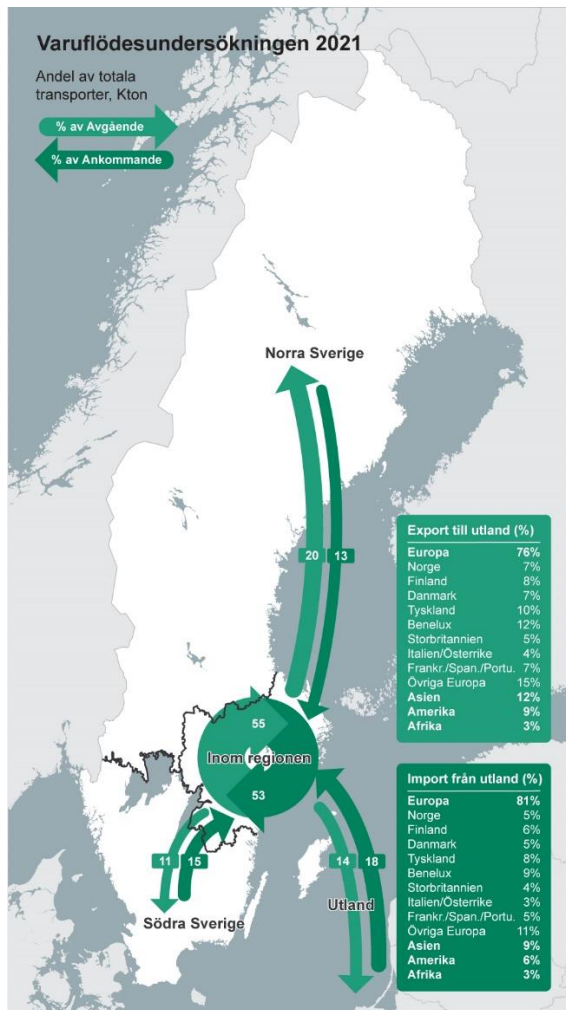
Varje år fraktas 150 miljoner ton gods till, från eller genom Stockholm-Mälardalenregionen. En stor del av varorna fraktas in i regionen, riktad mot Sveriges största konsumentmarknad. Annat gods har sitt ursprung i regionens varuproduktion. Ytterligare godstransporter tillhör de transitflöden som korsar regionen och förgrenas ut i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Drygt hälften (54 procent) av det totala transportarbetet sker på väg, följt av en dryg fjärdedel (27 procent) till sjöss och en knapp femtedel (19 procent) på järnväg. Om transportarbetet mäts avseende värde, exklusive flyggods, sker en större andel på järnväg (38 procent) medan andelarna på väg och sjöfart (48 respektive 14 procent) minskar.⁴¹ Flygfrakten är volymmässigt liten men värdemässigt stor och är nära kopplad till persontrafiken och regionens internationella tillgänglighet eftersom flygfrakten kan stå för upp mot 20 procent av en flyglinjes lönsamhet.⁴²

Figur 7. Godsflöden till/från och inom Stockholm-Mälardalenregionen. Källa: Trafikanalys (2021): Varuflödesundersökningen, bearbetning Mälardalsrådet (2024)

⁴⁰ Johan Klaesson och Lars Pettersson (2024): Regionlyftet. Transportinfrastrukturens betydelse för regioners tillväxt

⁴¹ Mälardalsrådet (2018): Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälardalenregionen. Delrapport om mål, nuläge och utmaningar

⁴² Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalenregionens godstransporter. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp



Nya terminallokaliseringar sker till stor del nära nodstäderna Norrköping, Örebro, Västerås och Eskilstuna. Här finns närhet till stråk för godstransporter mellan norra och södra Sverige och bra infrastrukturkopplingar mellan olika trafikslag.⁴³ I Stockholm-Mälardalsregionens godsstråk finns dock ett antal flaskhalsar i infrastrukturen som hämmar godstransportsystemets funktionalitet. Därtill finns i vissa stråk och noder en påtaglig brist på säkra och effektiva uppställningsplatser för så väl tåg som lastbilar.

Klimat- och miljöpåverkan från godstransporterna är stor. En ökad efterfrågan på hållbara transporter ställer krav på omställning av bränslen och effektivisering av transporterna via längre och tyngre fordon på järnväg och väg, samt via ökad intermodalitet (kombinerade transportsätt) och överflyttning av långväga godstransporter till järnväg och sjöfart. De totala godsmängderna i regionen (räknat i ton) kommer att öka kraftigt till följd av en ökad befolkning, nya industrisatsningar och en utvecklad handel. Framför allt förväntas ökningen, med nuvarande infrastruktur och styrmedel, att ske på väg och i synnerhet på Europavägarna, följt av järnväg och minst på sjöfart. Godstransporternas struktur förväntas till stor del likna dagens.⁴⁴

⁴³ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalsregionens godstransporter. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

⁴⁴ Trafikverket (2024): Prognos för godstransporter 2045. Trafikverkets basprognoser 2024

Bristen på järnvägskapacitet samt regel- och avgiftsstrukturer motverkar effektiva godstransporter

Ökningen av godstransporter på järnväg begränsas av järnvägssystemets kapacitet, som dessutom ska räckas till persontransporter. Samtidigt som det finns behov av kapacitet för fler godståg finns höga ambitioner för den storregionala kollektivtrafiken.⁴⁵ I Stockholm-Mälardalen finns stor potential att med näringsliv och akademi testa nya lösningar för klimatomställning och transporteffektivitet via exempelvis ITS (Intelligent Transport System). Sammantaget saknas dock tillräckliga incitament för mer effektiva godstransporter genom överflyttning av transporter till sjöfart och järnväg. För ökade godstransporter med sjöfart finns kapacitet att tillgå, men bristen på kapacitet i järnvägssystemet begränsar användandet av hamnar och kombiterminaler. Även regel- och avgiftsstrukturer påverkar möjligheten till överflyttning till sjöfart och järnväg negativt och gynnar i stället vägtransporter av kostnadsskäl. Det råder med andra ord inte likvärdiga förutsättningar som styr rätt gods till rätt trafikslag för en så effektiv och konkurrenskraftig kostnad som möjligt.

Hamnarna och sjöfarten har stor betydelse framför allt för långväga transporter. De stora hamnarna i Sverige, som till exempel Göteborg och Skånes hamnar, hanterar idag stora flöden som ska till/från Stockholm-Mälardalen. Dessa transporter kan i högre grad gå direkt till Stockholm-Mälardalens hamnar och avlasta den redan hårt ansträngda landinfrastrukturen. Den förbättrade järnvägsförbindelsen via Fehmarn Bält innebär en mer effektiv och snabbare förbindelse över Öresund/Danmark och med Tyskland som kan ge en stärkt konkurrenskraft för järnvägstransporter. Flaskhalsar i det svenska järnvägsnätet begränsar dock möjligheterna att få ut en sådan nytta av den förbättrade förbindelsen.⁴⁶

Välfungerande och effektiva godstransporter är en förutsättning för en levande och attraktiv Stockholm-Mälardalen. De störningar som uppkommer av yttre hot och klimatförändringar behöver förebyggas och så långt det går förhindras. Godstrafiken står inför ett flertal *utmaningar relaterat till klimat, miljö, säkerhet och framkomlighet*. För att möta dessa utmaningar och säkerställa godstransporternas framkomlighet behövs samverkan och samsyn inom Stockholm-Mälardalen kring godstransporternas behov.

3.4 Förutsättningar för internationell tillgänglighet

Arlanda hanterar 70 procent av alla utrikesresenärer och hälften av flyggodset

Arlanda har en särställning som landets primära flygplats för såväl inrikes- och utrikesflyg som för flyggods. Flygtrafiken drabbades hårt av pandemin och har ännu inte helt återhämtat sig. Under 2023 hade Arlanda 21,8 miljoner passagerare, jämfört med 26,6 miljoner passagerare år 2019, året innan pandemin.⁴⁷ Över 80 procent av passagerarna är utrikesresenärer, mer än två tredjedelar är fritidsresenärer och cirka 20 procent är transitresenärer. Arlanda står för omkring 70 procent av alla utrikesresenärer och mer än hälften av allt flyggods till/från svenska flygplatser.⁴⁸

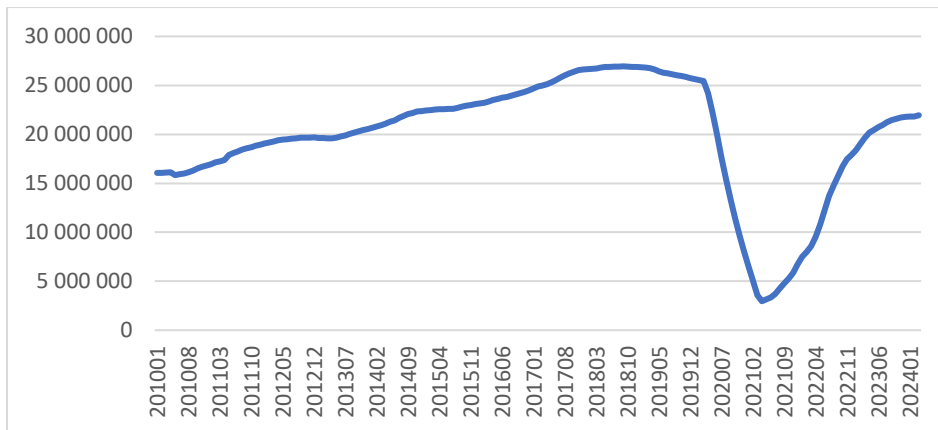
Figur 8. Passagerarutveckling vid Arlanda flygplats, rullande årsbasis. Källa: Swedavia Flygstatistik (2024)

⁴⁵ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

⁴⁶ Ibid

⁴⁷ Swedavia Flygstatistik (2024)

⁴⁸ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp



Arlanda har direktförbindelser till merparten av de största flygplatserna i Europa, men betydligt färre till övriga världsdelar. Genom effektiva anslutningar är tillgängligheten till Mellanöstern/Afrika och Nordamerika ändå relativt god medan tillgängligheten till Asien/Stillahavsområdet och framför allt Latinamerika är sämre. Konkurrensen är hård inte minst med Kastrup (Köpenhamn) om de kontinentala och transatlantiska förbindelserna. Fram till Rysslands anfallskrig mot Ukraina och EU:s beslut om att stänga luftrummet mot Ryssland var även Vanda (Helsingfors) en konkurrent om de asiatiska förbindelserna.⁴⁹

Det finns kapacitetsbrist i såväl Arlandas infrastruktur som i den anslutande landinfrastrukturen, både Ostkustbanan och E4:an. Utöver flygresenärerna tillkommer cirka 18 000 personer som arbetar vid flygplatsen och som reser till och från arbetet varje dag.⁵⁰ Vägsystemet till Arlanda är hårt belastat och belastas än mer av den förväntade dubblingen av antalet resande till/från flygplatsen, planer på en dubbling av antalet arbetstillfällen i flygplatsområdet, samt en kraftigt ökande logistiknäring. Stora resenärs- och transportflöden ställer krav på en effektiv användning av befintlig infrastruktur samt höga krav på hållbara och effektiva transporter för både flygresenärer, arbetspendlare och övriga besökare.⁵¹ Ungefär hälften av alla anslutningsresor till flygplatsen sker i nuläget med bil och hälften med kollektivtrafik.⁵² Den stationsavgift som tas ut för passagerare med pendel-, regional- och fjärrtåg till/från Arlanda C, och som grundas på statens avtal med A-Train, hämmar kollektivtrafikens konkurrenskraft.⁵³

Även om flyget genom teknikutveckling har effektiviserats och minskat utsläppen per flygkilometer kan de totala utsläppen öka till följd av en ökad trafikmängd. Flygbranschens Färdplan för fossilfri konkurrenskraft pekar ut ett antal nödvändiga åtgärder för flygets omställning, däribland storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle, elflyg med mera.⁵⁴ En stor del, mer än hälften, av de flygplatsanknutna utsläppen relaterar dock till anslutande marktransporterna bland passagerare och anställda.⁵⁵ Detta är en fråga som knyter nära an till den storregionala tillgängligheten till flygplatsen, samt kollektivtrafikens andel av det totala resandet.

⁴⁹ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalsregionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

⁵⁰ Trafikverket (2018): Rapport Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda – Underlag till Arlandarådets kansli

⁵¹ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalsregionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

⁵² Swedavia (2023): Resvaneundersökning

⁵³ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalsregionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

⁵⁴ Fossilfritt Sverige (2018): Färdplan för fossilfri konkurrenskraft: Flygbranschen

⁵⁵ Swedavia (2017): Miljörapport Stockholm Arlanda Airport

Arlanda är navet i Mälardalens och hela Sveriges flygsystem. I Stockholm-Mälardalen finns ytterligare sju flygplatser som bedriver linjefart och/eller chartertrafik. Flygplatserna har olika karaktär och funktion, vilket bidrar till en större flexibilitet och redundans i flygplatssystemet som helhet, avseende såväl passagerartrafik som flygfrakt.⁵⁶ Flera av dem är också beredskapsflygplatser. Den snabba utvecklingen av drönantransporter för gods- och persontransporter, samt utvecklingen av elflyg, utgör nya förutsättningar i planeringen av såväl det övre som nedre lufrummet. Detta kommer att kräva tät samverkan mellan aktörer inom transportsystemet samt stads- och samhällsplaneringssektorn. Både drönare och elflyg utgör osäkerheter för hur den svenska luftfarten kommer att nyttjas och hur flygplatssystemet kommer att utvecklas. Eftersom eldrivna flygplan initialt kommer att ha begränsad räckvidd och kapacitet kommer de primärt att kunna bidra med ökad regional tillgänglighet på avstånd mellan uppskattningsvis 20-40 mil.⁵⁷

Östersjötrafiken blir allt viktigare

Färjeförbindelserna är viktiga för Gotlands varuförsörjning och den växande handeln i Östersjöregionen. Merparten av den icke bulkrelaterade frakten mellan Sverige och Finland/Baltikum transporteras av passagerarfartyg.⁵⁸ En ökad försvarssamverkan inom ramen för Sveriges medlemskap i Nato kan förväntas öka betydelsen av väl fungerande transporter mellan länder i Östersjöområdet. Östersjötrafiken drabbades hårt av pandemin och trafikeras idag av färre fartyg än tidigare. På längre sikt är det dock möjligt att kapaciteten på Östersjön helt återställs.⁵⁹

Sjöfarten står för en betydligt större del av sina infrastrukturkostnader än övriga trafikslag. Via farleds- och lotsavgifter, som rederierna betalar när de trafikerar svenska hamnar, bekostas underhåll, muddring, isbrytning av farleder och dessutom myndighetskostnaderna för Sjöfartsverket. Det finns en ökande underhållsskuld kopplat till reinvesteringar i farleder, kanaler och slussar för att säkerställa sjöfartens funktionalitet.⁶⁰ De färjor som trafikerar Östersjön är isklassade men kan under stränga vintermånader vara i behov av hjälp från isbrytare för att ta sig fram i farlederna. Sjöfarten är idag inne i en omvandling där traditionell tjockolja överges till förmån för bränslen som är bättre för såväl närmiljö som klimat.

Internationella tågresor har stor potential mot Oslo och kontinenten

Medan persontrafiken på järnväg i Sverige har fördubblats sedan början av 1990-talet har utvecklingen inom utrikesresor med tåg varit den motsatta. Tågets marknadsandel för resor till länder på kontinenten är marginell och varierar mellan 0 och 1 procent, men ligger högre för resor till Norge, Danmark och norra Tyskland.⁶¹ För resor mellan Stockholm och Oslo har marknadsandelen legat på 10-15 procent.⁶² Internationella erfarenheter visar att restider har påverkan på tågets marknadsandelar. Med en restid på under tre timmar mellan Stockholm och Oslo med tåg blir tåget konkurrenskraftigt mot flyget, och bedöms flytta över cirka 1 miljon resenärer till tåg från flyg varje år.⁶³ Den fasta förbindelsen via Fehmarn Bält, som är planerad att stå klar 2029, innebär att kapaciteten med dagtåg mellan Sverige/Danmark och Tyskland ökar radikalt och att restiden halveras. Då kan tåget bli ett reellt alternativ för en större andel av de resor som görs mellan Sverige och kontinenten.⁶⁴

⁵⁶ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalen

⁵⁷ RISE (2024): Elflyg i Sverige – här befinner sig utvecklingen. Webb (hämtad 2024-05-07)

⁵⁸ Stockholms handelskammare (2017): Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm

⁵⁹ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

⁶⁰ Ibid

⁶¹ Trafikverket (2020): Underlagsrapport till Nattågstrafik till Europa. Marknad och ekonomi för nattåg till kontinenten

⁶² Trafikverket (2017): Åtgärdsvalsstudie Stockholm-Oslo

⁶³ Oslo-Sthlm 2.55 (2017): Oslo-Stockholm Nyttöanalys 2040

⁶⁴ Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälardalens internationella samband

4. Så når vi målen

En viktig del i att nå En Bättre Sits-samarbetets mål är att utveckla och sammankoppla den urbana strukturen i Stockholm-Mälardalen med spårtrafiken som grund. I första hand måste tillgängligheten förbättras i de storregionala stråken mellan nodstäder och Stockholm, inklusive tillgängligheten i de centrala delarna av Stockholms län samt till/från Stockholms regionala stadskärnor. I andra hand måste tillgängligheten i de storregionala tvärförbindelserna förbättras. Därtill behövs förbättrad internationell tillgänglighet och en effektiv hantering av de ökade godsflöden som följer av den växande regionen och en utvecklad handel. I det spelar utvecklingen av transport- och infrastruktursystemet en nyckelroll. Samtidigt behöver Gotlands särskilda förutsättningar beaktas, samt behovet av väl fungerande transporter mellan ön och fastlandet tillgodoses.

4.1 Kollektivtrafikens funktion och utvecklingsbehov

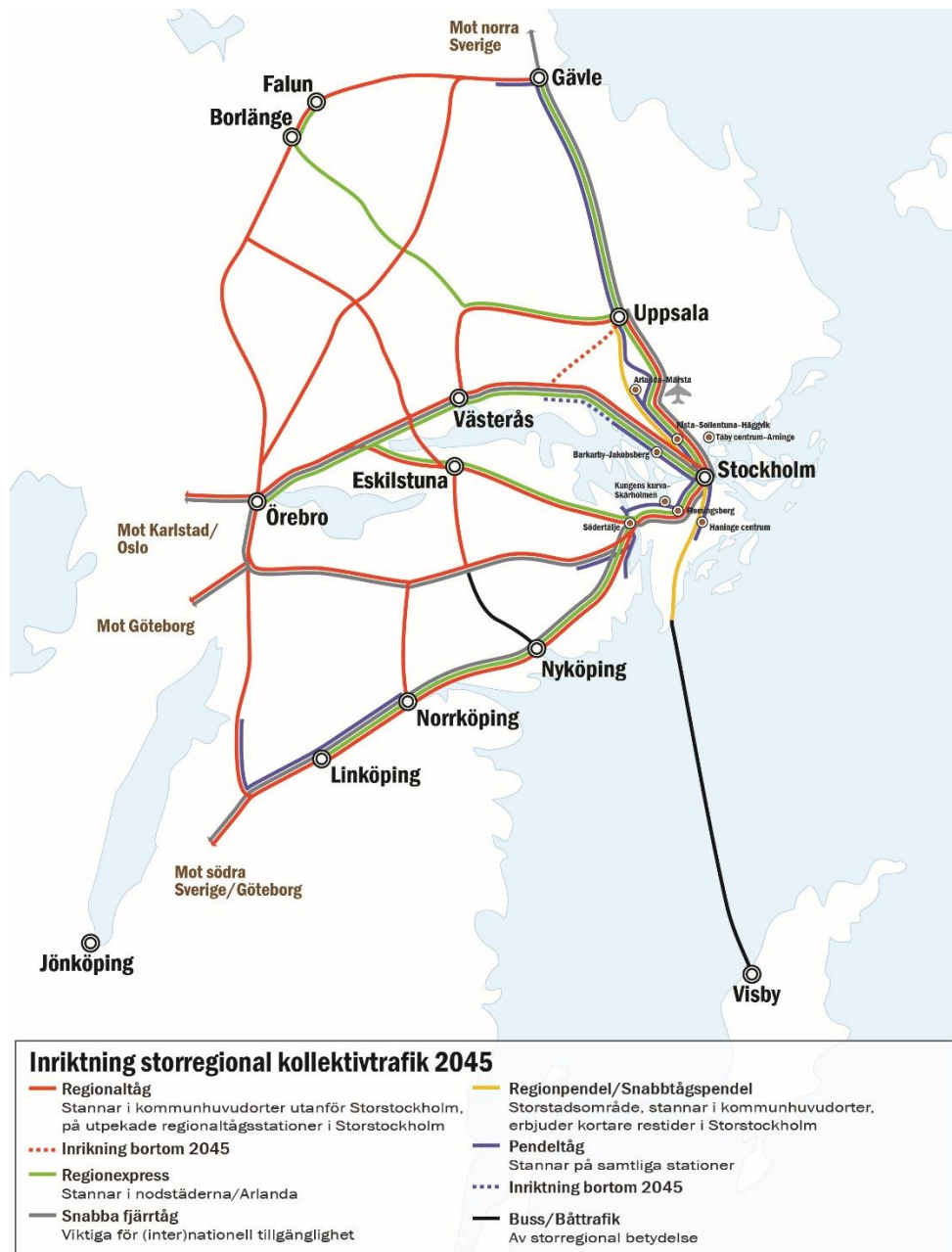
Det storregionala kollektivtrafiksystemet har en avgörande funktion att stärka de funktionella sambanden och förstora regionens arbets- och bostadsmarknader. Det är även en grundsten i regionens hållbara utveckling.

För att åstadkomma en överflyttning till kollektivtrafiken från biltrafiken och knyta samman regionen måste systemet i sin helhet vara konkurrenskraftigt, tillförlitligt, tillgängligt, effektivt och attraktivt. I Stockholm-Mälardalen finns gemensamma ställningstaganden för det storregionala kollektivtrafiksystemets utveckling:

- Använd trafiksystemet mer effektivt.
- Kollektivtrafiksystemet ska stärkas och utvecklas med utgångspunkt i resenärens behov och förutsättningar.
- Kollektivtrafiksystemet ska vara långsiktigt robust och redundant.
- Kollektivtrafiksystemet ska utvecklas för att säkerställa näringslivets kompetensförsörjning och därmed stärka regionens konkurrenskraft, tillväxt och utveckling.

Den storregionala kollektivtrafiken behöver utvecklas till ett sammanhållet system över administrativa gränser. Utvecklingen behöver ske med spårtrafiken som grund eftersom denna är mest resurseffektiv i redan högt belastade stråk. Om detta råder stor enighet i Stockholm-Mälardalen och en ökad tillgänglighet och sammankoppling genom regiontågstrafiken är högt prioriterat. Den storregionala kollektivtrafikens inriktning till och med 2045 visualiseras i karta 2. Kollektivtrafiken behöver vara mer attraktiv än bilen i storregionala stråk, vilket bland annat uppnås genom fler avgångar och kortare restider. Ambitionen behöver vara maximalt 45 minuters restid mellan angränsande nodstäder i järnvägsstråken, bytesfria resor mellan nodstäder och minst halvtimmes trafik i rusningstrafik. För att möta denna ambition behövs investeringar i och ett gott underhåll av infrastrukturen. Det behövs även en utvecklad samverkan och förbättrade administrativa system. För resenären behöver det bli enklare, tryggare och mer tillförlitligt att ta sig från dörr till dörr. För arbetsgivare och arbetstagare är den långsiktiga tillförlitligheten och förutsägbarheten avgörande.

Karta 2. Inriktning för den storregionala kollektivtrafiken i Stockholm-Mälardalen till och med 2045



Kartan visar en långsiktig inriktning för den storregionala kollektivtrafiken på stråknivå i perspektivet till och med 2045. Inriktningen förutsätter att ett antal infrastrukturella åtgärder genomförs inom angiven tidsram (se kapitel 5). Detaljer kring upplägg, antal avgångar, stationsuppehåll och vilken operatör som ska trafikera systemets delar utreds i fortsatta dialoger mellan regioner och berörda parter. Även inriktningen utvecklas vidare i dessa dialoger.

4.2 Godstransporternas funktion och utvecklingsbehov

För att uppnå målen om ett effektivt, hållbart nyttjande av transportsystemet samt utveckling av den nationella och internationella konkurrenskraften, behövs en effektiv godshantering och varuförsörjning till, från, inom och genom Stockholm-Mälardalenregionen.

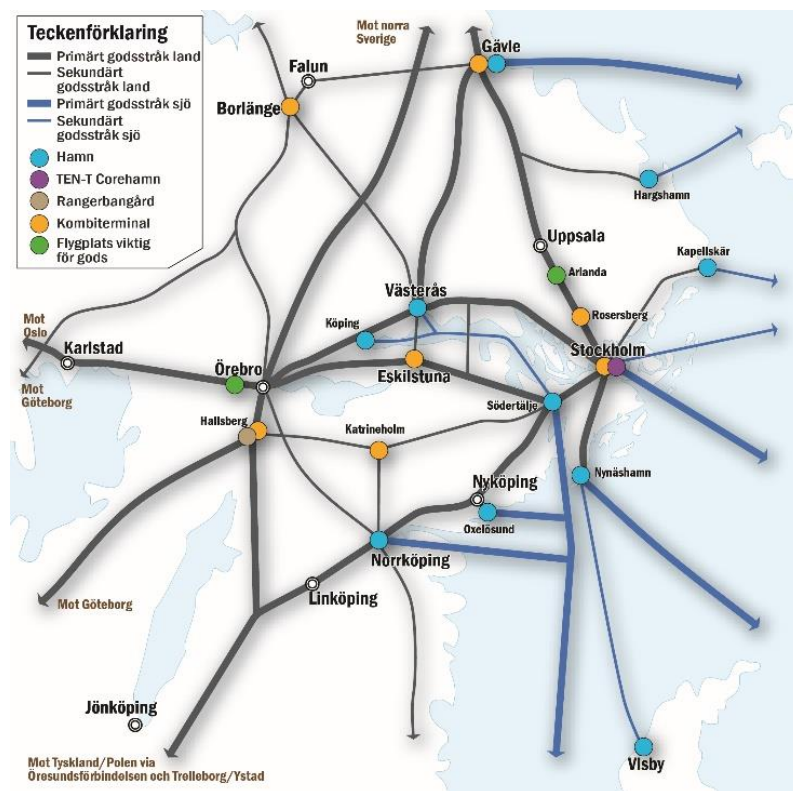
Godset behöver transporteras hållbart och klimatsmart, till konkurrenskraftiga kostnader. Detta innebär att transporterna måste vara fossilfria samt utföras i tid, till rimliga priser, på ett säkert sätt, och med korta ledtider när så behövs. Detta kräver såväl nytänkande som beslutsförmåga. I Stockholm-Mälardalenregionen finns stor samsyn kring och gemensamma ställningstaganden för godstransporternas utveckling:

- Öka järnvägskapaciteten.
- Effektivisera transportsystemet.
- Framtidssäkra transportsystemet och ställ om till hållbara godstransporter.
- Godset ska komma fram i tid även under störning.

Inom ramen för En Bättre Sits-samarbetet har regionerna även tagit fram Storregional Godsstrategi för Stockholm-Mälardalsregionen (2020) med strategier och åtgärder för mer effektiva godstransporter.

Karta 3 illustrerar storregionalt viktiga stråk för godstransporter till, inom och genom Stockholm-Mälardalsregionen samt viktiga gods-noder. Det finns ett behov av att storregionalt samordna olika godsflöden, så att mer kostnadseffektiva och miljövänliga logistikprocesser kan utvecklas. Särskilt järnvägskapaciteten har betydelse för detta och är i stort behov av utveckling. Incitamenten för godstransporter på sjö och järnväg behöver stärkas för att marginalkostnadsprincipen (lika förutsättningar mellan trafikslagen) ska uppnås. Därtill finns behov av, och möjligheter med, en utbyggd digital infrastruktur och digitalisering av såväl sjöfarten som järnvägen.

Karta 3. Illustration av Stockholm-Mälardalsregionens viktiga godsstråk och noder



4.3 Gotlands särskilda behov

Särskilt utsatt i Stockholm-Mälardalsregionen är Gotland. Merparten av de varor och produkter som krävs för samhällsviktig verksamhet på Gotland kommer via Gotlandsfärjan. Färjetrafiken är även avgörande för att gotländska producenter ska kunna frakta sina produkter till fastlandet. Tillgängligheten till och från Gotland behöver vara stabil och långsiktigt tillförlitlig samt anpassad till anslutande kollektivtrafik och logistikkedjor på fastlandet. Både färje- och flygtrafiken behöver kunna bidra till en god tillgänglighet genom rimliga res- och transporttider, konkurrenskraftiga priser, turtäthet och kapacitet. Gotlandstrafiken bör ses som en del av den nationella infrastrukturen och infrastrukturplaneringen. Den behöver också genomgå en snabb omställning till att bli miljömässigt hållbar. På Gotland finns idag även ett stort behov av reservhamnkapacitet, eftersom det i dagsläget inte finns något alternativ om Visby hamn av någon anledning inte skulle kunna nyttjas.

4.4 Den internationella tillgänglighetens funktion och utvecklingsbehov

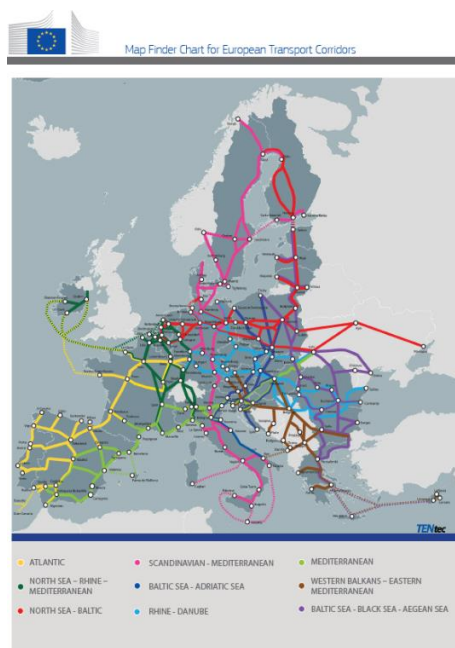
Internationell tillgänglighet är avgörande för att upprätthålla Stockholm-Mälardalens och Sveriges internationella konkurrenskraft och framstående position inom många områden. Det gäller inte minst för att kunna attrahera och behålla huvudkontor och för besöksnäringen. Koncentrationen av beslutsfunktioner, internationella flygförbindelser, högspecialiserade funktioner och stora evenemang till huvudstadsregionen understryker därtill betydelsen av hög nationell tillgänglighet till denna. I Stockholm-Mälardalen finns gemensamma ställningstaganden för den internationella tillgänglighetens utveckling:

- Arlanda är ett nationellt intresse för näringslivets utveckling och internationella konkurrenskraft och ska vara Nordens ledande flygplats.
- Det ska finnas en god internationell tillgänglighet via en miljömässigt hållbar sjöfart.
- Den internationella tillgängligheten med tåg för Stockholm-Mälardalen måste förbättras.

Arlanda har en särställning och fungerar som Stockholm-Mälardalens port mot omvärlden. För Arlandas utveckling behövs ett konkurrenskraftigt resandeunderlag och en näringslivsutveckling som kan skapa ett ökat underlag för strategiskt viktiga direktförbindelser, samt väl fungerande kopplingar till inrikesflyget. Hela landet behöver få god tillgänglighet till Arlanda flygplats, på tider som möjliggör anslutande flyg eller möten lokaliserade till Arlanda. Satsningar på flygets omställning behövs samt en ökad kollektivtrafikandel för resenärer och arbetspendlare. Kapacitetsmässigt har bedömningar pekats på att Arlanda behöver byggas ut med en ny rullbana. Om Bromma flygplats avvecklas senast år 2038 när dagens Brommaavtal löper ut, kan detta behov accentueras.

Det behövs stärkta kopplingar och kortare restid med tåg till kontinenten och Norge (Oslo). Kraven i TEN-T-förordningen behöver uppfyllas i såväl stomnätsskorridoren ScanMed (se karta 3) som i de urbana knutpunkterna. Därtill behövs en ökad samverkan kring administrativa system och biljetter inom EU. Stockholm-Mälardalens kopplingar till Finland och Baltikum, som i huvudsak bygger på sjöfart, behöver återställas efter pandemin.

Karta 4. Transeuropeiska transportkorridorerna efter revideringen. Källa: European Commission (2023): TENtec Map Finder Chart for European Transport Corridors



4.5 Strategier för att möta utmaningarna och nå målen

Fem övergripande strategier tillämpas för att med begränsade resurser nå såväl funktionsmål som en hållbar utveckling. Under respektive strategi listas exempel på aktörer med rådighet i viktiga och systemövergripande insatser. Strategierna följs av en beskrivning av Stockholm-Mälardalens åtaganden, för att synliggöra behovet av alla aktörers gemensamma ansträngningar. För en mer utförlig bild av viktiga insatser kopplat till Storregional kollektivtrafik, Godstransporter, samt Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft hänvisas till systemanalysens tre underlagsrapporter med ställningstaganden från de politiska temagrupperna.

Figur 9. Läs Systemanalysens tre underlagsrapporter på malardalsradet.se/rapporter



Använd transportsystemet mer effektivt!

Vi behöver nyttja det vi har bättre genom att använda rätt trafikslag för rätt transport samt utveckla och använda större andel av den teoretiska kapaciteten mer effektivt och på ett sätt som ger störst samhällsnytta.

- Riksdag och regering behöver tillse att fyrstegsprincipen genomsyrar planeringen genom att möjliggöra för tillämpning och finansiering av steg 1- och 2-åtgärder inom såväl nationell som regionala transportplaner på samma sätt som steg 3- och 4-åtgärder.
- Staten behöver säkerställa att ett utvecklat system för tilldelning av spårkapacitet skapar en balans i prioriteringen mellan de olika marknadssegmenten. Prioriteringen behöver ge största möjliga samhällsnytta och bidra till en mer effektiv användning av spårinfrastrukturen.
- Staten och näringslivet behöver gemensamt verka för neutrala konkurrensförutsättningar mellan trafikslagen så att marginalkostnadsprincipen uppnås och järnvägens och sjöfartens potential tas tillvara.
- Riksdag, regering, Trafikverket, Jernhusen, regionerna och kommunerna behöver gemensamt säkerställa förutsättningar för att andelen kollektivtrafikresor för arbets-, studie- och fritidsresor ska öka i Stockholm-Mälardalens regionen utifrån ett hela-resan-perspektiv. Regeringen behöver stödja arbetet för en utvecklad cykeltrafik genom en modernisering av väglagen och se över finansieringen till cykelsatsningar.
- Riksdag och regering behöver skapa stabila förutsättningar för regionerna att upprätthålla en god kollektivtrafik, exempelvis vid särskilda situationer där resandeunderlaget plötsligt och tillfälligt minskar kraftigt såsom vid en pandemi.
- Staten behöver skyndsamt inleda en förhandling med A-Train i syfte att avveckla stationsavgiften vid Arlanda C.
- Riksdag och regering behöver verka och ge förutsättningar för att en gemensam biljettstandard i landet införs av kollektivtrafikaktörer. Sverige behöver därtill samverka på EU-nivå för lagstiftning som underlättar för resenären vid bokning av gränsöverskridande tågresor.
- Trafikverket behöver utveckla och säkerställa en effektiv trafikledning genom digitala tjänster och god uppkoppling både på väg och järnväg.

- Staten behöver utreda behov av ytterligare uppställningsplatser för både väg och järnväg, samt se över väglagen för att göra det enklare att stängsla in områden för säkra sådana platser åt högvärdigt gods.

[FAKTARUTA

Fyrstegsprincipen...

... är ett förhållningssätt i planering som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Fyrstegsprincipen ska vara vägledande för Trafikverkets arbete och tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning samt för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Stegen innefattar 1. Tänk om, 2. Optimera, 3. Bygg om, och 4. Bygg nytt. De två första stegen innefattar åtgärder som på olika sätt effektiviserar användandet av transporter och infrastruktur.]

Öka robustheten i transportsystemet!

Ett brett sårbarhetsperspektiv ska genomsyra alla reinvesteringar och investeringar och störningar i transportsystemet behöver förebyggas, samt hanteras eller avlösas snabbt och smidigt.

- Riksdag, regering och Trafikverket behöver säkerställa ett ökat underhåll och åtgärdande av kapacitetsbrister. Särskilt flaskhalsar behöver byggas bort med redundanta lösningar.
- Trafikverkets underhållskontrakt behöver styra kraftigt mot förebyggande underhåll i syfte att minska antalet akuta fel och förutsättningarna för tids- och kostnadseffektivt underhåll behöver förbättras.
- Staten behöver förstärka och upprätthålla öppna färleder, exempelvis genom en förnyelse av isbrytarflottan.
- Riksdag och regering behöver säkerställa stabila och långsiktiga villkor för förbindelserna mellan fastlandet och Gotland avseende såväl färje- som flygtrafik. Därtill behöver reservhamnskapacitet byggas på Gotland enligt Trafikverkets förslag.
- Regeringen behöver prioritera investeringar i klimatanpassningsåtgärder.
- Trafikverket behöver se till alla trafikslag och öka intermodaliteten i systemet så att samhällsstörningar kan hanteras via överflyttning till andra stråk eller trafikslag.

Ställ om transporterna!

Samtliga trafikslag behöver bli hållbara.

- Staten behöver gå före i klimatarbetet. Riksdag och regering behöver skapa incitament för omställning av hela transportsystemet och samtliga trafikslag, samt driva på EU i samma riktning.
- Regeringen behöver säkerställa förutsägbarhet och långsiktighet i regler och nationell politik kopplat till klimatomställningen.
- Staten behöver möjliggöra för investeringar som skyndar på utvecklingen av Arlanda flygplats med målbild att göra Arlanda till en av världens första fossilfria flygplatser 2045, i enlighet med Swedavias arbete mot målen i Flygbranschens Färdplan för fossilfri konkurrenskraft.
- Sjöfartsverket och Trafikverket behöver ta ett gemensamt ansvar för att sprida kunskap om samt möjliggöra implementering av innovativa lösningar för en hållbar sjöfart.
- Regeringen behöver säkerställa stöd för utbyggnad av modern infrastruktur för hållbara transporter och därmed skapa bättre incitament för elektrifiering.

Stärk kompetensförsörjningen!

Den kompetensbrist som finns i hela kedjan från planering, projektering och genomförande till drift och underhåll behöver lösas.

- Regeringen behöver ta ett större ansvar för att säkerställa kompetensförsörjningen av för branschen viktiga samhällsbyggare, exempelvis genom att ta fram en kompetensstrategi för samhällsbyggare inom infrastruktur. Långsiktiga samarbeten behövs för såväl breddad rekrytering som ökad attraktivitet.
- Regeringen behöver rikta uppdrag och anslag till Trafikverket om att etablera en eller flera järnvägstekniska övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalenregionen.
- Regering kan med fördel ge Trafikverket i uppdrag att inrätta storregionala kompetensråd inom samhällsbyggnad.

Utveckla infrastrukturen!

Fortsatta satsningar på infrastrukturen behövs för att utveckla transportsystemets funktionalitet.

- Staten behöver fullfölja investeringar som finns i nationell plan och som är nödvändiga för att få ut full effekt av tidigare investeringar i exempelvis strategiskt viktiga noder eller stråk.
- Regeringen behöver utreda en höjning av eller ökad flexibilitet i kostnadsgränsen för trimningsåtgärder, samt ge Trafikverket i uppdrag att genomföra ett trimningspaket för Stockholm-Mälardalenregionen som inkluderar en prioritering av effektiva åtgärder i samarbete med regionerna. Trafikverket behöver samordna trimningsåtgärder och underhåll i större utsträckning.
- Staten behöver säkerställa att ScanMed-korridoren anpassas för att uppfylla TEN-T-förordningens kriterier för stomnätet, samt skapa förutsättningar för de urbana knutpunkterna att utvecklas i enlighet med kraven i förordningen genom stadsmiljöavtal eller annan medfinansiering. Sverige behöver utarbeta en strategi för tillvaratagande av potentialen i CEF-finansiering (fonden för ett sammanlänkat Europa), och regeringen behöver arbeta för att EU-budgeten även i framtiden ska omfatta ett sådant finansieringsverktyg.
- Staten behöver växla upp och påskynda arbetet med digitalisering av transportsystemet, inklusive ett snabbare genomförande av det digitala signalsystemet ERTMS.
- Staten behöver säkra finansiering för åtgärder som möjliggör sammanhängande stråk för längre och tyngre fordon.
- Riksdag, regering och Trafikverket behöver säkerställa effektiva och snabba processer för anslag till riktade insatser för att möta näringslivets behov i samband med nyetableringar och stora satsningar.
- Regeringen och Trafikverket behöver säkerställa god kapacitet på järnväg och väg, för att möta regionernas ambitioner om hög tillgänglighet med kollektivtrafik till Arlanda. Fokus behöver vara på förbindelser till/från Stockholm C, snabba direktförbindelser till/från nodstäderna med spårburen kollektivtrafik, samt att möjliggöra ökad tillgänglighet med kollektivtrafik för pendlare som arbetar vid flygplatsen.
- Staten behöver säkerställa att tillräcklig kapacitet finns i Sverige när Fehmarn Bält-förbindelsen står klar för att kunna möta utvecklingen och dra nytta av förbättringen.
- Regeringen behöver ge Trafikverket i uppdrag att fortsätta utreda åtgärder och olika finansieringsformer för att öka kapaciteten och korta restiderna mot Norge (Oslo).

4.6 Stockholm-Mälardalenregionens roll, ansvar och åtaganden

[NYCKELTAL FÖR LAYOUT]

8 av 10 tågresor börjar eller slutar i Stockholm. 4,3 miljoner bor i Stockholm-Mälardalenregionen. 6 av Sveriges 10 största städer. 51% av landets BNP skapas här.]

Vi bygger Sverige starkare

I Mälardalen finns ett historiskt nära samspel och en stark samverkan för en gemensam samhällsutveckling som stärker Sveriges konkurrenskraft. Regionens invånare vittnar om god livskvalitet och i takt med att Stockholm-Mälardalenregionens befolkning växer, växer också regionernas arbets-, bostads- och studiemarknader samman. Arbetsmarknaden kännetecknas av närhet till utbildning av hög kvalitet och ett starkt näringsliv som driver hållbar tillväxt. I regionen finns särskilt goda förutsättningar att effektivt bidra till hela landets utveckling genom att bygga bort bostadsbristen och att bidra till hållbara utvecklingsmål genom såväl en hållbar stadsutveckling som levande landsbygd.

Stockholm-Mälardalenregionen vill fortsatt ta stort ansvar för att förvalta, utveckla och tillvarata dessa förutsättningar. Förutom att bygga ett stort antal nya bostäder, bidrar kommunerna och regionerna med en stärkt kollektivtrafik, satsningar på utbyggd cykelinfrastruktur, samverkan för utvecklade godstransporter, samt strategiskt arbete för en stärkt internationell tillgänglighet och konkurrenskraft. Tillsammans arbetar vi för Framtidsbild Stockholm-Mälardalenregionen 2050 (se bilaga 2). Genom att skapa ett väl fungerande civilsamhälle med robusta transporter och god tillgänglighet bygger vi Sverige starkare i en orolig omvärld.

En stärkt kollektivtrafik som bidrar till Sveriges klimatmål

Regionens arbetspendling är stor och förutsättningarna för att öka kollektivtrafikandelarna är goda för både arbetsresor, pendling och fritidsresor. En stärkt kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalenregionen innebär ett särskilt stort bidrag till Sveriges klimatmål. Regionerna och kommunerna kraftsamlar därför för att stärka såväl det storregionala som anslutande regionala och lokala kollektivtrafiksystemet. Exempel på detta är att:

- Kommunernas och regionernas samhällsplanering möjliggör för en bebyggelse- och kollektivtrafikutveckling som går hand i hand. I detta ingår att planera för service (till exempel förskola, butiker, paketutlämning) i kollektivtrafiknära läge och att i tidigt skede planera för kollektivtrafik till transportintensiva verksamhetsområden.
- Regionerna och kommunerna arbetar med att stärka tillgängligheten till och från nodstäderna och deras omland genom anslutande kollektivtrafik. I detta ingår att utveckla strategiska bytespunkter mellan lokal och regional kollektivtrafik och för anslutande trafikslag, inklusive gång och cykel. Kommuner och regioner behöver samtidigt samverka med Jernhusen och Trafikverket för attraktiva stationsområden och arbeta aktivt med trygghetsfrågor.
- Regionerna arbetar för en stärkt och utvecklad samverkan mellan berörda aktörer för samordnade tidtabeller, utvecklade biljettsamarbeten, samt fortsatt utveckling och implementering av en teknisk standard för integrerat biljettsystem för regional och storregional trafik.
- Regionerna och kommunerna arbetar med att säkerställa ett relevant och stabilt kollektivtrafikutbud utifrån behovet av arbetspendling.
- Regionerna och kommunerna arbetar med att säkerställa att det finns en robust kollektivtrafik med trygg trafikleverans som fungerar i kris och vid samhällsstörningar.
- Regionerna arbetar med att säkerställa att det finns depåkapacitet.
- Kommunerna och regionerna säkerställer att fordon, resecentrum och hållplatser är tillgänglighetsanpassade för alla resenärsgupper och ökar kunskapen om deras resmönster.

- Regionerna behöver i ökad grad vara behjälpliga och en samverkanspart för Trafikverket vad gäller planering och frigöra tid i spår för underhållsarbete. Regionerna/trafikoperatörerna bör också bidra till förstärkt kapacitet genom att köra långa tåg där det finns behov.
- Regionerna arbetar aktivt med nya lösningar och innovation i utvecklingen av framtidens transportsystem, exempelvis genom planering för drönare, elflyg och cykeltrafik.

Godstransportråd med samverkan för utvecklade godstransporter

- Regionerna arbetar med att implementera Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälardalsregionen. Som en del av det arbetet stärker regionerna samverkan med näringslivet och akademien genom Stockholm-Mälardalsregionens storregionala godstransportråd som Mälardalsrådet driver tillsammans med Trafikverket.
- Regionerna verkar för konkurrensneutralitet mellan trafikslagen.
- Regionerna behöver ta ansvar för kunskapsspridning gällande möjligheter att ansöka om EU-medel (CEF). Det kan exempelvis handla om medel för projekt som kan bidra till sjöfartens omställning och utveckling av de urbana knutpunkterna.

Figur 10. Läs Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälardalsregionen. Strategier och åtgärder (2020) på malardalsradet.se/rapporter



Strategiskt arbete och kollektivtrafik för stärkt internationell tillgänglighet

- För att stärka den internationella tillgängligheten behöver både kommuner och regioner arbeta strategiskt för en näringslivsutveckling som kan skapa ett underlag för direktförbindelser mellan strategiskt viktiga marknader och Arlanda.
- Regionerna arbetar för en ökad andel kollektivtrafik till och från Arlanda som säkerställer hållbara resekedjor och tillgängligheten.

Samarbete och satsningar för en stärkt kompetensförsörjning

Mälardalsrådet delar Trafikverkets syn på att infrastruktursatsningarna kräver ett betydande tillskott av kompetenta samhällsbyggare, allt från ingenjörer till signaltekniker.

- Regioner och kommuner i Stockholm-Mälardalsregionen arbetar för en stärkt kompetensförsörjning av samhällsbyggare inom infrastrukturen. Inom Mälardalsrådet drivs arbetet genom en politisk styrgrupp för kompetensförsörjning med stöd av strategier och analytiker i regionerna. Faktabaserade kunskaps- och planeringsunderlag tas fram för att synliggöra kompetensbehoven, identifiera och föreslå förändringar och satsningar som möter behoven.
- Kommunala och regionala utbildningsinitiativ inom järnväg tas i samverkan med näringslivet.
- Regionerna och kommunerna arbetar för att Trafikverket får uppdrag att etablera en eller flera övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalsregionen i dialog med regionerna, kommunerna, näringslivet och utbildningssektorn.

Figur 11. Läs Mälardalsrådets rapporter om kompetensförsörjning av samhällsbyggare på malardalsradet.se/rapporter

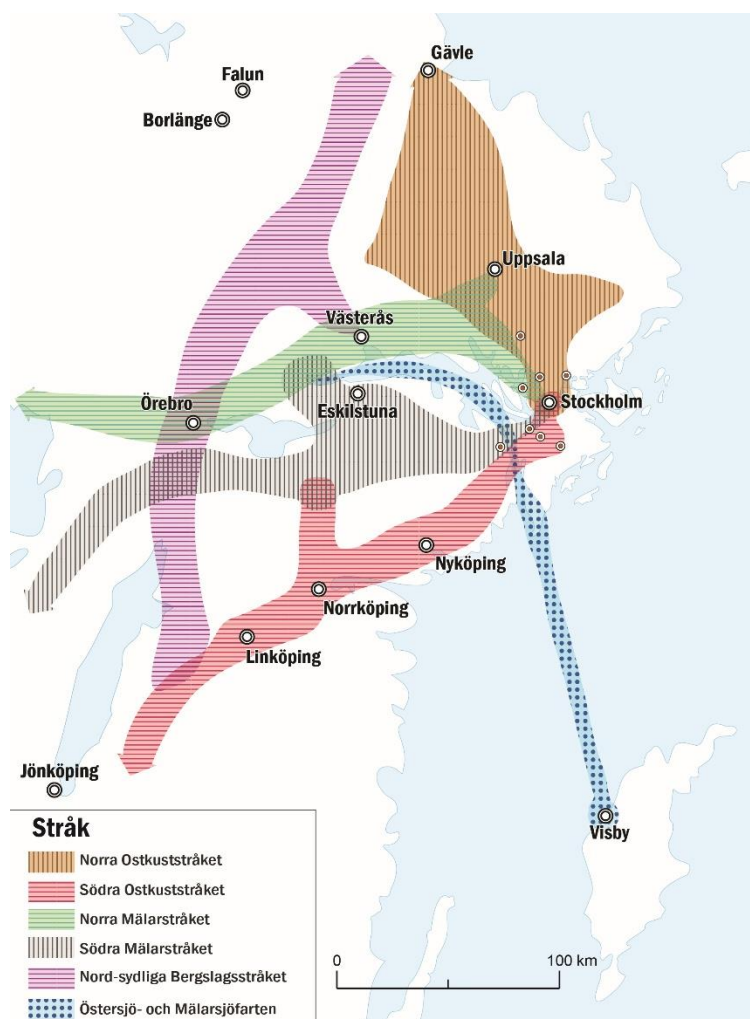


5. Investeringsbehov i infrastrukturen

Transportsystemets grundläggande funktion är att tillhandahålla god tillgänglighet och framkomlighet för person- och godstransporter, såväl lokalt och regionalt som nationellt och internationellt. Tidigare kapitel har beskrivit transportpolitiska mål, samt transportsystemets nuläge och utmaningar. I kapitel 4 diskuterades vidare hur vi gemensamt kan nå målen för Stockholm-Mälardalen genom en utvecklad kollektivtrafik, effektiva godstransporter, och ökad internationell tillgänglighet. Fem övergripande strategier pekar på utvecklingsbehov, som bland annat innefattar behov av investeringar i infrastrukturen.

Målbilden, planeringsförutsättningarna och strategierna visar på transportsystemets komplexitet. För att få ut största möjliga samhällsnytta av nya investeringar i systemet krävs ett utvecklat systemtänk med noga avvägning utifrån fyrstegsprincipen. I detta kapitel *paketeras* behov av investeringar i infrastrukturen som antingen systemövergripande, eller i storregionala stråk. För varje stråk beskrivs brister och behov som motiverar pågående och beslutade investeringar, samt tillkommande behov av investeringar före år 2035, mellan år 2035 och 2045, respektive efter år 2045. Tidsindelningen för tillkommande behov av investeringar avser de tidpunkter som behoven senast bör omhändertas – utredning och planering är därför motiverat i ett långt tidigare skede.

Karta 5. Storregionala stråk för paketering av investeringsbehov i infrastrukturen



[INFORUTA]

Definition och förklaring av nyckelbegrepp:Pågående investering = byggstartad investeringBeslutad investering = namngiven i Nationell plan, utan byggstartsbeslut och saknar i vissa fall full finansieringTillkommande behov före 2035 = investering prioriterad före 2035, ej namngiven i Nationell planTillkommande behov 2035-2045 = investering prioriterad 2035-2045, ej namngiven i Nationell planTillkommande behov efter 2045 = investering prioriterad efter 2045, ej namngiven i Nationell plan

Samtliga behov är listade utan inbördes ordning]

[INFORUTA]

Bidrar till

[symbol] Storregional kollektivtrafik

[symbol] Godstransporter

[symbol] Internationell tillgänglighet]

5.1 Systemövergripande investeringsbehov

För en robust tågtrafik krävs systemövergripande åtgärder som möjliggör en utökad och tillförlitlig trafik. Det handlar bland annat om att implementera det digitala signalsystemet ERTMS (europeisk standard) på ett sätt som bidrar till ökad kapacitet i järnvägssystemet samt förenklar gränsöverskridande tågtransporter i Europa. En tydlig plan för ERTMS-utrullningen är viktig eftersom osäkra prognoser för införandet påverkar tågforetagens installationsplanering, något som genererar stora kostnader för operatörerna. Ett fungerande signalsystem är en grundförutsättning för järnvägens funktion. Under utrullningen av ERTMS-systemet är det därför nödvändigt att reinvesteringar i ATC-systemet tillåts så att arbetet med tågtrafikens utveckling och ökad robusthet inte pausas i väntan på det nya signalsystemet.

Ytterligare systemövergripande åtgärder inkluderar optimering av spåranvändning, trimning av signal- och växelsystem, förbättrade vändmöjligheter, anpassning av plattformar, stärkt kapacitet för uppställning och fordonsservice, säkrad elkraftförsörjning samt stärkt trafikledning och trafikinformation. Några exempel på trimningsåtgärder som till begränsad kostnad kan ge stor effekt är dessa:

- **Trädsäkring.** Träd över spår och kontaktledning p.g.a. hård vind eller tung blötsnö leder under främst vinterhalvåret till upprepade och omfattande störningar i trafiken. Vintern 2023/24 har resenärerna upprepade gånger drabbats av inställd trafik. Trädsäkring längs utsatta sträckor skulle på ett effektivt sätt bidra till att lyfta tågtrafikens pålitlighet och attraktivitet. *Exempel där behovet av trädsäkring är stort är utmed linjen (Stockholm-) Södertälje-Nyköping-Kolmården (-Norrköping).*
- **Förlängning av plattformar.** Att förlänga tågen är ett sätt att öka sittplatskapaciteten. Längre tåg kräver dock att plattformar vid stationerna förlängs, men det är förhållandevis prisvärda åtgärder med tanke på att spårinfrastrukturen kan utnyttjas mycket mer effektivt med längre tåg. *Exempel där plattformsförlängningar skulle göra nytta är sträckan Uppsala-Gävle.*
- **Hastighetshöjningar.** Permanent hastighetsnedsättning på grund av geotekniska förhållanden medför förlängda restider och stor påverkan på tågresenärer i Stockholm- Mälardalenregionen. Åtgärder på förhållandevis korta sträckor skulle medföra kortare restider och med detta en mer attraktiv tågtrafik. *Exempel där små åtgärder skulle göra nytta är Ekolsund för ökad hastighet mellan Stockholm och Västerås. Med en bullerutredning och eventuella åtgärder skulle även hastigheten kunna höjas mellan Västerås-Flen.*

- **Uppdelade plattformslägen.** Att dela upp plattformar i till exempel en a- och b-del, kan vara en effektiv åtgärd för att öka kapaciteten på framför allt större stationer där det oftast inte heller finns ytor för en breddning av stationsområden. En sådan lösning kan möjliggöra en utökad spårkapacitet som underlättar både i planeringsskedet såväl som i operativ trafikdrift. *Exempel där signalåtgärder för uppdelade plattformslägen skulle göra nytta är Örebro.*

5.2 Södra Ostkuststråket

Stråket omfattar framför allt Södra stambanan inklusive Nyköpingsbanan och E4 södergående från Stockholm, med anslutande infrastruktur samt tillkommande infrastruktur som Ostlänken. Stråket överlappar med Trafikverkets nationella stråk Stockholm–Malmö–Köpenhamn. Stråket kopplar Stockholm–Mälarenregionen till kontinenten.

Stråket har en omfattande arbetspendling och ett utbrett affärs- och fritidsresande samt är strategiskt viktigt för godstrafik/varuförsörjning i Stockholm-Mälarenregionen och den omfattande transittrafiken via regionens hamnar. I stråket ligger, utöver Stockholm, nodstäderna Nyköping, Norrköping och Linköping, samt Stockholms regionala stadskärnor Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Södertälje. Stråket ansluter även till den regionala stadskärnan Haninge samt hamnarna i Norvik/Nynäshamn, med internationell färje- och godstrafik samt förbindelser till Gotland/Visby. Viktiga kopplingar finns också till godsterminalen i Stockholm/Årsta, Norrköpings hamn och logistikområden samt stålindustri och hamn i Oxelösund.

Brister och behov

Stråket är högt belastat både på väg och på järnväg, med undermålig kapacitet, framkomlighet, tillförlitlighet och trafiksäkerhet framför allt i Stockholms län men också i andra delar av regionen, och vidare till kontinenten. Det gäller särskilt i högttrafik, med stora tidsförluster och utsläpp som följd. Stockholm utgör en getingmidja för trafik både på väg och på järnväg och sårbarheten är stor även med vad gäller förbindelser över/under Södertälje kanal. Underhållet är eftersatt på både väg och järnväg vilket förvärrar situationen.

Stråket behöver klara att hantera såväl dagens som tillkommande trafik utan återkommande störningar relaterat till brister i infrastrukturen eller påtagliga risker för liv och hälsa. Även om trängsel är ofrånkomligt i en storstadsregion behöver förutsättningar finnas för punktlighet i en fortsatt utbyggd storregional kollektivtrafik samt framkomlighet och säkerhet för person- och godstrafik på väg. Redan i perspektivet 2035 förväntas kontinuerligt regionintegrationen att stärkas och godstrafiken öka i stråket.

Karta 6. Södra Ostkuststråket



Pågående investeringar:

1. Ostlänken. Ökad och frigjord kapacitet i järnvägssystemet samt kortare restider genom ny järnväg mellan Södertälje-Linköping med stationer i Vagnhärad, Nyköping, Skavsta, Norrköping och Linköping. Behöver vara klart senast år 2035 för att inte försena nyttorna. [kollektivtrafik][gods]
2. E4 Förbifart Stockholm. Ökad tillgänglighet och framkomlighet mellan norra och södra Stockholm genom ny motorväg i tunnel Kungens Kurva-Häggvik. Beräknas vara klar 2030. [gods]

Beslutade investeringar:

3. Tvärförbindelse Södertörn. Ökad framkomlighet till Norviks hamn genom ny motortrafikled med separat gång- och cykelväg Kungens Kurva-Flemingsberg-Jordbro. Byggstart 2025-2027. [gods]
4. E22 Förbifart Söderköping. Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom ny mötesseparerad väg med dragning väster om Söderköping. Byggstart 2025-2027. [gods]

Tillkommande behov före 2035

5. Södra stambanan. Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom trimningsåtgärder samt fler förbigångsmöjligheter och mötesspår. [kollektivtrafik][gods]
6. Västra stambanan Järna-Stockholm C. Ökad kapacitet genom trimningsåtgärder och utbyggnad med ytterligare två spår. [kollektivtrafik]

Tillkommande behov 2035-2045:

7. Linköping-Malmö/Göteborg. Ökad och frigjord kapacitet samt kortare restider genom ny järnväg, inledningsvis Linköping mot Mjölby. [kollektivtrafik][gods][internationell tillgänglighet]
8. Södra stambanan. Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom trimningsåtgärder samt fler förbigångsmöjligheter och mötesspår. [kollektivtrafik][gods]
9. E4-Norrköpings hamn-E22. Ökad tillgänglighet till Norrköpings hamn genom ny väganslutning. [gods]

Tillkommande behov efter 2045:

10. Älvsjö. Bättre samordning mellan pendel- och regionaltåg och funktion som bytespunkt genom ny station för regionaltåg som kompletterar den i Flemingsberg. [kollektivtrafik]
11. Östlig förbindelse. Komplettera tidigare utredningar om att knyta samman Norra och Södra länken i Stockholm med utredning av alternativ med ökad tillgänglighet genom stärkt nord-sydlig östlig kollektivtrafikförbindelse i Stockholm, med syfte att öka kollektivtrafikandelen samt för att bidra till uppfyllelse av beslutade klimatmål. Utredning enligt ovan bör ske under den kommande planperioden. [kollektivtrafik][gods]

5.3 Norra Ostkuststråket

Stråket omfattar framför allt Ostkustbanan och E4 norrgående från Stockholm, med anslutande infrastruktur. Stråket överlappar med Trafikverkets nationella stråk Stockholm-Sundsvall/Östersund-Umeå-Luleå/Kiruna.

Stråket har Sveriges mest omfattande arbetspendling och ett utbrett affärs- och fritidsresande med en strategiskt viktig koppling till Arlanda. I stråket ligger, utöver Stockholm, nodstaden Uppsala, de regionala stadskärnorna Kista-Sollentuna-Häggvik och Arlanda-Märsta, samt kombiterminalen i Rosersberg och rangerbangården i Solna/Hagalund. Stråket ansluter även till den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge samt via E18 till internationell färje- och godstrafik i Kapellskär.

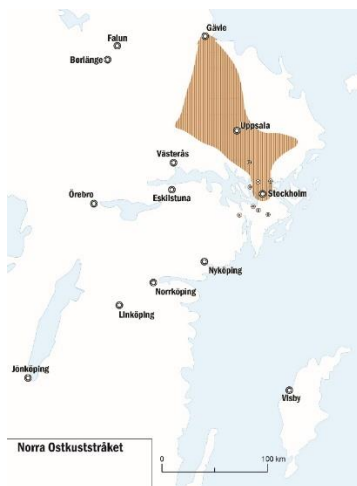
Brister och behov

Stråket är idag högt belastat, med kapacitetsbrister framför allt mellan Stockholm och Uppsala. Tillförlitligheten och framkomligheten är mycket ansträngd, särskilt i högrafik, med stora

tidsförluster och ökade utsläpp som följd. Underhållet är eftersatt på både väg och järnväg vilket förvärrar situationen.

Norduppland är ett etablerat kluster av industri- och energiföretag, med flera framtidsprojekt så som slutförvar av kärnbränsle, ny gruva, nya elnät och vindkraft. Fram till 2035 satsas det mer än 50 miljarder kronor med 5000 nya jobb. Detta ställer krav på infrastrukturen och möjligheterna till pendling i stråkets norra delar för att säkerställa den långsiktiga kompetensförsörjningen. Stråket behöver klara att hantera såväl dagens som tillkommande trafik utan störningar relaterat till brister i infrastrukturen. Förutsättningar behöver finnas för punktlighet och väl fungerande anslutningar i en fortsatt utbyggd storregional kollektivtrafik. Därtill för en ökad trafik till/från Arlanda samt framkomlighet och säkerhet för person- och godstrafik på väg. Redan i perspektivet 2035 förväntas en omfattande utbyggnad och stärkt regionintegration i stråket, en ökad trafik på Arlanda, samt ökade godstransporter till/från kombiterminalen i Rosersberg och hamnen i Kapellskär.

Karta 7. Norra Ostkuststråket



Pågående investeringar:

12. Stockholm C. Förbättrad plattformskapacitet för utvecklad tågtrafik genom anpassningar efter Citybanans färdigställande. [kollektivtrafik]

Beslutade investeringar:

13. Ostkustbanan Uppsala till länsgränsen Stockholm/Uppsala. Ökad tillgänglighet, kapacitet och tillförlitlighet genom två nya spår och två nya stationer. Byggstart 2027-2029. [kollektivtrafik]

14. Riksväg 56 Sala-Heby. Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet genom mötesfri väg. Byggstart 2025-2026. [gods]

15. Riksväg 77 länsgränsen Knivsta/Rimbo-anslutning E18. Ökad kapacitet och trafiksäkerhet genom ombyggnad Uppsala länsgräns-Eknäs samt ny vägsträcka Eknäs-trafikplats Leding. Byggstart 2024 resp. 2027. [gods]

Tillkommande behov före 2035

16. Dalabanan. Uppsala-Sala. Ökad kapacitet genom hastighetshöjande åtgärder för direkttåg. [kollektivtrafik]

17. Ostkustbanan Knivsta. Upprätthållen funktionalitet genom upprustning av befintlig banvall. Behövs för att säkra fyra funktionella spår på hela sträckan Stockholm-Uppsala. [kollektivtrafik]

18. Ostkustbanan. Märsta station. Ökad kapacitet, trafiksäkerhet och robusthet samt förbättrad bytespunktsfunktion genom bangårdsombyggnad. [kollektivtrafik]

19. Ostkustbanan. Solna station. Bättre samordning mellan pendel- och regionaltåg och funktion som bytespunkt. [kollektivtrafik]

20. Ostkustbanan. Upplands Väsby station. Ökad kapacitet och bättre samordning mellan pendel- och regionaltåg genom ombyggnad till fyra plattformsspår. [kollektivtrafik]

21. Ostkustbanan. Uppsala C. Förbättrad funktionalitet genom åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar samt snabba till- och fränkopplingar. [kollektivtrafik]

22. Ostkustbanan. Uppsala-Gävle. Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom partiella fyrspår. [kollektivtrafik]

23. Sala bangård. Ökad kapacitet för att klara tågmöten för fyra tåg samtidigt. [kollektivtrafik]

24. Stockholm C och Tomtebodabangård. Kapacitet att hantera en omfattande och komplex spårtrafik genom fler och ombyggda plattformar, samt nytt ställverk på Stockholm C, samt genom spår, plattformar och övrig anläggning för omloppsnära tjänster och uppställning vid Tomteboda. [kollektivtrafik][goods]

25. E4 norr om Förbifart Stockholm till Arlanda. Ökad kapacitet. [kollektivtrafik][goods]

26. Väg 56 Tärnsjö-Valbo. Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom mötesfri väg. [goods]

Tillkommande behov 2035-2045:

27. Ostkustbanan. Stockholm C-Skavstaby. Ökad kapacitet genom trimningsåtgärder. [kollektivtrafik][goods]

5.4 Norra Mälarstråket

Stråket omfattar framför allt Mälarbanan och E18 med anslutande infrastruktur. Stråket överlappar med Trafikverkets nationella stråk Stockholm-Västerås-Örebro samt vidare mot Oslo och Göteborg.

Stråket har en kraftigt växande arbetspendling och omfattande godstransporter och är viktigt för varuförsörjningen i Stockholm-Mälarregionen. Det finns ett starkt näringsliv inom tillverkningsindustrin och ett flertal viktiga aktörer sett till landets försvarsförmåga. I stråket ligger, utöver Stockholm, nodstäderna Västerås och Örebro, samt den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg.

Brister och behov

I stråket finns omfattande affärsresande, arbetspendling, fritidsresor och godstransporter. Det finns en efterfrågan på bättre förbindelser med tåg regionalt och internationellt, för att skapa alternativ till bilen och flyget samt för spåranslutning till Uppsala och Arlanda/Rosersberg. Kapacitets- och kvalitetsbrister finns i Stockholms län, noderna Örebro och Västerås, men också i andra delar av regionen där anslutande järnväg mot Oslo har mycket låg standard. Underhållet är eftersatt på både väg och järnväg. På väg finns även avsnitt med brister gällande trafiksäkerhet och framkomlighet.

Stråket behöver klara att hantera en utbyggd storregional kollektivtrafik med tåg och bättre förbindelser till Oslo, samt i det längre perspektivet även till Uppsala och Arlanda. Det behöver finnas god framkomlighet och säkerhet för person- och godstrafik på väg samt för försvarets transporter till Norge. Redan i perspektivet 2035 förväntas kontinuerligt regionintegrationen att stärkas och godstrafiken öka i stråket med stora kapacitetsbrister som följd.

Karta 8. Norra Mälarstråket



Pågående investeringar:

28. Mälarbanan Tomtebodav-Kallhäll. Ökad kapacitet genom fyrspårsutbyggnad. Pausade arbeten på sträckan Spånga-Huvudsta innebär stora förseningar och oklarheter kring tidsplan för färdigställande. [kollektivtrafik]

Tillkommande behov före 2035

29. Godsstråket genom Bergslagen Örebro. Ökad kapacitet genom ombyggnad av spår genom Örebro och stationer. [kollektivtrafik]

30. Mälarbanan Kolbäck-Hovsta. Ökad kapacitet och kortare restider genom dubbelspårsutbyggnad och bättre anslutning mellan Mälarbanan och Godsstråket genom Bergslagen. [kollektivtrafik]

31. Mälarbanan Västerås C. Ökad kapacitet genom ny bro över spår vid resecentrum och ombyggnad av spårområde. [kollektivtrafik]

32. E18 Genomfart Västerås. Ökad kapacitet, trafiksäkerhet och framkomlighet. [gods]

33. E18 Genomfart Örebro. Ökad kapacitet, trafiksäkerhet och framkomlighet. [gods]

Tillkommande behov 2035-2045:

34. Nobelbanan. Ökad tillgänglighet Västerås-Örebro-Karlstad samt kortare restider Stockholm-Oslo genom ny järnväg Örebro-Kristinehamn. [kollektivtrafik][Internationell tillgänglighet]

Tillkommande behov efter 2045:

35. Arosstråket Enköping-Uppsala. Ökad tillgänglighet och kortare restider till Uppsala och Arlanda genom ny järnväg. [kollektivtrafik][gods]

36. Mälarbanan Västerås-Kallhäll. Ökad kapacitet och kortare restider. [kollektivtrafik]

37. E18 Stäket-Stockholm. Ökad kapacitet. [gods]

5.5 Södra Mälärstråket

Stråket omfattar framför allt Svealandsbanan, Västra stambanan och E20 samt delar av väg 56 med anslutande infrastruktur. Stråket överlappar med Trafikverkets nationella stråk Stockholm-Göteborg/Oslo.

Stråket har ett omfattande affärs- och fritidsresande, en växande arbetspendling, samt omfattande godstransporter som är viktiga för varuförsörjningen i Stockholm-Mälärregionen. I stråket ligger nodstaden Eskilstuna och den regionala stadskärnan Södertälje, med betydande industrier och logistikfunktioner, samt Katrineholms kombiterminal och godsterminalen/rangerbangården i Hallsberg. Stråket bär även trafiken till/från Göteborg.

Brister och behov

Stråket är högt belastat, framför allt i högtrafik. Det finns betydande brister vad gäller kapacitet och tillförlitlighet för järnväg, något som medför låg punktlighet. E20 har i vissa delar låg standard, vilket skapar problem gällande framkomlighet och trafiksäkerhet. Underhållet är eftersatt på både väg och järnväg.

Stråket behöver klara att hantera såväl dagens som tillkommande trafik utan störningar relaterat till brister i infrastrukturen. Förutsättningar behöver finnas för punktlighet i en fortsatt utbyggd storregional kollektivtrafik och i den interregionala trafiken. Framkomlighet och säkerhet behöver säkerställas för person- och godstrafik på väg. Redan i perspektivet 2035 förväntas kontinuerligt regionintegrationen att stärkas och godstrafiken öka i stråket.

Karta 9. Södra Mälarstråket



Beslutade investeringar:

38. Västra stambanan Laxå bangård. Ökad kapacitet och förbättrad säkerhet genom ombyggnad av bangård och station. Byggstart 2025-2027. [kollektivtrafik]

Tillkommande behov före 2035

39. Svealandsbanan Eskilstuna. Ökad kapacitet och bättre anslutningar vid och omkring Eskilstuna central och Folkesta kombiterminal genom trimningsåtgärder. [kollektivtrafik][gods]

40. Svealandsbanan Folkesta-Rekarne. Ökad kapacitet genom utbyggnad till dubbelspår. [kollektivtrafik][gods]

41. Svealandsbanan Strängnäs-Södertälje. Ökad kapacitet. [kollektivtrafik][gods]

42. Västra stambanan. Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom trimningsåtgärder och fler förbigångsmöjligheter enligt kapacitetsanalys för södra Sverige, inklusive pågående investeringar i Katrineholm och Högsjö. [kollektivtrafik][gods]

43. Västra stambanan Gnesta bangård. Ökad kapacitet för regional- och pendeltåg. [kollektivtrafik]

Tillkommande behov 2035-2045:

44. Svealandsbanan Eskilstuna-Härad. Ökad kapacitet genom bl. a. nytt mötesspår. [kollektivtrafik][gods]

Tillkommande behov efter 2045:

45. (Eskilstuna-) Kvicksund-Västerås. Kortare restider och ökad kapacitet genom ny järnväg. [kollektivtrafik]

46. E20 Eskilstuna-Arboga. Ökad kapacitet och trafiksäkerhet. [gods]

5.6 Nord-sydliga Bergslagsstråket

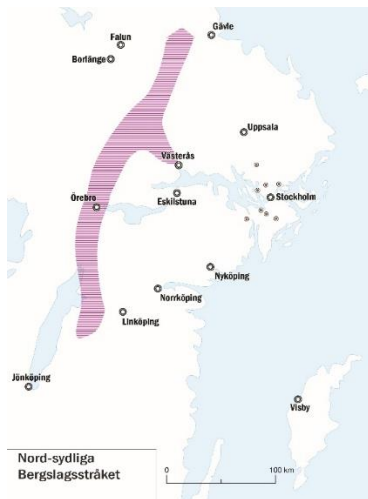
Stråket utgörs av Godsstråket genom Bergslagen från Mjölby via Hallsberg och Örebro till Storvik där Norra stambanan tar vid, Bergslagspendeln som förbinder Västerås med Ludvika via Fagersta, samt väg 50. Stråket överlappar med Trafikverkets nationella stråk Norrlandskusten-Bergslagen/Mälardalen-Malmö/Trelleborg-kontinenten och är en viktig transitled för godstransporter mellan norra och södra Sverige. I eller i anslutning till stråket ligger nodstäderna Eskilstuna, Örebro och Västerås samt godsterminalen/rangerbangården i Hallsberg som även fungerar som torrhamn åt Göteborgs hamn.

Brister och behov

Kraven på fler tåglägen och möjlighet att köra längre och tyngre fordon ökar längs stråket. Brister i kapacitet och robusthet på de i huvudsak enkelspåriga järnvägarna begränsar möjligheten till överflyttning från väg till järnväg. I Hallsberg och Örebro möts internationell och nationell godstrafik med flera olika trafikeringsupplägg för kollektivtrafik och skapar konflikter mellan gods- och persontrafik om tåglägen.⁶⁵ Järnvägen mellan Västerås och Fagersta har mycket låg standard med långa restider till följd vilket får negativa konsekvenser för kompetensförsörjningen. På vägsidan finns problem gällande trafiksäkerhet och framkomlighet. Andra brister i stråket är åldrade anläggningar, brister i kraftförsörjning, kapacitetsbrister vid rangering, brister i hantering av längre fordonskombinationer samt i väg- och spåranslutningar till/från noderna.

Stråket behöver klara en utökad trafik relaterat till den gröna ny-industrialiseringen i Norrland och Mellansverige, tillgänglighetsförbättringar i järnvägsinfrastrukturen på kontinenten, den växande Stockholm-Mälardalenregionen samt Forsvarsmaktens behov. Tillräcklig kapacitet, framkomlighet och säkerhet behöver säkerställas både på järnväg och på väg.

Karta 10. Nord-sydliga Bergslagsstråket



Pågående investeringar:

47. Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg-Degerön. Ökad kapacitet genom utbyggnad av dubbelspår. Klart 2031. [gods]

Beslutade investeringar:

48. Väg 50 Nykyrka-Brattebro backe. Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom mötesfri väg. Byggstart 2025-2027. [gods]

⁶⁵ Sweco (2023): Nyttöanalys Godsstråket genom Bergslagen

Tillkommande behov före 2035

49. Bergslagspendeln Västerås-Fagersta. Ökad kapacitet och kortare restider. [kollektivtrafik]

50. Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg. Ökad kapacitet genom ombyggd gods- och personbangård. [gods]

51. Godsstråket genom Bergslagen Storvik-Frövi. Ökad kapacitet genom förbigångsspår, mötesstationer och partiellt dubbelspår. [gods]

52. Väg 50 Lindesberg-Storå. Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom mötesfri väg. [gods]

Tillkommande behov efter 2045:

53. Godsstråket genom Bergslagen Örebro. Ökad kapacitet genom ny järnväg genom/runt Örebro, inklusive godsförbifart. [gods]

5.7 Östersjö- och Mälarsjöfarten

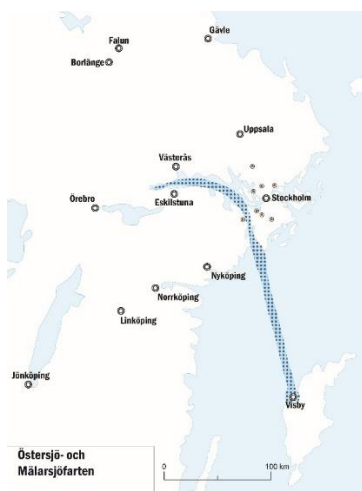
Stråket omfattar trafiken på Östersjön och Mälaren. Stråket överlappar med Trafikverkets nationella stråk Kontinenten/Östeuropa-Norrlands-/Östersjökusten.

Stråket är viktigt framför allt för långväga godstransporter och importen/exporten i Stockholm-Mälarenregionen samt för Gotlands transporter och andra färjeförbindelser i Östersjöområdet. I stråket ligger hamnstäderna Stockholm, Södertälje, Visby och Västerås samt hamnarna i Hargshamn, Kapellskär, Nynäshamn/Norvik, Norrköping, Oxelösund och Köping.

Brister och behov

Stråket har idag outnyttjad kapacitet som skulle kunna användas för att minska de ansträngda landtransporterna på väg och järnväg. Det finns dock brister i anslutande landinfrastruktur till hamnarna samt i farleder och broar som försvårar en sådan utveckling. Därtill behöver isbrytarflottan förnyas för att säkerställa framkomlighet även vid stränga isvintrar. Färjetrafiken till och från Gotland motsvarar övriga regioners landsvägar och måste beaktas som en del av den nationella infrastrukturen och infrastrukturplaneringen. Upphandlingsprocesserna skapar dock återkommande osäkerhet i det gotländska samhället och näringslivet om hur trafiken ska komma att se ut. Osäkerhet om långsiktiga spelregler, som till exempel om vilka fastlandshamnar som ska trafikeras, överfartstider, kapacitet och prissättning är till nackdel för utvecklingen. Priserna för Gotlands gods- och persontransporter behöver säkras på nivåer som långsiktigt säkerställer regionens konkurrenskraft och tillgängligheten till och från Gotland. Ur ett robusthetsperspektiv är avsaknaden av en reservhamn på Gotland en brist.

Karta 11. Östersjö- och Mälarsjöfarten



Beslutade investeringar:

54. Hjulstabron. Ökad kapacitet/tonnagestorlek för Mälarsjöfarten genom ny bro. Saknar full finansiering i nationell plan. [gods]

55. Södertälje. Farled till Landsort (byggstart 2025-2027) samt säkrad kapacitet E4/E20 över/under Södertälje kanal (i samband med Trafikplats Hovsjö, byggstart 2028-2033). [gods]

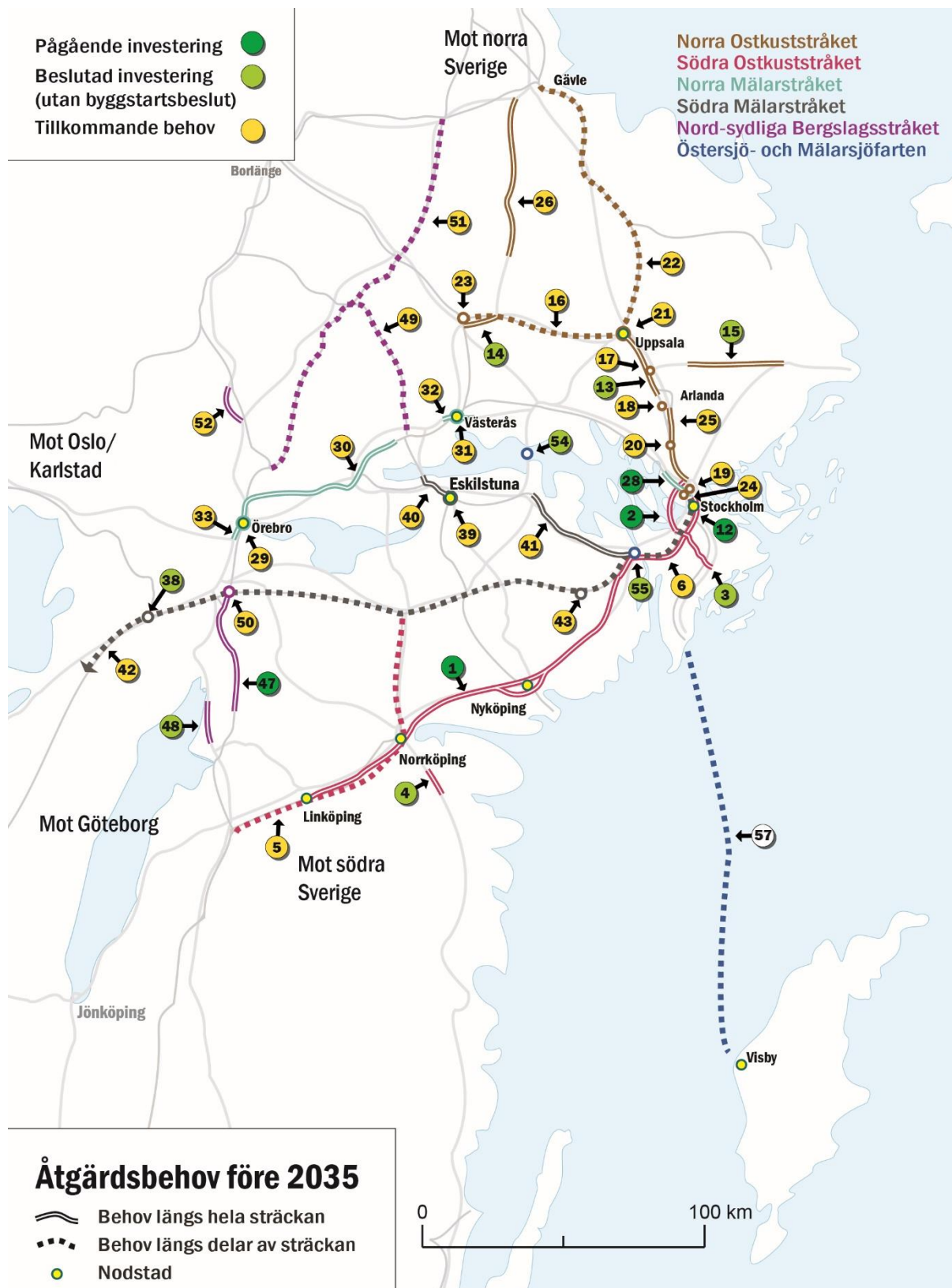
Tillkommande behov 2035-2045:

56. Norvik hamn. Ökade förutsättningar för Mälarsjöfarten och avlastning av landinfrastrukturen genom IVV (inre vattenväg)-farled och anslutningar. [gods]

Övrigt

57. Gotlands färjetrafik. Långsiktiga förutsättningar samt ökad och robust tillgänglighet. [kollektivtrafik][gods]

Karta 12. Investerings- och åtgärdsbehov innan 2035



Karta 12. Investerings- och åtgärdsbehov 2035-2045 och efter 2045



5.8 Finansiering av infrastruktur – olika former behövs

En utgångspunkt för en gemensam, långsiktig och sammanhållen transportinfrastrukturplanering är finansiering via den nationella transportinfrastrukturplanen och dess planeringsprocess. Grunden måste vara att den nationella planen inklusive länstransportplanerna ska bära kostnaderna för sina respektive investeringar. Ökade nationella krav inom exempelvis trafiksäkerhetsarbete på regionala vägar samt utfasningen av stadsmiljöavtalen utgör en risk att ansvar och kostnader förskjuts från den statliga planeringen till länstransportplanerna och medfinansieringsavtal. Länstransportplanerna måste därför tilldelas avsevärt ökade ekonomiska ramar samt en större andel av den totala planeringsramen.

I komplexa miljöer, så som ofta återfinns i storstäderna i Stockholm-Mälardalenregionen, där nyttor, ansvar och ägarskap är fördelat mellan många parter kan exempelvis avtalsfinansiering vara lämpligt. Stadsmiljöavtal är ett viktigt verktyg för många sådana komplexa projekt och stimulerar samtidigt ett effektivt genomförande och hållbar samhällsutveckling genom möjligheter till etappindelning och finansiering av steg 1- och 2-lösningar. Utan besked om hur stadsmiljöavtalens funktion ska ersättas, medför den utvecklade finansieringen (som minst) ett glapp i omställningen.

Att undersöka alternativa finansieringsformer, däribland brukaravgifter, lånefinansiering och EU-finansiering, är betydelsefullt för att skapa ökade medel till infrastruktursatsningar. Det är exempelvis angeläget att Sverige tillvaratar möjligheterna med och arbetar mer strategiskt med fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) för medfinansiering till viktiga objekt och sträckor. De medel som frigörs genom CEF-finansiering bör återföras till nationell plan och transportinfrastruktur-investeringar.

Framtagandet av alternativa finansieringsformer ska alltid ske i dialog med berörda regioner och kommuner och måste utredas för varje enskilt objekt. Detta för att säkerställa affärsmodeller och upplägg som effektivt löser behoven samt styr mot önskade effekter såväl långsiktigt som kortsiktigt. Vid analys och dialog om eventuell alternativ finansiering, särskilt med OPS-avtal (offentlig-privat samverkan) eller liknande avtal, är det viktigt att gå tillbaka till och dra lärdom av erfarenheter från tidigare genomförda projekt, som exempelvis Arlandabanan (där avtalets upplägg ger oönskade effekter).

6. Stockholm-Mälardalsregionens prioriteringar

Ingångna avtal och beslutade åtgärder förutsätts genomföras

Stockholm-Mälardalsregionen förutsätter att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033 genomförs enligt tidsplan och utan förseningar, däribland:

- **Ostlänken:** Ny järnväg Järna-Linköping, med tillhörande stationer.
- **Ostkustbanan Uppsala till länsgränsen Stockholm/Uppsala:** Två nya spår på sträckan Uppsala-länsgränsen Stockholm/Uppsala, dvs. fyra spår hela sträckan Stockholm-Uppsala.
- **Mälarbanan Tomtebodavägen-Kallhäll:** Utbyggnad till fyra spår mellan Tomtebodavägen och Kallhäll.
- **Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg-Degerö:** Utbyggnad till dubbelspår.
- **E4 Förbifart Stockholm:** Ny sträckning från Kungälv till Häggvik.
- **E22 Förbifart Söderköping:** Ny sträckning och mötesfri väg väster om Söderköping.
- **Tvårbifart Södertörn:** Ny väg och stärkt kapacitet i anslutning till Norviks hamn.
- **Hjulstambro:** Ny bro som möjliggör utvecklade godstransporter på Mälaren och krävs för att dra full nytta av genomförda investeringar i Södertälje sluss, farleder i Mälaren samt Västerås och Köpings hamnar.
- med flera beslutade och pågående åtgärder beskrivna i kapitel 5.

Prioriteringar inför kommande planperiod

Inför kommande planperiod vill Stockholm-Mälardalsregionen särskilt lyfta följande tillkommande investeringsbehov – utan inbördes rangordning – som bidrar till en stärkt tillgänglighet i de storregionala stråken till och från centrala Stockholm och Stockholms regionala stadskärnor, stärkt internationell tillgänglighet, samt en effektiv godshantering och varuförsörjning:

- **Förstärkt trimningspaket** i nära samverkan med Trafikverket för att möjliggöra den storregionala tågtrafik som regionerna genom bland annat Mälardalstrafik bedriver, inklusive utveckling av pendeltågstrafiken och anpassning till nya och längre fordon
- **Ostkustbanan:** Ny station för regionaltåg i Solna, med anslutning till pendeltåg, tunnelbana och spårväg samt åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar på Uppsala central.
- **Mälarbanan:** Kapacitet för utökad trafik på sträckan Kolbäck-Hovsta genom fullständigt dubbelspår, till nytta även för en utökad trafik på Svealandsbanan. Därtill ombyggnad av spår genom Örebro samt ny bro över spår och ombyggnad, av spår vid Västerås resecentrum för att hantera kapacitetsbrister och frigöra kapacitet för gods.
- **Svealandsbanan:** Kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne, till nytta även för trafiken med UVEN samt för att knyta samman Eskilstuna kombiterminal med Mälarhamnarna. Därtill åtgärder i och omkring Eskilstuna för att hantera kapacitetsbrister för en utvecklad person- och godstrafik.
- **Hallsberg gods- och personbangård:** Ökad kapacitet på rangerbangården och personbangården, vilket är en förutsättning för ökad andel gods på järnväg samt för att möjliggöra trafik med längre tåg.
- **E4:** Utökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda, som annars blir en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.

Samtliga dessa behöver vara åtgärdade innan 2035.

Andra prioriteringar för transportsystemets utveckling

- **Gotlands tillgänglighet.** Staten måste säkra god tillgänglighet i färjetrafiken till och från Gotland. Färjetrafiken ska ses som en given del av den nationella infrastrukturen och som sådan få ta del av satsningar för ökad tillgänglighet och för omställning till fossilfrihet.
- **Taket för trimningsåtgärder.** Potentialen i trimningsåtgärder behöver nyttjas i större utsträckning och regeringen behöver utreda en höjning av eller ökad flexibilitet i kostnadsgränsen som ett led i arbetet för effektivisering av infrastrukturplaneringen.
- **Steg 1- och 2-åtgärder.** Regeringen bör utfärda direktiv som gör det möjligt för Trafikverket att finansiera och hantera steg 1- och steg 2-åtgärder.
- **Stationsavgift Arlanda.** Staten behöver skyndsamt inleda en förhandling med A-Train i syfte att avveckla stationsavgiften vid Arlanda C.
- **Övningsanläggningar.** Regeringen behöver rikta uppdrag och anslag till Trafikverket om att etablera en eller flera järnvägstekniska övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalenregionen.

Om En Bättre Sits

Sju regioner – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland – samarbetar sedan många år politiskt kring infrastruktur- och transportfrågor i Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete. Det är en bred process där ett stort antal kommun- och regionpolitiker från samtliga riksdagspartier enas kring prioriteringar i syfte att stärka utvecklingen i Stockholm-Mälardalsregionen och hela Sverige.

Mälardalsrådet, den politiska samverkansorganisationen för kommuner och regioner i Stockholm-Mälardalsregionen, driver och koordinerar arbetet. Gemensamma transportpolitiska mål är vägledande i framtagandet av det viktigaste styrdokumentet, Systemanalysen, en utvecklingsstrategi med gemensamma ställningstaganden för transportsystemets utveckling.

En Bättre Sits-samarbetet har växt fram som en stark och historiskt unik process mellan en stor grupp politiker från samtliga riksdagspartier med stöd av experter från kommuner och regioner i nära dialog med myndigheter och näringsliv.

Det strukturerade arbetet tog sin början 2003 då ledande politiker i Stockholm-Mälardalsregionen såg behovet av samarbete inom infrastruktur- och transportfrågorna med sikte på nationell transportplan 2010-2021. En storregional systemanalys togs fram 2009 med gemensamma prioriteringar. Arbetet kompletterades 2012 med en PM om Behov av infrastrukturåtgärder 2014-2025.

Metodiken vidareutvecklades från stråkarbete till tematiska fördjupningar. 2013 startade ett brett politiskt arbete inom fyra temaområden, Regional utveckling, Transporttillgänglighet, Kollektivtrafik och Godsfrågor, med cirka 60 politiker. Det resulterade i Storregional systemanalys 2016 med en utvecklad systematik kring nuläge, funktioner, strategier, behov och gemensamma prioriteringar för transportinfrastrukturen.

Nästa steg togs 2018 då 70 politiker från kommuner och regioner samlades inför kommande nationella process och beslut. Fyra temaområden var i fokus, Storregional kollektivtrafik, Godsstrategi, Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft samt Framtidens resande. Resultatet blev uppdaterade gemensamma prioriteringar genom Storregional systemanalys 2020.

Arbetet med nuvarande Systemanalys 2024 har samlat drygt 70 politiker och innefattat en vidareutveckling av arbetssätt, processmetodik och typen av prioriteringar. Se vidare Kapitel 1.2 Genomförandeprocess 2022-2024.

Alltsedan starten sker arbetet med Systemanalysens uppdatering genom kartläggning och identifiering av nuläge och utmaningar, politiska vägvalsdiskussioner och beslutsprocess kring funktioner, brister, behov och prioriteringar. Faktabaserade kunskapsunderlag, möten, studiebesök och politiska ställningstaganden är centrala beståndsdelar och underlag i den gemensamma strategin.

Samsyn, systemsyn, kontinuitet och långsiktighet är ledord för En Bättre Sits-samarbetet.

Bilaga 1 Deltagare

En Bättre Sits Lilla gruppen (styrgrupp)

Region Stockholm

Kristoffer Tamsons (M), regionråd Region Stockholm och ordförande En Bättre Sits
Jens Sjöström (S), investeringsregionråd Region Stockholm, vice ordförande En Bättre Sits och ordförande Mälardalsrådet
Anton Fendert (MP) trafikregionråd, Region Stockholm

Region Uppsala

Jenny Lundström (MP), ordförande trafik- och samhällsutvecklingsnämnden, Region Uppsala
Cecilia Linder (M), regionråd, Region Uppsala

Region Västmanland

Jenny Landernäs (M), ordförande regionala utvecklingsnämnden och kollektivtrafiknämnden, Region Västmanland
Kenneth Östberg (S), regionråd, Region Västmanland

Region Örebro län

Andreas Svahn (S), regionstyrelsens ordförande, Region Örebro län
Sebastian Cehlin (M), regionråd, Region Örebro län

Region Sörmland

Monica Johansson (S), regionråd Region Sörmland och vice ordförande En Bättre Sits
Christoffer Öqvist (M), regionstyrelsens ordförande, Region Sörmland

Region Östergötland

Jan Owe-Larsson (M), ordförande trafik- och samhällsplaneringsnämnden, Region Östergötland
Annsofi Ramevik (S), regionråd, Region Östergötland

Region Gotland

Meit Fohlin (S), regionstyrelsens ordförande, Region Gotland
Eva Nypelius (C), regionråd, Region Gotland

En Bättre Sits Stora gruppen (presidierna)

Region Stockholm

Anton Fendert (MP)
Kristoffer Tamsons (M)
Gustav Hemming (C)

Region Uppsala

Jenny Lundström (MP)
Cecilia Linder (M)
Frida Björk (KD)

Region Västmanland

Jenny Landernäs (M)
Kenneth Östberg (S)
Elisabeth Unell (M)

Region Örebro län

Andreas Svahn (S)
Sebastian Cehlin (M)
Nina Höijer (S)

Region Sörmland

Christoffer Öqvist (M)
Monica Johansson (S)
Mattias Claesson (C)

Region Östergötland

Jan Owe-Larsson (M)
Annsofi Ramevik (S)
Annette Olsson (M)

Region Gotland

Meit Fohlin (S)
Eva Nypelius (C)
Andreas Unger (M)

Temagrupp Storregional kollektivtrafik

Ledamöter

Anton Fendert (MP), Region Stockholm, ordförande
 Jenny Landermäs (M), Region Västmanland, vice ordförande
 Therez Almerfors (M), Uppsala kommun
 Peter Book (M), Enköpings kommun
 Saga Carlgren (V), Region Gotland
 Sebastian Cehlin (M), Region Örebro län
 Magnus Ekblad (C), Region Västmanland
 Stefan Erikson (M), Linköpings kommun
 Boel Godner (S), Södertälje kommun
 Joel Gohari Moghadam (S), Region Uppsala
 Leif Gripestam (M), Region Stockholm
 Michaela Haga (C), Region Stockholm
 Erik Hamrin (M), Sala kommun
 Nina Höijer (S), Region Örebro län
 Oscar Lindster (S), Region Gotland
 Linda Lundin (S), Gnesta kommun
 Ann-Charlotte Munter (S), Flens kommun
 Karolina Myllergård (S), Region Västmanland
 Annette Olsson (M), Region Östergötland
 Mikael Pihlgren (SD), Region Örebro län
 Daniel Portnoff (M), Trosa kommun
 Sara Sjödal (C), Tierps kommun
 Claes Sjökvist (S), Region Östergötland
 Samuel Stephan (SD), Region Stockholm
 Anders Önbäck (S), Nykvarns kommun

Tjänstepersoner

Christian Udin, Region Sörmland, sammankallande
 Anna Anderman, Stockholm Nordost
 Niclas Andersson, Uppsala kommun
 Linda Berntsen, Trafikverket Region Öst
 Bosse Björk, Karlskoga kommun
 Jan Eklund, Swedavia
 Anna-Ida Eriksson, Region Uppsala
 Thomas Byström, Företagarna
 Thomas Fylkehed, Region Sörmland
 Göran Gullbrand, Mälardalstrafik
 Mats Johannesson, Södertälje kommun
 Linus Johnson, Region Östergötland
 Johan Kindén, Östgötatrafiken
 Jakob Klasander, Norrköpings kommun
 Sofia Lindblad, Trafikverket Region Stockholm
 Alva Lundqvist, Region Örebro län
 Daniel Pettersson, Enköpings kommun
 Matthias Pfeil, Mälardalstrafik
 Elenor Sibborn, Region Stockholm
 Carl Silfverhielm, Region Stockholm
 Jonas Sjöholm, Linköpings kommun
 Karin Widén, Västerås stad
 Maria Wikenstål, Huddinge kommun

Temagrupp Godstransporter

Ledamöter

Jan Owe-Larsson (M), Region Östergötland, ordförande
 Christoffer Öqvist (M), Region Sörmland, vice ordförande
 Magnus Andersson (S), Hallsbergs kommun
 Frida Björk (KD), Region Uppsala
 Cecilia Burenby (S), Region Östergötland
 Mattias Claesson (C), Region Sörmland
 Richard Fallqvist (L), Region Västmanland
 Mark Henriksson (M), Region Östergötland
 Katrin Jakobsson (S), Älvkarleby kommun
 Jimmy Jansson (S), Eskilstuna kommun
 Tomas Klockars (M), Lindesbergs kommun
 Magnus Lagergren (KD), Region Örebro län
 Christian Lindefjärd (SD), Haninge kommun
 Rolf Lindell (S), Region Stockholm
 Eleonore Lundkvist (M), Västerås stad
 Jenny Lundström (MP), Region Uppsala
 Eva Nypelius (C), Region Gotland
 Mikael Peterson (S), Kungsörs kommun
 Charlotte Prennfors (M), Vingåkers kommun
 Anna Sehlin (V), Region Stockholm
 Fabian Sjöberg (M), Östhammars kommun
 Reidar Svedahl (L), Norrköpings kommun
 Marcus Svinhufvud (M), Nynäshamns kommun
 Andreas Unger (M), Region Gotland
 Lars-Göran Zetterlund (C), Hällefors kommun

Tjänstepersoner

Simon Jäderberg, Region Örebro län, sammankallande
 Maja-Malin Ekelöf, Region Gotland
 Isa Eriksson, Nynäshamns kommun
 Olof Evers Holm, Region Stockholm
 Henning Grauers, Sjöfartsverket
 Martina Hellgren, Region Dalarna
 Fredrik Högberg, Sjöfartsverket
 Erik Johansson, Region Västmanland
 Thor-Björn Käck, Handelskammaren Mälardalen
 Magnus Larsson, Hallsbergs kommun
 Anna Larsson, Norrköpings kommun
 Daniel Lund, Region Uppsala
 Christian Mineur, Trafikverket Region Öst
 Helene Olofsson, Södertörnskommunerna
 Claes Sörman, Eskilstuna logistik
 Josefin Årevall, Region Stockholm
 Otto Åstrand, Trafikverket Region Stockholm

Temagrupp Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

Ledamöter

Andreas Svahn (S), Region Örebro län, ordförande
Cecilia Linder (M), Region Uppsala, vice ordförande
Hugo Andersson (C), Region Östergötland
Cecilia Askerskär Philipsson (M), Region Örebro län
Meit Fohlin (S), Region Gotland
Urban Granström (S), Nyköpings kommun
Joakim Gustafsson (SD), Region Östergötland
Gustav Hemming (C), Region Stockholm
Karl Henriksson (KD), Huddinge kommun
Olov Holst (M), Sigtuna kommun
Kemal Hosó (S), Örebro kommun
Jacob Högföldt (M), Strängnäs kommun
Mathias Lindow (L), Region Stockholm
Mariette Nicander (M), Region Gotland
Erik Pelling (S), Uppsala kommun
Janeth Persson (SD), Region Västmanland
Helena Proos (S), Region Uppsala
Annsofi Ramevik (S), Region Östergötland
Johan Skog (M), Vallentuna kommun
Eva Ullberg (S), Järfälla kommun
Elisabeth Unell (M), Västerås stad
Kenneth Östberg (S), Region Västmanland

Tjänstepersoner

Siv Living, Region Västmanland, sammankallande
Anna Anderman, Arlandaregionen
Oskar Axelsson, Handelskammaren Mälardalen
Heléne Bermell, Trafikverket Region Öst
Torben Buzas Eliasson, Nyköpings kommun
Tomas Stavbom, Stockholms Handelskammare
Sanna Edling, Västerås stad
Fredrik Elgh, Swedavia
Per Elvingson, Örebro kommun
Emma Hammarbäck, Region Uppsala
Tove Holmström, Linköpings kommun
Ola Kahlström, Uppsala kommun
Jenny Kihlberg, Trafikverket Region Stockholm
Micaela Nordin, Region Sörmland
David Stenergard, Stockholms Handelskammare
Karin Wallin, Region Örebro län
Anders Wilandson, Region Stockholm

En Bättre Sits Direktorsgrupp

Anton Västberg, Region Stockholm
Jens Plambeck, Region Stockholm
Kenneth Hagström, Region Sörmland
Karin Svingby, Region Uppsala
Arne Andersson, Region Västmanland
Simon Bölling, Region Västmanland
Petter Arneback, Region Örebro län
Johan Ljung, Region Örebro län
Richard Widén, Region Östergötland
Stefan Persson, Region Gotland

En Bättre Sits Lilla tjänstepersonsgrupp

Vahid Fararos, Region Stockholm
Carl Silfverhielm, Region Stockholm
Daniel Lund, Region Uppsala
Anna-Ida Eriksson, Region Uppsala
Siv Living, Region Västmanland
Simon Jäderberg, Region Örebro län
Alva Lundqvist, Region Örebro län
Christian Udin, Region Sörmland
Micaela Nordin, Region Sörmland
Linus Johnson, Region Östergötland
Maja-Malin Ekelöf, Region Gotland
Göran Gullbrand, Mälardalstrafik
Matthias Pfeil, Mälardalstrafik
Anna Nyberg, Mälardalstrafik

Mälardalsrådets kansli

Maria Nimvik Stern, Mälardalsrådet
Aviva Blomquist, Mälardalsrådet
Johan Hjelm, Mälardalsrådet

Bilaga 2 Framtidsbild Stockholm-Mälardalen 2050

För oss i Stockholm-Mälardalen är det attraktivt och enkelt att bo, leva och verka. Tillgång till service och rekreation skapar livskvalitet, både för den som bor i staden och på landsbygden. Det är lätt att ta sig till arbete, utbildning och fritidsaktiviteter. Som invånare är vi trygga med att resan är hållbar och att regionens transportinfrastruktur kontinuerligt utvecklas för att möta framtidens utmaningar.

Transporterna i regionen är klimatneutrala och resurseffektiva. Med kollektivtrafik kan vi smidigt, pålitligt och punktligt nå alla delar av Stockholm-Mälardalen. Biljettsystemet är gemensamt för alla resor. Godstransporter – från logistikterminaler och containerhantering till paketleveranser hem till regionens invånare – är robusta, oavsett trafikslag.

I Stockholm-Mälardalen har vi goda förutsättningar att få jobb och driva företag. Arbetsgivare i alla delar av regionen har lätt att hitta kompetens. Arbetsmarknaden kännetecknas av närhet till utbildning, hållbar tillväxt, mångfald, jämställdhet, tolerans och kreativitet. Utbildningssystemet erbjuder invånarna goda möjligheter till omställning och livslångt lärande.

För boende och företag i Stockholm-Mälardalen känns världen nära. Den internationella tillgängligheten för person- och godstransporter är hög. Regionen i sin tur uppfattas som öppen mot omvärlden och drar aktivt lärdom av andra regioners kunskap och erfarenheter. Samtidigt är regionen känd för att ligga i framkant vad gäller hållbar omställning.

I Stockholm Mälardalen är samarbete mellan kommuner, regioner, företag, organisationer, civilsamhället, universitet och högskolor nyckeln till framgång. Samarbetet är väl utvecklat och sker med hög tillit och stor respekt för olikheter, vilket ger goda förutsättningar för nya lösningar och gemensamt ansvarstagande för regionens attraktivitet och hållbara utveckling.

Antagen vid Mälardalsrådets Rådsmöte den 16 december 2022.

Källförteckning

- avstandmellan.com och SJ:s reseplanerare (2024)
- European Comission (2023): TENtec Map Finder Chart for European Transport Corridors
- European Commission (2024): Fit for 55: Delivering on the proposals. Webb (hämtad 2024-02-27)
- Fossilfritt Sverige (2018): Färdplan för fossilfri konkurrenskraft: Flygbranschen
- Johan Klaesson och Lars Pettersson (2024): Regionlyftet. Transportinfrastrukturens betydelse för regioners tillväxt
- Mälardalsrådet (2018): Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarenregionen. Delrapport om mål, nuläge och utmaningar
- Mälardalsrådet (2020): Bristen på samhällsbyggare i infrastruktursektorn. Vilka samhällsekonomiska värden går Stockholm-Mälarenregionen minste om?
- Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen
- Mälardalsrådet (2020): Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarenregionen. Strategier och åtgärder
- Mälardalsrådet (2022): Samhällsbyggarnas arbetsmarknad i Stockholm-Mälarenregionen
- Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälarenregionen 2023 – nuläge och trender
- Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälarenregionens internationella samband
- Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälarenregionens godstransporter. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp
- Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälarenregionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp
- Mälardalsrådet (2024): Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälarenregionen. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp
- Nationella emissionsdatabasen (2024)
- Naturvårdsverket (2024): Klimatet och transporterna. Webb (hämtad 2024-03-12)
- Naturvårdsverket (2024): Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk. Webb (hämtad 2024-02-27)
- Oslo-Sthlm 2.55 (2017): Oslo-Stockholm Nyttoanalys 2040
- QS Quacquarelli Symonds (2024): QS World Ranking of Universities
- Region Gotland (2022): Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033
- Region Stockholm (2018): RUFS 2050. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen
- Region Stockholm (2022): Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033
- Region Sörmland (2022): Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanland län 2022-2033
- Region Uppsala (2022): Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022-2033
- Region Västmanland (2022): Länsplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2022-2033
- Region Örebro län (2022): Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2022-2033
- Region Östergötland (2022): Länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2022-2033
- Regionerna i östra Mellansverige (2018): ÖMS 2050
- Regionerna i Östra Mellansverige (2019): På väg mot en mer integrerad bostads-, utbildnings- och arbetsmarknad i östra Mellansverige – Nodstädernas roller, stadsutveckling och funktionella samband
- Regionerna i östra Mellansverige (2023): Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige
- RISE (2024): Elflyg i Sverige – här befinner sig utvecklingen. Webb (hämtad 2024-05-07)
- SCB Statistikdatabasen (2024)
- Stockholms Handelskammare (2023): Stockholm – Capital of Finance
- Stockholms handelskammare (2017): Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm
- Stockholms handelskammare (2024): Förseningar mellan Stockholm och Uppsala
- Svenska kollektivtrafik (2024): Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2023
- Swedavia (2017): Miljörapport Stockholm Arlanda Airport
- Swedavia (2023): Resvaneundersökning
- Swedavia Flygstatistik (2024)
- Trafikanalys (2021): Varuflödesundersökningen
- Trafikverket (2015): Regionala systemanalyser - en vägledning
- Trafikverket (2017): Åtgärdsvalsstudie Stockholm-Oslo
- Trafikverket (2018): Rapport Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda – Underlag till Arlandarådets kansli
- Trafikverket (2020): Underlagsrapport till Nattågstrafik till Europa. Marknad och ekonomi för nattåg till kontinenten
- Trafikverket (2022): Handbok för trafikstrategiskt arbete -Tillgänglighet i ett hållbart samhälle
- Trafikverket (2022): Trender i transportsystemet. Trafikverkets omvärldsanalys 2022
- Trafikverket (2024): Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen. För perioden 2026–2037
- Trafikverket (2024): Prognos för godstransporter 2045. Trafikverkets basprognoser 2024
- WSP (2019): Tid är pengar. En samhällsekonomisk analys av kostnader för förseningar inom kollektivtrafiken
- WSP (2021): Ökat distansarbete – så påverkas svenska städer och kommuner

Regionala utvecklingsnämnden

Plats och tid	Sammanträdesrum Silvergruvan, Regionhuset, Västerås kl. 08:30-11:30		
Beslutande ledamöter	Jenny Landernäs (M) (Ordförande), Aurora Pirraku Nika (M), Elin Granqvist (KD) (Förste vice ordförande) (deltar på distans), Richard Fallqvist (L), Janeth Persson (SD), Sven Fallgren (SD), Karolina Myllergård (S) (Andre vice ordförande), Angelica Stigenberg (S), Marino Wallsten (S), Malin Kauranen (S), Robert Lennes (S) ersätter Magnus Ekblad (C)		
Ej tjänstgörande ersättare	Mikael Söderlund (M) (deltar på distans) Per Norin (KD) Birgitta Åkerberg (L) Håkan Malmström (SD) Ann-Sofie Hesselbäck (S) Felicia Granath (V)		
Övriga närvarande	Christer Alzén (förvaltningsdirektör Regionala utvecklingsförvaltningen) Simon Bölling (tf biträdande förvaltningsdirektör Regionala utvecklingsförvaltningen) Maria Hennig (ekonomichef Regionala utvecklingsförvaltningen) Elin Hellström (mötessekreterare) Lena Karlström (verksamhetschef, Kultur och ideell sektor) Peter Fredriksson (enhetschef, Kulturutveckling) Siv Living (utvecklingsstrateg regional utveckling) Anton Svendsen (SD) (politisk sekreterare) Leena Kumpula (C) (politisk sekreterare, deltar på distans) Magnus Ståhlberg (M) (politisk sekreterare, deltar på distans)		
Utses att justera	Marino Wallsten		
Justeringens plats och tid	Digital justering 2024-08-27 00:00		
Protokollet omfattar	§53		
Underskrifter	Sekreterare	 Elin Hellström	
	Ordförande	 Jenny Landernäs	
	Justerande	 Marino Wallsten	

Regionala utvecklingsnämnden

Mötesdatum

2024-08-27

ANSLAG/BEVIS Protokoll är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ Regionala utvecklingsnämnden

Sammanträdesdatum 2024-08-27

Förvaringsplats för protokollet Regionhuset, Västerås

Underskrift
Elin Hellström

Justerandes sign**Utdragsbestyrkande****§53 EBS Storregional systemanalys 2024**

RUF240099

Sammanfattning

En Bättre Sits storregionala systemanalys 2024 är en gemensam utvecklingsstrategi för transport- och infrastruktursystemet i Stockholm-Mälardalsregionen. Systemanalysen har tagits fram av sju regioner i samverkan under ledning av Mälardalsrådet, och bygger vidare på tidigare planeringsomgångar. Systemanalysens syfte är att stärka storregionens konkurrenskraft, integration och internationella tillgänglighet.

Siv Living informerar.

Förslag till beslut***Regionala utvecklingsnämndens förslag till fullmäktiges beslut***

En Bättre Sits storregionala systemanalys år 2024 godkänns.

Beslut***Regionala utvecklingsnämndens förslag till fullmäktiges beslut***

En Bättre Sits storregionala systemanalys år 2024 godkänns.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Beslutsunderlag

- Systemanalys 2024 Utvecklingsstrategi för transportsystemet
- Tjänsteskrivelse EBS storregional systemanalys 2024_RUN

Justerandes sign**Utdragsbestyrkande**

Mötesdatum

Regionala utvecklingsnämnden

2024-08-27

Expedieras till

Siv Living, utvecklingsstrateg Regionala utvecklingsförvaltningen

Paragrafen är justerad

22

RV230857



Motion

Utvärdera intraprenaden!

År 2020 övergick regionens egna tolv vårdcentraler till driftsformen intraprenad genom ett beslut i regionstyrelsen. Det innebär att även de offentligt ägda vårdcentralerna nu drivs under företagsliknande former med samlingsnamnet Närvården. Intraprenaden infördes som en permanent lösning för samtliga vårdcentraler, inte på prov vid ett mindre antal vårdcentraler.

Det har dock inte kommit till vår kännedom om förändringen har inneburit större delaktighet för personalen, mer nytänkande eller bättre ekonomi, faktorer som förespråkare brukar förknippa med alternativa driftsformer. Inte heller om vården har blivit kvalitativt bättre och mer tillgänglig för patienterna.

När intraprenaden infördes var konkurrensneutraliteten ett av de huvudsakliga argumenten. Regionen gick de privata intressena till mötes, intraprenaden är på plats och västmanlänningarna har rätt att få veta vad det har resulterat i. Blev det bättre? Blev det sämre? Eller blev det de facto ingen skillnad?

Med anledning av ovanstående yrkar Vänsterpartiet på att

- regionen gör en utvärdering av intraprenaden, utifrån såväl verksamheternas och personalens perspektiv som patienternas.

För Vänsterpartiet i Region Västmanland

Heidi-Maria Wallinder, Felicia Granath, Fredrik Stockhaus, Pratima Åslund,
Christer Hansson och Lennart Engman (V)

20231005

Datum Vårt diarienummer
Klicka eller tryck här RV230857
för att ange datum
för det
fullmäktigemöte då
motionen ska
behandlas.

YTTRANDE ÖVER MOTION: UTVÄRDERA INTRAPRENADEN!

Heidi-Maria Wallinder, Felicia Granath, Fredrik Stockhaus, Pratima Åslund, Christer Hansson och Lennart Engman (V) föreslår i en motion inkommen 2023-10-05 att regionen gör en utvärdering av intraprenaden, utifrån såväl verksamheternas och personalens perspektiv som patienternas.

Regionstyrelsens yttrande

År 2020 övergick Region Västmanlands vårdcentraler till driftsformen intraprenad genom beslut i regionstyrelsen. I samband med detta bytte vårdcentralerna namn och kallas nu samlingsnamnet Närvården Västmanland. I nuläget finns elva vårdcentraler i regionen.

Att utvärdera övergången till intraprenad som driftsform är ett sätt att fånga upp svagheter och styrkor med driftsformen. Att använda underlag från exempelvis personalenkäter, patientenkäter och även mer kvalitativa data för att utveckla nuvarande driftsform och utvärdera hur implementering och det senare genomförandet fungerat i praktiken ligger i allas intresse. För den fortsatta utvecklingen av verksamheten ses en sådan utvärdering som motionen föreslår vara nödvändig.

Regionstyrelsens förslag till regionfullmäktiges beslut

Motionen bifalls.

23

RV231118



Motion

Öppna böckerna!

Region Västmanland saknar insyn i hur invånarnas skattepengar används av de privata vårdgivare som regionen har avtal med. Väsentliga delar av företagens bokföring räknas som affärshemligheter, trots att verksamheterna är skattefinansierade och styrs av offentlighetsprincipen. Därför kan ingen säkert veta om det är patienternas behov eller vinstintresset som styr. Det går att vid misstanke om oegentligheter begära revision, men det tillämpas ytterst sällan. Dessutom borde det vara värdefullt att ha möjlighet till insyn i den löpande verksamheten innan det har hunnit gå så långt som till misstankar om brott. Av just den anledningen förordar Ekobrottsmyndigheten striktare kontroller av utförare inom vården.

En allt större del av regionens kostnader går till företag som utför olika uppdrag åt regionen. Det kan handla om att hyra ut personal, tillhandahålla vård eller erbjuda konsulttjänster. Med ett miljardunderskott inom hälso- och sjukvården är det extra angeläget med transparens kring samtliga kostnader. Öppen bokföring är ett sätt att säkerställa att skattepengar faktiskt går till det de är avsedda för, och inte till oskäligen vinstutdelningar eller i värsta fall kriminell verksamhet. Aktörer inom näringslivet tillämpar redan denna modell gentemot sina underleverantörer och det är fullt rimligt att även regionen gör det.

Med anledning av ovanstående yrkar Vänsterpartiet på att

- Region Västmanland snarast inför öppen bokföring om hur regionens medel används vid avtal med privata vårdgivare, även när det inte finns misstankar om brottslighet.

För Vänsterpartiet i Region Västmanland

Heidi-Maria Wallinder, Felicia Granath, Fredrik Stockhaus, Pratima Åslund
och Lennart Engman (V)

20231227

YTTRANDE ÖVER MOTION: ÖPPNA BÖCKERNA!

Heidi-Maria Wallinder, Felicia Granath, Fredrik Stockhaus, Pratima Åslund och Lennart Engman (V) föreslår i en motion inkommen 2023-12-27 att Region Västmanland snarast inför öppen bokföring om hur regionens medel används vid avtal med privata vårdgivare, även när det inte finns misstankar om brottslighet

Regionstyrelsens yttrande

Regionstyrelsen instämmer i att det är viktigt att säkerställa att skattepengar går till den verksamhet som de är avsedda för. Region Västmanland redovisar öppet alla leverantörsfakturer på regionens webbplats och har utvecklat dashboards som gör att det dagligen går att följa ett antal nyckeltal där regionen är utförare, ex gällande tillgänglighet.

I program för uppföljning och insyn av verksamhet som utförs av privata utförare på uppdrag av Region Västmanland tydliggörs vikten av uppföljning och möjligheten till insyn även hos privata utförare.

Programmet anger att respektive nämnd och styrelse inför varje år ska upprätta en plan för uppföljning av verksamhet som överlämnats till privata utförare och att rapportering av uppföljning ska ske i samband med ordinarie årsredovisning.

Programmet anger vidare att i upphandlingar som rör överlämnande av kommunala angelägenheter till privata utförare ska bland annat följande avtalsvillkor användas:

Utföraren förbinder sig att inom en vecka på begäran av beställaren lämna över information som avses i 10 kap 9 § kommunallagen och som gör det möjligt att ge allmänheten insyn i den verksamhet som omfattas av avtalet och som avser områdena

- verksamhetens kvalitet, tillgänglighet (ex väntetider) och förbättrings- och utvecklingsarbete,
- avvikelser i verksamheten,
- personalen och dess kompetens och villkor, samt kontroll av belastningsregister enligt förordning (1999:1135) om misstankeregister samt förordning (1999:1134) om belastningsregister
- miljö- och hållbarhetsarbetet,
- tillgänglighet för ex personer med funktionsnedsättning

- utförandens ekonomi, samt
- ägarförhållanden och företrädare.

Informationen ska lämnas skriftligen om inte annat har avtalats. Det åligger beställaren att i sin begäran precisera vilken information som efterfrågas. Leverantören är inte skyldig att lämna information om utlämnandet strider mot lag eller annan författning eller om uppgifterna kommer att omfattas av sekretess hos regionen.

För att minimera välfärdsbrott krävs en god uppföljning av en kombination av ovanstående krav och uppföljning av att avtal och villkor följs.

Regionstyrelsens förslag till regionfullmäktiges beslut

Motionen anses besvarad.

24

RV240072

Region Västmanland
Regionhuset
721 89 Västerås

Medborgarförslag

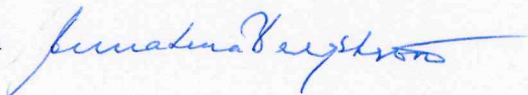
Ärende Omorganisation av sjukbesök till sjukhuset Västerås.

För att underlätta sjukbesök till sjukhuset i Västerås föreslår jag att läkaren kommer till patienten istället för att många patienter åker till Västerås. Läkaren kan avsätta en eller två tider i månaden och möter sina patienter på ex. vårdcentraler i länet. Det är bättre för miljön att en åker istället för 10-15 personer. Dessutom om man kommer fram så finns det inga parkeringsplatser. Får man en tid till sjukhuset bör det finnas parkering också.

Jag fick en tid på ögonmottagningen, åkte hemifrån halv åtta för att hinna komma i tid kl 9. Mellan Köping och Västerås var det en trafikolycka så jag satt i bilkö på E18 över 2 timmar. När jag kom fram fanns det inga parkeringsplatser vid ögonmottagningen, vid receptionen talade hon för mig att jag kom för sent och visste inte om doktorn kunde ta emot mig. Doktorn tog emot mig och var mycket vänlig. Vid hemresan var det en ny olycka mellan KÖPING och Arboga, satt i bilkö i över 2 timmar.

Jag yrkar på att ni omorganiserar sjukbesök, själv är jag 86 år och känner mig diskriminerad för att ni inte tar hänsyn till äldre personer, då det är svårt att hitta och man måste ha någon som följer med samt att det inte finns parkeringsplatser.

Anna Lena Bergström
Hällbacksvägen 73
73233 Arboga



YTTRANDE ÖVER MEDBORGARFÖRSLAG: OMORGANISATION AV SJUKBESÖK TILL SJUKHUSET VÄSTERÅS

Anna Lena Bergström föreslår i ett medborgarförslag inkommet 2024-01-16 att sjukhusbesök omorganiseras.

Hälso- och sjukvårdsnämndens yttrande

I Region Västmanland och nationellt pågår arbetet med omställningen mot Nära vård. Region Västmanland har också fattat beslut i regionfullmäktige om en målbild för Hälso- och sjukvården 2029.

I såväl omställningsarbetet som målbilden är målet att så mycket vård som möjligt av den vård som patienterna behöver ofta ska ske så nära hemmet som möjligt. I vissa fall bör vården ske i hemmet genom hembesök eller genom egenmonitorering, vilket innebär att patienter med hjälp av digital teknik kan mäta sina värden själva. Den vård som patienterna har behov av mer sällan, specialiserad vård, kan däremot inte finnas överallt, för att vården ska kunna hållas på en specialistnivå. I sådana fall behöver patienter räkna med att ibland behöva ta sig lite längre. Mer vård kommer också ske på distans när så är möjligt, genom digitala möten och digitala vårdrum där invånare kan få hjälp att nå vården via digital teknik. Det passar dock inte alla specialistområden, som en ögonmottagning till exempel, där särskild utrustning är nödvändig.

Inom ramen för arbetet med Hälso- och sjukvården 2029 pågår även ett arbete med att se över möjligheter till uppdragsförflyttning mellan den specialiserade vården och primärvården, vilket också kan möjliggöra att mer vård sker i eller närmare hemmet.

Parkeringsmöjligheterna vid sjukhuset är normalt sett goda, men under vissa tider kan det vara svårare att hitta en parkering. Situationen är just nu särskilt ansträngd i och med byggnaden av nya akutsjukhuset. Tidbokning ska, när så är möjligt, ske i samråd med patient och det finns möjlighet att som patient boka om sin tid, för att undvika rusningstid. I Region Västmanland pågår en utveckling av arbetet med patientkontrakt, som framöver kommer att underlätta för patienten att vara delaktig i sin vård. Om en patient av hälsoskäl inte kan åka kollektivt eller med egen bil kan patienten ha rätt till bokad sjukresa med taxi.

Hälso- och sjukvårdsnämndens förslag till regionfullmäktiges beslut

Medborgarförslaget anses besvarat.

Hälso- och sjukvårdsnämnden

Plats och tid	Sammanträdesrum Mälaren, Regionhuset, Västerås kl. 09:00-17:00		
Beslutande ledamöter	Stephanie Bruksgård (M) (Förste vice ordförande), Anna Nygren (M), Malin Gabrielsson (KD), Lina Eriksson (L) (Ordförande), Ingvar Jonsson (SD), Gisela Carstinge (SD), Ulrika Spårebo (S) (Andre vice ordförande), Kenneth Östberg (S), Heidi-Maria Wallinder (V), Malin Carnbring (S) ersätter Per Strengbom (S), Ann-Christine Björkman (S) ersätter Fehmi Paulus (S)		
Ej tjänstgörande ersättare	Andreas Akterhag (L) Peter Lilja (SD) Barbro Larsson (C)		
Övriga närvarande	Annette Daneryd (utvecklingschef Förvaltningsledning Hälso- och sjukvårdsförvaltningen) Christina Ersson (nämndsekreterare) Lars Almroth (hälso- och sjukvårdsdirektör) Jonas Ekström (områdeschef Nära vård, deltar på distans) Jonas Cederberg (områdeschef Medicinsk diagnostik) Alexander Ahlberg (områdeschef Akutsjukvård) Maria Cifuentes Vargas (personalföreträdare) Maria Martinsson (verksamhetschef Vårduppdrag Västmanland)		
Ütses att justera	Kenneth Östberg		
Justeringens plats och tid			
Protokollet omfattar	§102		
Underskrifter	Sekreterare		
		Christina Ersson	
	Ordförande		
		Lina Eriksson	
	Justerande		
		Kenneth Östberg	
ANSLAG/BEVIS	Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.		
Organ	Hälso- och sjukvårdsnämnden		
Sammanträdesdatum	2024-08-28		

Mötesdatum

Hälso- och sjukvårdsnämnden

2024-08-28

**Förvaringsplats för
protokollet**

Regionhuset, Västerås

Underskrift

.....

Christina Ersson

Justerandes sign**Utdragsbestyrkande**

Justerandes sign**Utdragsbestyrkande**

Hälso- och sjukvårdsnämnden

Mötesdatum

2024-08-28

Ärenden till hälso- och sjukvårdsnämnden

§102 Medborgarförslag: Omorganisation av sjukbesök till sjukhuset Västerås

RV240072

Sammanfattning

Anna Lena Bergström föreslår i ett medborgarinitiativ inkommet 2024-01-16 att sjukhusbesök ska omorganiseras.

Ett förslag till yttrande redovisas.

Förslag till beslut***Hälso- och sjukvårdsnämndens förslag till fullmäktiges beslut***

Medborgarförslaget anses besvarat.

Beslut***Hälso- och sjukvårdsnämndens förslag till fullmäktiges beslut***

Medborgarförslaget anses besvarat.

Beslutsunderlag

- Medborgarförslag: Omorganisation av sjukbesök till sjukhuset Västerås
- Yttrande över medborgarförslag om omorganisation av sjukhusbesök till sjukhuset Västerås