ÄRENDE 16 – Avsiktsförklaring Västra stambanan, kl.14,50-14,55

Förslag till beslut
Direktionen beslutar att ställa sig bakom avsiktsförklaringen rörande Västra stambanan

Sammanfattning
Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Banan har sedan flera år utnyttjats över sin kapacitet, vilket skapar ett störningskänsligt system som i sin tur hämmar utvecklingen mot ett mer hållbart transportsystem och konkurrenskraftigt Sverige. Västra stambanan binder ihop Sveriges två största städer, samtidigt som banan är en pulsåder för den regionala och lokala persontrafiken.

Västra Götalandsregionen vill lyfta fram Västra stambanans avgörande betydelse för Sverige. Genom att ta fram en avsiktsförklaring är ambitionen att visa enighet om att hela Västra stambanan är viktig, och att de som undertecknar avsiktsförklaringen är eniga kring att sträckan Göteborg-Alingsås är gemensamt prioriterad som första etapp att åtgärda. Målet är att parterna ska hinna ta beslut om att ställa sig bakom avsiktsförklaringen till oktober 2025 i samband med att Trafikverket skickar ut remissversionen av nationell infrastrukturplan.

Kommunalförbundet har sedan tidigare ställt sig bakom de regionala prioriteringarna inför revidering av nationell plan, där krav på utbyggnad till fyra spår mellan Göteborg och Alingsås länge funnits med. Enighet när det gäller satsningar på den nationella infrastrukturen är ofta nödvändigt för att vara framgångsrik i att få medel. Direktionen föreslås att ställa sig bakom avsiktsförklaringen för Västra stambanan.

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse 2025-07-29
Avsiktsförklaring Västra stambanan

Arbetsutskottets beslut
Arbetsutskottet beslutar föreslå direktionen att ställa sig bakom avsiktsförklaringen rörande Västra stambanan

Beslutet skickas till
regionstyrelsen@vgregion.se
max.falk@vgregion.se
anna.k.moller@vgregion.se

Avsiktsförklaring Västra stambanan

Förslag till beslut

Att direktionen ställer sig bakom avsiktsförklaringen rörande Västra stambanan

Sammanfattning

Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Banan har sedan flera år utnyttjats över sin kapacitet, vilket skapar ett störningskänsligt system som i sin tur hämmar utvecklingen mot ett mer hållbart transportsystem och konkurrenskraftigt Sverige. Västra stambanan binder ihop Sveriges två största städer, samtidigt som banan är en pulsåder för den regionala och lokala persontrafiken.

Västra Götalandsregionen vill lyfta fram Västra stambanans avgörande betydelse för Sverige. Genom att ta fram en avsiktsförklaring är ambitionen att visa enighet om att hela Västra stambanan är viktig, och att de som undertecknar avsiktsförklaringen är eniga kring att sträckan Göteborg-Alingsås är gemensamt prioriterad som första etapp att åtgärda.

Målet är att parterna ska hinna ta beslut om att ställa sig bakom avsiktsförklaringen till oktober 2025 i samband med att Trafikverket skickar ut remissversionen av nationell infrastrukturplan.

Kommunalförbundet har sedan tidigare ställt sig bakom de regionala prioriteringarna inför revidering av nationell plan, där krav på utbyggnad till fyra spår mellan Göteborg och Alingsås länge funnits med. Enighet när det gäller satsningar på den nationella infrastrukturen är ofta nödvändigt för att vara framgångsrik i att få medel. Direktionen föreslås att ställa sig bakom avsiktsförklaringen för Västra stambanan.

Bakgrund

Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar och en central förbindelse för stora gods- och passagerarflöden i flera olika geografier. Banan har en strategisk funktion i ett internationellt, nationellt, regionalt och lokalt perspektiv. Med den omvärldssituation som nu råder fyller banan också en viktig funktion ur beredskapssynpunkt vilket även belyser behovet av skydd mot risk. Banan har sedan flera år utnyttjats över sin kapacitet, vilket skapar ett störningskänsligt system som i sin tur hämmar utvecklingen mot ett mer hållbart transportsystem och konkurrenskraftigt Sverige. Sverige är ett exportberoende land där Skandinaviens största hamn ligger i Västra stambanans anslutning vilket visar på en av banans viktiga funktioner inte bara för stråket utan även för landets viktiga industrier i Norrland. Västra stambanan binder ihop Sveriges två största

Museigatan 2 • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522-44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • www.fyrbodal.se

städer och har därför en avgörande roll för den nationella persontrafiken. Samtidigt är banan som en pulsåder för den regionala och lokala persontrafiken vilket ger banan en central roll för regional utveckling i hela stråket.

Beskrivning av ärendet

Västra Götalandsregionen vill lyfta fram Västra stambanans avgörande betydelse för Sverige. Genom att ta fram en avsiktsförklaring är ambitionen att visa enighet om att hela Västra stambanan är viktig, och att de som undertecknar avsiktsförklaringen är eniga kring att sträckan Göteborg-Alingsås är gemensamt prioriterad som första etapp att åtgärda.

Avsiktsförklaringen försöker också möta det faktum att det kan vara svårt att inrymma hela sträckan i kommande nationell infrastrukturplan. Förslaget är därför att genast bygga ut sträckan Göteborg-Partille samt att ge Trafikverket i uppdrag att starta en genomförbarhetsstudie för sträckan Partille-Alingsås som ska visa hur nödvändig kapacitet kan lösas för stråket.

Målet är att parterna ska hinna ta beslut om att ställa sig bakom avsiktsförklaringen till oktober 2025 i samband med att Trafikverket skickar ut remissversionen av nationell infrastrukturplan. Ett första delmål för Västra stambanan är att regeringen ger i uppdrag till Trafikverket att utföra löpande trimningsåtgärder längs hela banan och att Göteborg-Alingsås inkluderas i kommande nationella infrastrukturplan.

Ett utkast på avsiktsförklaringen har under våren stämts av på tjänstepersonsnivå mellan de berörda parterna.

Bedömning och synpunkter

Västra stambanan är viktigt inte bara för Västra Götaland i stort, utan även för Fyrbodalsregionens förbindelser med bland annat Stockholm och Mälardalen. Kommunalförbundet har sedan tidigare ställt sig bakom de regionala prioriteringarna inför revidering av nationell plan, där krav på utbyggnad till fyra spår mellan Göteborg och Alingsås länge funnits med.

Att visa enighet inom Västra Götaland när det gäller satsningar på den nationella infrastrukturen är ofta nödvändigt för att vara framgångsrik i att få medel. Direktionen föreslås därför att ställa sig bakom avsiktsförklaringen för Västra stambanan.

Ansvarig tjänsteperson

Förbundsdirektör Anna Lärk Ståhlberg, tel. 0705-32 70 30, e-post: anna.lark.stahlberg@fyrbodal.se

Infrastrukturstrateg Morgan Ahlberg, tel. 076-856 23 55, e-post: morgan.ahlberg@fyrbodal.se

Morgan Ahlberg
Infrastrukturstrateg
Fyrbodals kommunalförbund

Anna Lärk Ståhlberg
Förbundsdirektör
Fyrbodals kommunalförbund

Bilaga:
Avsiktsförklaring Västra stambanan

Beslutet expedieras till:
regionstyrelsen@vgregion.se
max.falk@vgregion.se
anna.k.moller@vgregion.se

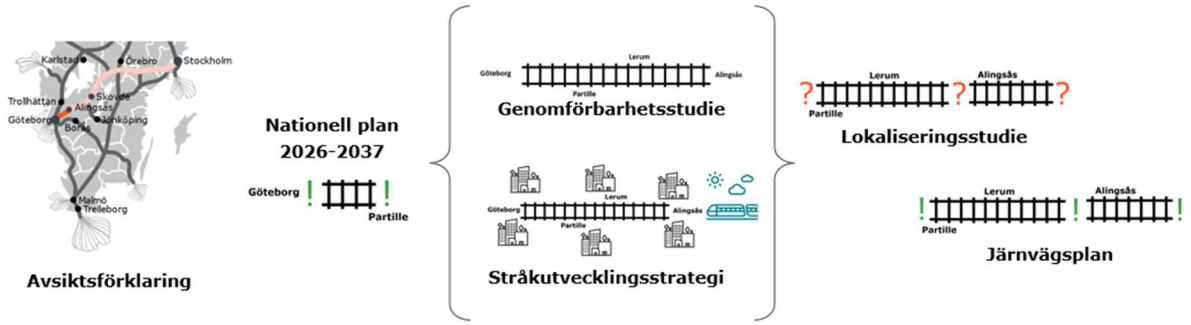
Västra Stambanan – för Sveriges utveckling

Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar och en central förbindelse för stora gods- och passagerarflöden i flera olika geografier. Banan har en strategisk funktion i ett internationellt, nationellt, regionalt och lokalt perspektiv. Med den omvärldssituation som nu råder fyller banan också en viktig funktion ur beredskapssynpunkt vilket även belyser behovet av skydd mot risk. Banan har sedan flera år utnyttjats över sin kapacitet, vilket skapar ett störningskänsligt system som i sin tur hämmar utvecklingen mot ett mer hållbart transportsystem och konkurrenskraftigt Sverige. Sverige är ett exportberoende land där Skandinaviens största hamn ligger i Västra stambanans anslutning vilket visar på en av banans viktiga funktioner inte bara för stråket utan även för landets viktiga industrier i Norrland. Västra stambanan binder ihop Sveriges två största städer och har därför en avgörande roll för den nationella persontrafiken. Samtidigt är banan som en pulsåder för den regionala och lokala persontrafiken vilket ger banan en central roll för regional utveckling i hela stråket.

Avsiktsförklaring för ökad kapacitet på Västra stambanan

Parterna i denna avsiktsförklaring är eniga om att gemensamt verka för en utveckling av Västra stambanan i syfte att uppnå en nationell, regional och lokal nytta för såväl gods- som persontrafik. Ambitionen är att Västra stambanan ska vara en robust och tillförlitlig järnväg med en kapacitet som möjliggör en expansiv utveckling av dagliga och långväga personresor samt godstransporter. Trafikverket har nu påbörjat en omfattande upprustning av Västra stambanan, samtidigt är det viktigt att det dessutom skyndsamt genomförs kapacitetsförbättringar längs hela banan då både det regionala och nationella behovet kontinuerligt växer.

En kapacitetsförstärkning av stråket på sträckan Göteborg – Alingsås är den högst prioriterade större åtgärden i en rad nödvändiga kapacitetshöjande åtgärder på Västra stambanan som helhet. Erfarenhetsmässigt finns det utmaningar med att genomföra förbättringsåtgärder i stråket och av det skälet föreslås en etappvis hantering. Trafikverket har föreslagit olika etapplösningar där vi samtycker att en första etapp Göteborg – Partille ger stor avlastning. Behovet av bättre kapacitet är akut och då ser vi det som viktigt att komma igång och för det behöver denna etapp prioriteras in i nu kommande nationell transportinfrastrukturplan för åren 2026-2037. Utöver det måste de kapacitetsförstärkande åtgärderna i hela stråket som redan nu är planerade genomföras skyndsamt.



Förenklad illustration över vägen mot önskad kapacitet

Västra Stambanan – för Sveriges utveckling

Genomförbarhetsstudie för delen Partille - Alingsås

För att säkerställa genomförbarhet för nödvändiga kapacitetsåtgärder för etappen Partille – Alingsås är förslaget att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att i samverkan med de fysiskt berörda parterna genomföra en genomförbarhetsstudie i början av kommande planperiod, våren 2026. Studien skulle ge svar på de utmaningar som finns och säkerställa att en lokaliseringsutredning i stråket Partille - Alingsås kan påbörjas med rätt förutsättningar.

Stråkutvecklingsstrategi för delen Göteborg - Alingsås

De direkt berörda parterna, kommunerna på sträckan Göteborg – Alingsås tillsammans med Västra Götalandsregionen och Göteborgsregionens kommunalförbund, är eniga om att ta fram en strategi för utveckling av stråket. Ambitionen med strategin är att den ska visa på utvecklingspotential och dess nyttor för järnvägstrafiken med de utvecklingsmöjligheter som Västra stambanan kan bidra till både regionalt och nationellt. Ambitionen är också att på ett tidigt stadium analysera och planera för tillväxtpotentialen i stationsorterna längs banan. Med kommande koppling till Landvetter via Västlänken skapas dessutom ytterligare möjligheter. Stråkutvecklingsstrategin ska bygga på en bredare analys av stråkets potential för bebyggelseutveckling och klimatanpassning där bland annat Säveån utgör en gemensam utmaning. Analysarbetet förväntas bland annat bidra till att beskriva behovet av kommunala insatser för kollektivtrafiknära bostadsbyggande, exploateringsstrategier samt långsiktiga trafikeringsambitioner. Strategiarbetet leds av Västra Götalandsregionen i nära samarbete med kommunerna och Göteborgsregionen. Syftet är att stråkutvecklingsstrategin på ett konstruktivt och framtidsriktat sätt ska bidra och underlätta för kommunernas strategiska arbete men också i Trafikverkets kommande utredningsarbete för Västra stambanans västra del. Parterna inser att infrastruktur som förbättrar den nationella, regionala och lokala nyttan också innebär att man behöver möta upp med åtgärder som tar vara på utvecklingspotentialen som skapas.

Parter

Parterna som står bakom denna avsiktsförklaring är regioner längs hela Västra stambanan tillsammans med Västra stambanegruppen, kommunalförbund, näringsliv och de direkt berörda kommunerna i stråket Göteborg – Alingsås

Västra Götalandsregionen
Region Örebro län
Region Sörmland
Västsvenska handelskammaren
Östsvenska handelskammaren
Handelskammaren Mälardalen
Göteborgs Regionen
Skaraborgs kommunalförbund
Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund
Fyrbodals kommunalförbund
Alingsås kommun
Lerums kommun
Partille kommun
Göteborgs Stad
Vårgårda kommun
Västsverige
Göteborgs hamn
Västra stambanegruppen

Västra Stambanan – för Sveriges utveckling

Bilaga, signerad avsiktsförklaring, Västra stambanestråket, 2025-XX-XX

Parter

Västra Götalandsregionen	Region Örebro län
Region Sörmland	Östsvenska handelskammaren
Västsvenska handelskammaren	Mälardalens handelskammare
Göteborgsregionens kommunalförbund	Fyrbodals kommunalförbund
Boråsregionens Sjuhärads kommunalförbund	Skaraborgs kommunalförbund
Göteborgs Stad	Partille Kommun
Lerums kommun	Alingsås kommun
Vårgårda kommun	Landsorganisationen i Västsverige
Göteborgs hamn	Västra stambanegruppen

ÄRENDE 17 – Positionspapper Göteborg Stallbacka Airport, kl. 14,55-15,00

Förslag till beslut
Direktionen beslutar att ställa sig bakom positionspapper rörande Göteborg Stallbacka Airport.

Sammanfattning
Göteborg Stallbacka Airport ägs av Trollhättans stad, Vänersborgs kommun, Uddevalla kommun och Lysekils kommun. Flygplatsen står inför utmaningar när det gäller investeringar och drift. Med anledning av detta antog förbundet i juni 2025 en skrivelse till infrastrukturminister Andreas Carlsson. Till skrivelsen bifogades ett kunskapsunderlag som nu omarbetats till ett positionspapper.

Göteborg Stallbacka Airport har en stor betydelse för ambulansflyg, brandflyg, samhällsviktiga transporter och som alternativ flygplats vid störningar i det nationella nätet. Flygplatsen har förutsättningar att kunna skalas upp i händelse av kris, katastrof och höjd beredskap. Med rätt statlig stödstruktur, kan flygplatsen utvecklas till en resurs av nationell betydelse.

Förbundet har sedan tidigare antagit ett positionspapper, rörande utbyggnad av europaväg 45 genom Dalsland. Genom att anta positionspapper visar Fyrbodalsregionen enighet i för delregionen viktiga samhällsfrågor. Utvecklingen av Göteborg Stallbacka Airport är en sådan fråga med stor betydelse både ur ett delregionalt, regionalt och nationellt intresse.

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse 2025-07-29
Positionspapper Göteborg Stallbacka Airport

Arbetsutskottets beslut
Arbetsutskottet beslutar föreslå direktionen att ställa sig bakom positionspapper rörande Göteborg Stallbacka Airport.

Beslutet skickas till
Medlemskommunerna Fyrbodals kommunalförbund
Göteborg Stallbacka Airport

Positionspapper rörande Göteborg Stallbacka Airport

Förslag till beslut

Att direktionen ställer sig bakom positionspapperet rörande Göteborg Stallbacka Airport

Sammanfattning

Göteborg Stallbacka Airport ägs av Trollhättans stad, Vänersborgs kommun, Uddevalla kommun och Lysekils kommun. Flygplatsen står inför utmaningar när det gäller investeringar och drift. Med anledning av detta antog förbundet i juni 2025 en skrivelse till infrastrukturminister Andreas Carlsson. Till skrivelsen bifogades ett kunskapsunderlag som nu omarbetats till ett positionspapper.

Göteborg Stallbacka Airport har en stor betydelse för ambulansflyg, brandflyg, samhällsviktiga transporter och som alternativ flygplats vid störningar i det nationella nätet. Flygplatsen har förutsättningar att kunna skalas upp i händelse av kris, katastrof och höjd beredskap. Med rätt statlig stödstruktur, kan flygplatsen utvecklas till en resurs av nationell betydelse.

Förbundet har sedan tidigare antagit ett positionspapper, rörande utbyggnad av europaväg 45 genom Dalsland. Genom att anta positionspapper visar Fyrbodalsregionen enighet i för delregionen viktiga samhällsfrågor. Utvecklingen av Göteborg Stallbacka Airport är en sådan fråga med stor betydelse både ur ett delregionalt, regionalt och nationellt intresse.

Bakgrund

Göteborg Stallbacka Airport ägs av Trollhättans stad, Vänersborgs kommun, Uddevalla kommun och Lysekils kommun. Flygplatsen står inför utmaningar när det gäller framtida investeringar och drift. Med anledning av detta antog förbundet i juni 2025 en skrivelse till infrastrukturminister Andreas Carlsson rörande behovet av riktat statligt stöd till flygplatsen. Till skrivelsen bifogades även ett kompletterande kunskapsunderlag som nu omarbetats till ett positionspapper till stöd för fortsatt utveckling av flygplatsen.

Beskrivning av ärendet

Göteborg Stallbacka Airport, belägen i Trollhättans och Vänersborgs kommuner, har redan i dag en stor betydelse för ambulansflyg, brandflyg, samhällsviktiga transporter och som alternativ flygplats vid störningar i det nationella nätet. Flygplatsen har dessutom förutsättningar för att kunna skalas upp i händelse av kris, katastrof och höjd beredskap.

Museigatan 2 • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522-44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • www.fyrbodal.se

Utifrån ett totalförsvarsperspektiv har Stallbacka flygplats en unik roll. När Sveriges försvarsförmåga återuppbyggs och samhällets krisberedskap stärks, måste vi säkerställa att det finns fungerande regional infrastruktur som snabbt kan aktiveras och användas. Det gäller i synnerhet i en tillväxtregion som Västra Götaland, där logistiska flöden, industriförsörjning och civilt försvar hänger nära samman.

Förslaget till positionspapper är ett sätt att följa upp den skrivelse till regeringen som direktionen tog beslut om i juni 2025, där förbundet tillsammans med Västra Götalandsregionen bland annat uppmanade regeringen att initiera en modell för statlig medfinansiering av samhällsviktig infrastruktur vid mindre regionala flygplatser.

Bedömning och synpunkter

Göteborg Stallbacka Airport spelar redan i dag en viktig roll ur ett regionalt perspektiv, inte minst för det samhällsviktiga flyget. Med rätt statlig stödstruktur, kan flygplatsen utvecklas till en resurs av nationell betydelse.

Förbundet har sedan tidigare antagit ett positionspapper, rörande utbyggnad av europaväg 45 genom Dalsland. Genom att anta positionspapper visar Fyrbodalsregionen enighet i för delregionen viktiga samhällsfrågor. Utvecklingen av Göteborg Stallbacka Airport är en sådan fråga med stor betydelse både ur ett delregionalt, regionalt och nationellt intresse.

Ansvarig tjänsteperson

Förbundsdirektör Anna Lärk Ståhlberg, tel. 0705-32 70 30, e-post: anna.lark.stahlberg@fyrbodal.se

Infrastrukturstrateg Morgan Ahlberg, tel. 076-856 23 55, e-post: morgan.ahlberg@fyrbodal.se

Morgan Ahlberg
Infrastrukturstrateg
Fyrbodals kommunalförbund

Anna Lärk Ståhlberg
Förbundsdirektör
Fyrbodals kommunalförbund

Bilaga:
Positionspapper Göteborg Stallbacka Airport

Beslutet expedieras till:
Medlemskommunerna Fyrbodals kommunalförbund
Göteborg Stallbacka Airport

Fyrbodals kommunalförbund

Göteborg Stallbacka Airport

Positionspapper från Fyrbodals kommunalförbund

September 2025

Göteborgs Stallbacka Airport – tolv argument för statligt stöd till en utbyggnad

Bakgrund
Göteborg Stallbacka Airport ägs av Trollhättans stad, Vänersborgs kommun, Uddevalla kommun och Lysekils kommun.

Göteborg Stallbacka Airport, är belägen mellan Trollhättan och Vänersborg i Västra Götaland. Flygplatsen är idag tillsammans med Landvetter, den enda kvarvarande civila instrumentflygplatsen i geografin, och därmed viktig för ambulansflyg, brandflyg, samhällsviktiga transporter och som alternativ flygplats för samhällsviktiga flygningar vid störningar i det nationella nätet.

Flygplatsen står inför utmaningar när det gäller investeringar och drift. Med anledning av detta gjorde förbundet i juni 2025 en skrivelse till infrastrukturminister Andreas Carlsson. Till skrivelsen bifogades ett kunskapsunderlag som nu omarbetats till ett positionspapper.

Syfte och mål
Syftet med det här dokumentet är att samla argument som visar varför det är viktigt att Stallbacka flygplats får en statlig finansiering som stärker flygplatsens förmåga i händelse av kris, katastrof eller höjd beredskap.

Syftet är också att visa att samtliga 14 medlemskommuner i kommunalförbundet står eniga bakom dessa argument och vikten av att Stallbacka flygplats, som en av två instrumentflygplatser i Västra Götaland, i högre grad behöver inkluderas i totalförsvarets finansiella och operativa planering.

Tolv argument

Nedan listas tolv argument för varför det är viktigt att Stallbacka flygplats behöver statlig medfinansiering för att stärka sin förmåga vid kriser.

1. Bara två instrumentflygplatser i Västra Götaland.

En instrumentflygplats innebär att det finns möjlighet att starta och landa i mörker eller dålig sikt. I Västra Götaland finns bara två civila instrumentflygplatser, Göteborg Landvetter Airport och Göteborg Stallbacka Airport. Situationen med enbart två kvarvarande flygplatser av denna typ leder till en påtaglig sårbarhet.
Sårbarheten blir än mer påtaglig ur ett nationellt perspektiv, inte minst i jämförelse med hur det ser ut i Stockholmsområdet med totalt sex civila instrumentlandningsbanor, varav tre på Stockholm Arlanda Airport.

2. Stallbacka flygplats - ett realistiskt och viktigt komplement till Landvetter.

Det finns stora möjligheter att Stallbacka flygplats får ett större och tydligare uppdrag att verka som ett komplement till Landvetter flygplats med de funktioner som flygplatsen i dag besitter. Flygplatsen har ett geografiskt gynnsamt läge som en komplementflygplats och ombesörjer den norra delen av regionen med funktioner som avlastar Landvetter flygplats. Det finns därmed goda möjligheter att skapa redundans på riktigt genom att utveckla flygplatsen till normal standard för en svensk regional instrumentflygplats.

3. Dålig redundans i regionen om en flygplats slås ut.

Om Landvetter flygplats skulle slås ut finns det begränsade möjligheter i dag för Stallbacka flygplats att hantera en omlokalisering av trafiken som i dag bedrivs på Landvetter flygplats. Stallbacka flygplats landningsbana har en betydligt lägre standard jämfört med Landvetter flygplats landningsbana med avseende på banlängd, bredd och bärighet.

4. Samhällsviktiga transporter.

Stallbacka flygplats har en betydande roll för samhällsviktiga flygtransporter i norra delen av Västra Götaland.

5. Beredskapsflygplats.

Förutom att vara civil instrumentlandningsflygplats är flygplatsen även utsedd till beredskapsflygplats. Försvaret använder Stallbacka flygplats för övningar med anledning bland annat av den geografiska närheten till Såtenäs flygflottilj.

6. Ambulanstransporter in- och utrikes.

Flygplatsen hanterar regelbundet in- och utrikes ambulanstransporter i och med närheten till Norra Älvsborgs länssjukhus (Näl).

7. Flyg kopplat till räddningstjänstens verksamhet.

Flygplatsen hanterar flyg kopplat till räddningstjänstens verksamhet i samband med spaning och brandbekämpning samt har beredskap att kunna hantera större händelser.

8. Tidskritisk flygfrakt och högvärdesgods.

Det finns ett allt större behov för viktiga industrier i vårt område att nyttja flygplatsen för tidskritisk flygfrakt och högvärdesgods, och flygplatsen var den sjunde största fraktflygplatsen i Sverige år 2023.

9. Bas för flygskolor.

Stallbacka flygplats har en viktig funktion som bas för flygskolor som utbildar nya piloter och är övningsplats för samhällsviktig flygtrafik.

10. Drönarverksamhet.

Det finns ett växande intresse för att bedriva drönarverksamhet på flygplatsen och det finns potential för att flygplatsen kan bli ett testcentrum för drönarverksamhet. Stallbacka flygplats planerar bland annat att investera i en vertiport (landningsplats för vertikalt startande/landande flyg) för att ta ytterligare kliv inom segmentet drönarflyg.

11. Investeringar för förberedelser av elflyg.

Flygplatsen planerar att investera i energilager tillsammans med en solcellspark innanför flygplatsområdet för att säkra upp inför kommande generationers elflygplan.

12. De investeringar som behövs kan endast genomföras med statlig medfinansiering.

Flygplatsen behöver en ökad statlig finansiering för att kunna säkra flygplatsens framtida drift. För att säkra en god tillgång till flygplatser vid eventuella framtida kriser behöver befintlig infrastruktur förvaltas och utvecklas. För att uppnå detta krävs stora investeringar, där vi ser behov av ökad statlig finansiering.

Exempelvis är hela ljussystemet, (inflygningsljus och banljus) från 1980-talet och det finns ett stort behov av utbyte av detta tillsammans med annan infrastruktur för att klara uppdraget som instrumentflygplats och beredskapsflygplats i framtiden. Flygplatsen har även brist på hangarer vilket begränsar möjligheten att ta över tillkommande verksamhet.

Fyrbodals
kommunalförbund

ÄRENDE 18 - Delregionalt inriktningsdokument för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen, kl. 15,15-15,30

Förslag till beslut
Direktionen beslutar att anta förslaget till Strategisk inriktning för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen.

Sammanfattning
Fyrbodals kommunalförbund saknar ett gemensamt dokument som beskriver förbundets syn på utvecklingen av transportinfrastrukturen i Fyrbodalsregionen på lång sikt. Under våren 2024 tog förbundet och nätverket för infrastruktur- och kollektivtrafikfrågor initiativ till att ta fram ett sådant dokument, vilket fick direktionens stöd i maj 2024.

Ett förslag till inriktningsdokument har varit på remiss hos medlemskommunerna under våren 2025. Av 14 medlemskommuner har 10 inkommit med remissvar. Svaren redovisades för förbundsstyrelsen på mötet den 12 juni 2025.

Medlemskommunerna var i sina remissvar till stora delar nöjda med innehållet i förslaget till inriktningsdokument, men flera kommuner lyfte att dokumentet behövde få en bättre struktur och bli tydligare. Med anledning av remissvaren har förslaget till inriktningsdokument omarbetats.

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse 2025-07-22
Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Fyrbodalsregionen

Arbetsutskottets beslut
Arbetsutskottet beslutar föreslå direktionen att anta förslaget till Strategisk inriktning för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen.

Beslutet skickas till
Medlemskommunerna i Fyrbodals kommunalförbund

Delregionalt inriktningsdokument för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen

Förslag till beslut

Att direktionen antar förslaget till Strategisk inriktning för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen

Sammanfattning

Fyrbodals kommunalförbund saknar ett gemensamt dokument som beskriver förbundets syn på utvecklingen av transportinfrastrukturen i Fyrbodalsregionen på lång sikt. Under våren 2024 tog förbundet och nätverket för infrastruktur- och kollektivtrafikfrågor initiativ till att ta fram ett sådant dokument, vilket fick direktionens stöd i maj 2024.

Ett förslag till inriktningsdokument har varit på remiss hos medlemskommunerna under våren 2025. Av 14 medlemskommuner har 10 inkommit med remissvar. Svaren redovisades för förbundsstyrelsen på mötet den 12 juni 2025.

Medlemskommunerna var i sina remissvar till stora delar nöjda med innehållet i förslaget till inriktningsdokument, men flera kommuner lyfte att dokumentet behövde få en bättre struktur och bli tydligare. Med anledning av remissvaren har förslaget till inriktningsdokument omarbetats.

Bakgrund

Fyrbodals kommunalförbund saknar ett gemensamt dokument som beskriver förbundets syn på utvecklingen av transportinfrastrukturen i Fyrbodalsregionen på lång sikt. Under våren 2024 tog förbundet och nätverket för infrastruktur- och kollektivtrafikfrågor initiativ till att ta fram ett sådant dokument, vilket fick direktionens stöd i maj 2024.

Ett inriktningsdokument kommer att utgöra ett stöd för förbundets arbete med planrevideringar, och remissyttranden. Ställningstagandena i dokumentet ger även mandat att driva för förbundet viktiga frågor i media och gentemot andra myndigheter och organisationer. Likaså har processen med att ta fram ett förslag till inriktningsdokument lett till konstruktiva diskussioner och ställningstaganden kring angelägna frågor för delregionens medlemskommuner.

Museigatan 2 • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522-44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • www.fyrbodal.se

Beskrivning av ärendet

Ett förslag till inriktningsdokument har varit på remiss hos medlemskommunerna under våren 2025. Av 14 medlemskommuner har 10 inkommit med remissvar. Svaren redovisades för förbundsstyrelsen på mötet den 12 juni 2025.

Medlemskommunerna var i sina remissvar till stora delar nöjda med innehållet i förslaget till inriktningsdokument, men flera kommuner lyfte att dokumentet behövde få en bättre struktur och bli tydligare, inte minst när det gällde avsnittet kring förbundets vision rörande transportinfrastruktur. Utökade skrivningar kring det mindre vägnätets betydelse samt vikten av robusthet och beredskap var också något som önskades.

Med anledning av remissvaren har förslaget till inriktningsdokument omarbetats. Texterna om dokumentets syfte och innehåll har lagts tidigare i dokumentet. Avsnittet om vision för ett hållbart och sammanlänkat Fyrbodal har fått en ny utformning även om sakinnehållet till stor del är samma som tidigare.

När det gäller de avslutande ”inriktningarna” har dessa kompletterats med två nya inriktningar, en om det mindre vägnätets betydelse samt en om robusthet i transportsystemet. För att hålla nere antalet inriktningar på en rimlig nivå har den tidigare inriktningen om trafiksäkerhet tagits bort. I stället återkommer skrivningar om trafiksäkerhet i flera andra inriktningar och delar av dokumentet.

Ansvarig tjänsteperson

Infrastrukturstrateg Morgan Ahlberg, tel. 076-856 23 55, e-post: morgan.ahlberg@fyrbodal.se

Bilaga:
Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Fyrbodalsregionen

Beslutet expedieras till:
Medlemskommunerna i Fyrbodals kommunalförbund

Strategisk inriktning för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen

Beslutad av förbundsdirektionen 2025-xx-xx

Inledning

Detta dokument beskriver kommunalförbundets långsiktiga inriktning för hur transportinfrastrukturen i delregionen ska utvecklas. Syftet med dokumentet är att skapa förutsägbarhet och stabila förutsättningar för den gemensamma planeringen. Exempel på användningsområden är som underlag för prioriteringar, remissvar, samverkan och opinionsbildning.

Utgångspunkten för inriktningsdokumentet är kommunalförbundets och Västra Götalandsregionens vision om det goda livet. Dokumentet bygger vidare på det arbetet som tidigare gjorts inom ramen för strukturbild Fyrbodal och som resulterat i framtagandet av delregionens fyra hörnstenar:

- Gränsland – historiska och nutida gränser präglar struktur och utveckling i vår delregion
- Landsbygder – våra naturtillgångar är resursbaser och utgör grunden i våra styrkeområden
- Vattenrike – salt och sött vatten är grunden till allt liv och skapar möjligheter
- Trekärnigt centrum – tillsammans utgör våra största tätorter sjunde största befolkningscentra i landet.

Inriktningsdokumentet innehåller en beskrivning av delregionens förutsättningar och utmaningar, en vision för ett hållbart och sammanlänkat Fyrbodal, samt ett antal inriktningar som beskriver hur vi vill utveckla transportinfrastrukturen för att nå vår vision.

Detta dokument är framtaget av Fyrbodals kommunalförbund tillsammans med förbundets 14 medlemskommuner och antogs av förbundsdirektionen 2025-xx-xx. Aktualisering av dokumentet sker i samband med revidering av regional och nationell transportinfrastrukturplan.

Delregionens förutsättningar och utmaningar

Fyrbodal har ett strategiskt läge mellan Oslo och Göteborg med stora möjligheter till expansiv tillväxt. Här bor 270 000 människor. De tre kommunerna i delregionens nav – Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg - utgör tillsammans landets sjunde största befolkningscentra.

Stora transportstråk går genom Fyrbodalsregionen, både för järnvägs-, väg- och sjötransporter. Flera av dem knyter samman Västra Götaland med andra länder och regioner. Här finns ett flertal av Västra Götalands hamnar för gods- och persontransporter, samt en av regionens två flygplatser med reguljär linjetrafik.

Centralt för Fyrbodalsregionen är våra olika geografiska förutsättningar. Inom delregionen ryms stora geografiska områden med glesare bebyggelse där det mindre vägnätet är viktigt för att knyta samman människor och verksamheter. För det mindre vägnätet finns ett eftersatt behov av underhållsåtgärder.

På landsbygden och i de mindre tätorterna är bilen det dominerande alternativet, särskilt i områden utanför de starka kollektivtrafikstråken. Samtidigt finns det även här grupper som generellt sett är mer beroende av en fungerande kollektivtrafik jämfört med i städer och mer tätbefolkade områden. Det gäller särskilt barn och unga, äldre personer samt ekonomiskt utsatta grupper.

Den utmanande geografin med berg, lera och vatten gör det mer kostsamt att bygga och förbättra vägar i stora delar av Bohuslän och Dalsland, jämfört med andra delar av landet. Stora delar av Fyrbodalsregionen utgörs redan i dag av riskområden för skred och översvämningar. Samtidigt gör markförhållandena och närheten till vatten att sårbarheten för vägar och järnvägar blir särskilt stor i takt med klimatförändringar och en vanligare förekomst av extremväder.

För Fyrbodalsregionen är besöksnäringen en viktig del av näringslivet, där målpunkterna ofta ligger en bit från de större kollektivtrafikstråken och pendlingsnaven. Det innebär svårigheter för såväl besökande som personal att ta sig till dessa målpunkter med kollektivtrafik.

Vision för ett hållbart och sammanlänkat Fyrbodal

Vi ser en framtid där en väl utbyggd, tillgänglig och hållbar transportinfrastruktur stärker livskvaliteten för alla invånare i Fyrbodalsregionen. Vår vision är en sammanhållen

region – där städer, landsbygder och samhällen binds samman av ett effektivt, jämlikt och socialt hållbart transportsystem av hög kvalitet.

Fyrbodalsregionen ska vara en förebild för framtidens transportsystem – fossiloberoende och med människan i centrum. Genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik ska vi minska transportsektorns miljöpåverkan och skapa ett transportsystem som främjar både hälsa och hållbar utveckling.

Vi strävar efter ett hela-resan-perspektiv, där smidiga byten mellan olika trafikslag – till exempel via välplanerade pendelparkeringar för cykel och bilar – gör det enkelt att välja hållbara resor. Trygga gång- och cykelvägar är en självklar del av detta.

Vi ser långsiktiga och kraftfulla satsningar som avgörande. Genom att utveckla samhällen nära kollektivtrafikstråk och noder, samt nyttja befintlig infrastruktur mer effektivt, skapar vi förutsättningar för hållbart resande som möter både dagens och morgondagens behov.

Fyrbodalsregionens transporter stannar inte vid regionens gränser. Vår vision omfattar starka kopplingar till angränsande regioner i Norge, samt Värmland, Skaraborg och Göteborg. Dessa stråk ska ha hög kapacitet, god trafiksäkerhet och bidra till en växande arbetsmarknad, en stark logistikregion och en framgångsrik besöksnäring.

Tillsammans skapar vi en transportinfrastruktur som är en möjliggörare för hållbar tillväxt, regional attraktivitet och förverkligandet av det goda livet för alla i Fyrbodalsregionen.

Inriktningar

För att nå vår vision behöver vi stärka planeringens roll och sätta människan i centrum. Vi behöver tillsammans våga tänka nytt och utveckla nya former för samverkan.

Följande inriktningar beskriver vad Fyrbodals kommunalförbund vill göra för att uppnå visionen om ett väl utbyggt och hållbart transportsystem.

Vi vill öka tillgängligheten till kollektivtrafik i hela Fyrbodal

För att skapa en stark, jämlik och sammanhållen Fyrbodalsregion behöver kollektivtrafiken vara tillgänglig för alla – oavsett ålder och bostadsort. En väl fungerande kollektivtrafik är avgörande för kompetensförsörjning, utbildning samt

tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter. Särskilt viktigt är att barn och unga kan resa tryggt och hållbart, även i glesare geografier.

För att uppnå detta vill vi bland annat verka för:

- att byte mellan buss, tåg och båt ska fungera smidigt – särskilt i områden med låg turtäthet. Ersättningstrafik och samordning mellan trafikslag behöver prioriteras för att göra hela resan så trygg och förutsägbar som möjligt, oavsett var du bor.
- att alla ungdomar i Fyrbodalsregionen ska ha en möjlighet att resa kollektivt till ett brett utbud av gymnasieutbildningar.
- anpassning av kollektivtrafiken efter säsongsmässiga variationer i befolkning och besöksantal.

Vi vill öka kapaciteten och resandet på järnväg

För att stärka Fyrbodals roll som en hållbar och konkurrenskraftig delregion behöver järnvägens kapacitet utvecklas. En modern och tillförlitlig järnväg är avgörande både för att fler ska kunna välja tåget för arbets- och studiependling, samt för att gods i större utsträckning ska kunna flyttas från väg till räls. För att uppnå detta krävs investeringar i infrastruktur och attraktiva stationsmiljöer samt på flera håll en utökad turtäthet. Stationer med goda bytesmöjligheter samt pendelparkeringar för både cykel och bil är en förutsättning.

För att uppnå detta vill vi bland annat verka för:

- ökad järnvägskapacitet för personer och gods i syfte att utöka trafikeringen av persontåg och att flytta gods från landsväg till järnväg.
- standardhöjning av flera av våra regionala järnvägar i syfte att korta restider och öka tillförlitligheten
- öppnandet av nya stationer samt utveckling av befintliga stationsmiljöer som gör det enkelt och attraktivt att resa med tåg.

Vi vill öka det hållbara resandet med gång- och cykel

För att öka det hållbara resandet i Fyrbodal vill vi ta tillvara den stora potentialen för ökad cykling, särskilt vid kortare vardagsresor. Det kräver både investeringar i infrastruktur och ett brett arbete för att förändra beteenden och underlätta kombinationsresor. Särskilt barn och unga ska kunna gå och cykla tryggt i sin vardag.

För att uppnå detta vill vi bland annat verka för:

- ökade resurser till gång- och cykelåtgärder i den regionala infrastrukturplanen

- förenklade regler för att snabba på utbyggnaden av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet.
- bättre möjligheter att ta med cykel på tåg och buss för att underlätta kombinerade resor.

Vi vill stärka det mindre vägnätet för en ökad tillgänglighet i hela delregionen
Det mindre vägnätet spelar en avgörande roll för tillgänglighet och godstransporter i Fyrbodalsregionens glesare geografier. Vägarna är ofta smala, kurviga och ska rymma flera olika trafikslag – vilket ställer höga krav på funktion och underhåll. För att möta dessa utmaningar behöver insatser prioriteras som stärker framkomlighet och trygghet för alla trafikanter.

<u>För att uppnå detta vill vi bland annat verka för:</u>

- att det mindre vägnätet i ökad utsträckning utformas för att minska konflikter mellan tunga fordon, personbilar, cyklister och gångtrafikanter – exempelvis genom hastighetsanpassningar, siktförbättringar och utbyggnad av parallella gång- och cykelbanor.
- att delar av det mindre vägnätet som är avgörande för exempelvis skolskjuts, kollektivtrafik och godsflöden prioriteras för underhåll och upprustning.
- att det mindre vägnätet utvecklas som en integrerad del av transportsystemet, med fokus på god tillgänglighet, bättre kopplingar till kollektivtrafik och ökad samordning mellan trafikslag för att möjliggöra hållbara resor även i glesa geografier.

Vi vill utveckla trestadsområdet till ett nav för utveckling av hela Fyrbodal
Trestadsområdet – Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg – har en central roll i Fyrbodalsregionens utveckling. Genom att stärka Trestad som nav för utbildning, arbetsmarknad och hållbar mobilitet kan vi skapa tillväxt och ökad sammanhållning i hela delregionen. För att uppnå detta krävs satsningar på infrastruktur, kollektivtrafik och tätare kopplingar mellan stad och landsbygd.

<u>För att uppnå detta vill vi bland annat verka för:</u>

- att Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg tillsammans bildar ett starkt nav som knyter samman regionens mindre orter och landsbygder till ett gemensamt utvecklingsområde med attraktiva livsmiljöer samt goda möjligheter till arbete och studier.

- förbättrad kollektivtrafik mellan de tre stadskärnorna samt Trestad och övriga delar av Fyrbodalsregionen, med fokus på ökad turtäthet och kortare restider.
- ökad takt i utbyggnaden av kapacitetsstarka och trafiksäkra stråk – både vägar och järnvägar – som leder till och från Trestadsområdet.

Vi vill öka andelen godstransporter på järnväg och sjöfart
För att göra Fyrbodalsregionen till en ledande logistikregion vill vi öka andelen transporter på järnväg och sjöfart. Genom att flytta transporter från väg till mer hållbara transportsätt, och utveckla effektiva intermodala lösningar, kan vi bidra till både regional tillväxt och minskad klimatpåverkan.

<u>För att uppnå detta vill vi bland annat verka för:</u>

- att Fyrbodal blir en ledande logistikregion med attraktionskraft för tillväxt och företagsetableringar.
- insatser för att flytta godstransporter från väg till järnväg och sjöfart i syfte att stärka delregionens konkurrenskraft och fossiloberoende.
- utveckling av intermodala transportlösningar som terminaler och hamnar, samt anslutningsvägar, uppställningsplatser med mera.

Vi vill öka robustheten i transportsystemet
Vi vill stärka robustheten i Fyrbodals transportsystem för att möta framtidens klimatutmaningar och säkerställa en trygg och fungerande infrastruktur även vid extremväder och krissituationer.

<u>För att uppnå detta vill vi bland annat verka för:</u>

- anpassning av vägar och järnvägar för att klara ökade vattenflöden, höjda havsnivåer samt extrema väderförhållanden.
- stärkt krisberedskap och försvarsförmåga genom strategiska satsningar på delregionens hamnar, Göteborg Stallbacka Airport samt andra viktiga noder.
- robusthet i kollektivtrafiken genom att trygga tillgången till bränslen och kraftförsörjning, samt främjande av mobilitetslösningar som fungerar även vid störningar och krissituationer.

ÄRENDE 19 – Remiss - Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037, kl. 15,30-15,35

Förslag till beslut
Direktionen beslutar att ställa sig bakom förslaget till remissvar angående regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037

Sammanfattning
Västra Götalandsregionen har ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan för åren 2026–2037. Framtagandet av planförslaget har skett i samarbete med de fyra kommunalförbunden. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling. Ett förslag till ny infrastrukturplan har skickats ut på remiss. Ett förslag till remissvar har tagits fram av nätverket för infrastruktur och kollektivtrafik, där samtliga medlemskommuner har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter.

I förslaget till yttrande framförs att kommunalförbundet är nöjt med det arbetssätt som använts för att ta fram förslaget till ny regional infrastrukturplan. Kommunalförbundens möjlighet att själva prioritera hur delregionens tilldelning av medel ska användas har varit positivt.

I yttrandet lyfts bland annat följande frågor:

- Bra att skilda geografiska förutsättningar i regionen ska beaktas. Stora vägåtgärder är dyra, särskilt i Bohuslän där berg och dåliga markförhållanden driver upp kostnaderna.
- Ett stort fokus under den kommande planperioden behöver ligga på att öka framdriften i pågående och planerade projekt.
- Positivt att indelningen i ”stråk” och ”till stråk” tas bort till förmån för ett samlat åtgärdsområde för statligt regionalt vägnät och att hälften av pengarna inom området avsätts för vägar med nummer över 500.

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse 2025-08-20 inklusive Fyrbodals kommunalförbunds yttrande
Remiss – Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037
Remiss – Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning för regional infrastrukturplan
Remiss – Regional infrastrukturplan – rättelse rörande cykelvägar

Arbetsutskottets beslut
Arbetsutskottet föreslår direktionen att ställa sig bakom förslaget till remissvar angående regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037.

Beslutet skickas till
Regionstyrelsen, regionstyrelsen@vgregion.se, märk remissvaret med ”Fyrbodals kommunalförbund – Remissvar Regional infrastrukturplan, RS 2023–04619”.

Remiss - Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037

Förslag till beslut

Att arbetsutskottet föreslår direktionen att ställa sig bakom förslaget till remissvar angående regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037

Sammanfattning

Västra Götalandsregionen har ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan för åren 2026–2037**.** Framtagandet av planförslaget har skett i samarbete med de fyra kommunalförbunden. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling. Ett förslag till ny infrastrukturplan har skickats ut på remiss. Ett förslag till remissvar har tagits fram av nätverket för infrastruktur och kollektivtrafik, där samtliga medlemskommuner har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter.

I förslaget till yttrande framförs att kommunalförbundet är nöjt med det arbetssätt som använts för att ta fram förslaget till ny regional infrastrukturplan. Kommunalförbundens möjlighet att själva prioritera hur delregionens tilldelning av medel ska användas har varit positivt.

I yttrandet lyfts bland annat följande frågor:

- Bra att skilda geografiska förutsättningar i regionen ska beaktas. Stora vägåtgärder är dyra, särskilt i Bohuslän där berg och dåliga markförhållanden driver upp kostnaderna.
- Ett stort fokus under den kommande planperioden behöver ligga på att öka framdriften i pågående och planerade projekt.
- Positivt att indelningen i ”stråk” och ”till stråk” tas bort till förmån för ett samlat åtgärdsområde för statligt regionalt vägnät och att hälften av pengarna inom området avsätts för vägar med nummer över 500.

Museigatan 2 • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522-44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • www.fyrbodal.se

Bakgrund

Västra Götalandsregionen har ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan som en del av den nationella infrastrukturplanen. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna. Hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av regionfullmäktige.

Den regionala infrastrukturplanen är framarbetad i nära dialog med de fyra kommunalförbunden. Västtrafik och Trafikverket har bistått arbetet. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling. Arbetet har skett integrerat med hållbarhetsbedömning. Trafikverket ansvarar för planens genomförande.

Långsiktigt syftar planförslaget till att förbättra tillgängligheten i hela regionen med fokus på olika funktioner i transportsystemet samt på ett hela-resan perspektiv både för person- och godstransporter. Den regionala infrastrukturplanen innehåller sex åtgärdsområden baserade på funktion. En utökad miljöbedömning i form av en hållbarhetsbedömning, har skett integrerat med de olika stegen i planens framtagningsprocess. Resultatet har dokumenterats i hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning.

Beskrivning av ärendet

För närvarande pågår revidering av regional infrastrukturplan. Planen sträcker sig över 12 år och revideras vart fjärde år. Den nya reviderade planen ska gälla för åren 2026–2037. Ett förslag till ny infrastrukturplan har tagits fram och skickats ut på remiss.

Förslaget har under dess framtagande löpande stämts av med förbundsdirektionen som även tagit ställning till frågor rörande fördelning av medel mellan olika åtgärdsområden, samt prioritering av namngivna objekt. På förbundsdirektionens möte 12 juni 2025 lämnades information om de namngivna objekt med mera som berör objekt i Fyrbodalsregionen.

Svar på remissen ska vara Västra Götalandsregionen till handa senast 30 september. Förslaget till remissvar har tagits fram av en arbetsgrupp inom nätverket för infrastruktur och kollektivtrafik. Samtliga medlemskommuner har på tjänstepersonsnivå beretts möjlighet att inkomma med synpunkter.

Museigatan 2 • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522-44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • www.fyrbodal.se

Kommunalförbundets yttrande

Fyrbodals kommunalförbund är nöjt med arbetssättet att ta fram förslaget till ny regional infrastrukturplan. Processen har överlag varit positiv och välfungerande. Kommunalförbundens möjlighet att själva prioritera hur delregionens tilldelning av medel ska användas har varit positivt.

Även om arbetet med att ta fram remissförslaget har skett gemensamt och på ett transparant sätt vill kommunalförbundet framföra följande:

Det är bra att planförslaget flera gånger lyfter att skilda geografiska förutsättningar i regionen ska beaktas. Stora vägåtgärder är dyra, särskilt i Bohuslän där antingen berg eller dåliga markförhållanden ofta driver upp kostnaderna. Större åtgärder behöver därför ofta etappindelas med mycket lång genomförandetid som följd, men även korta etapper riskerar att bli så dyra att medel inte kan säkerställas i en och samma planrevidering. För Fyrbodals del har utmaningen varit aktuell i årets revidering rörande väg 162 Gläborg-Hallinden och den kommer troligen att återkomma i framtida planrevideringar.

Utmaningarna väcker frågor kring hur medel ska fördelas framöver för att möjliggöra denna typ av åtgärder, om de överhuvudtaget ska kunna utföras. En annan aspekt är om de åtgärdsvalsstudier som ligger till grund för åtgärdsförslagen i större utsträckning ska styras till att föreslå åtgärder som är kostnadsmässigt genomförbara.

Ett stort problem med de senaste regionala infrastrukturplanerna är att planerade åtgärder inte genomförs i tid, med bland annat stora kostnadsökningar som följd. Ett stort fokus under den kommande planperioden behöver därmed ligga på att öka framdriften i pågående och planerade projekt.

Förbundet ser positivt på att den tidigare indelningen i ”stråk” och ”till stråk” tas bort till förmån för ett samlat åtgärdsområde för statligt regionalt vägnät. Det har varit otydligt för många vilka vägar som ingår i ”stråk” respektive ”till stråk”. Positivt är också att mer pengar avsätts till cykel- och mindre vägåtgärder då detta ligger i linje med förbundets inspel till strategisk inriktning. Cirkeldiagrammet på sidan 12 som visar fördelningen av medel i olika åtgärdsområden skulle kunna kompletteras med information som visar förändring jämfört med nuvarande plan.

Upprustning av det mindre vägnätet är en viktig fråga för Fyrbodals kommuner. Ungefär hälften av alla olyckor med dödlig utgång sker på det mindre vägnätet. Därför är det positivt att hälften av pengarna inom det nya åtgärdsområdet avsätts för vägar med nummer över 500.

Museigatan 2 • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522-44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • www.fyrbodal.se

Kommunalförbundet ser positivt på den förändrade finansieringsmodellen för cykelvägar längs statligt vägnät, men önskar att ett förtydligande görs avseende att planläggningsprocessen i sin helhet finansieras av regional infrastrukturplan, inte enbart i de fall där det krävs vägplan.

Även efter dessa positiva förändringar i finansieringsmodellen kvarstår problemet med ofta orimligt höga kostnader för utbyggnad av cykelvägar. Här behövs ett fortsatt utvecklingsarbete där exempelvis regelförändringar och införandet av valbara standarder utreds.

Samfinansiering av järnvägsåtgärder med nationell plan är ett viktigt åtgärdsområde. Insatser ska gå i linje med Målbild tåg 2035 och exempelvis möjliggöra öppnandet av nya stationer i Dalsland. Det är positivt att medel avsätts för åtgärder på Älvsborgsbanan, inklusive utbyggnad av Vänersborg C och hastighetshöjande åtgärder mellan Vänersborg och Herrljunga.

Relativt små medel avsätts till Norra Bohusbanan trots de stora brister som lyfts i den nyligen genomförda åtgärdsvalsstudien för banan. Här kommer troligen mer medel att behövas i kommande planrevideringar för att uppfylla de stora behov som finns när det gäller kortare restider och tätare trafik. Förbundet ifrågasätter att medel för samfinansiering från regional plan används till trädsäkring av banan, en sådan åtgärd borde rimligtvis ses som en underhållsåtgärd och därmed bekostas av nationell plan.

Två nya objekt i Fyrbodalsregionen har lagts till på listan över kvarstående vägbrister, och Uddevalla resecentrum finns kvar som en kollektivtrafikbrist. Förbundet ser fram emot att dessa brister utreds under kommande planperiod så att de kan bli föremål för åtgärder i nästa planrevidering. Förbundet är positivt till att Trafikverket ser ett behov av att utreda återstående del av väg 678, Lerbo-Grohed, så länge en sådan utredning inte tränger undan redan prioriterade åtgärdsvalsstudier i Fyrbodalsregionen.

På sidan 18 listas ett antal förstärkta satsningar. För tydlighetens skull vore det bra om de två åtgärder som rör väg 161 kompletterades med en uppgift om vilken sträcka av vägen som avses, det vill säga ”Väg 161 Bäcken-Skår”.

Fyrbodals kommunalförbund ser fram emot ett fortsatt bra samarbete och vill lyfta revideringen av planen som ett gott exempel på hur vi tillsammans skapar samsyn och goda förutsättningar för transportinfrastruktur i hela Västra Götalandsregionen.

Bilagor:
Remiss – Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037
Remiss – Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning för regional infrastrukturplan

Museigatan 2 • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522-44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • www.fyrbodal.se

Remiss – Regional infrastrukturplan – rättelse rörande cykelvägar

Beslut expedieras till:
Regionstyrelsen, regionstyrelsen@vgregion.se, märk remissvaret med ”Fyrbodals kommunalförbund – Remissvar Regional infrastrukturplan, RS 2023–04619”.

Ansvarig tjänsteperson

Förbundsdirektör Anna Lärk Ståhlberg, tel. 0705-32 70 30, e-post: anna.lark.stahlberg@fyrbodal.se

Infrastrukturstrateg Morgan Ahlberg, tel. 076-856 23 55, e-post: morgan.ahlberg@fyrbodal.se

Anna Lärk Ståhlberg
Förbundsdirektör
Fyrbodals kommunalförbund

Morgan Ahlberg
Infrastrukturstrateg
Fyrbodals kommunalförbund

Remissversion juni 2025

Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Innehåll

1 Inledning ... 3
- Ett regeringsuppdrag i flera steg ... 4
- Statlig infrastruktur i Västra Götaland ... 5

2 Förutsättningar ... 7
- Nationella mål ... 7
- Regionala mål och strategier ... 8
- Miljö- och hållbarhetsbedömning ... 9
- Innehåll och ekonomi ... 10

3 Inriktning ... 11
- Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland ... 11

4 Fördelning av medel 2026–2037 ... 12
- Namngivna åtgärder ... 14
- Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät ... 17
- Statlig medfinans till kommunalt vägnät ... 20
- Samfinansiering nationell plan, järnväg ... 23
- Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen ... 25
- Övrigt ... 26

5 Bedömning av effekter ... 27

6 Genomförande och uppföljning ... 29

Bilagor ... 32
- Bilaga 1 Planram i detalj ... 32
- Bilaga 2 Beskrivning av namngivna åtgärder ... 36
- Bilaga 3 Högst prioriterade brister, kandidater till namngivna åtgärder ... 42
- Bilaga 4 Inriktning järnvägsåtgärder per bana ... 45
- Bilaga 5 Summerad redovisning utifrån regeringens direktiv ... 46

Processledning Västra Götalandsregionen: Max Falk, Anna Kronvall, Anna Möller och Aako Raoofi

1 Inledning

Västra Götaland ska utvecklas till en robust och väl sammanhållen region. Det förutsätter att delarna samspelar och förstärker varandra samt att de bidrar till en konkurrenskraftig helhet med hållbar tillväxt, välfärd och god miljö. En sammanhållen region ger möjlighet till arbete, utbildning, vård och omsorg, kultur och fritid. Västra Götaland är Sveriges transport- och logistikcentrum med flera geografiskt utspridda noder där flera transportslag möts.

Transportinfrastruktur är inget ändamål i sig, utan en pusselbit i omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Den regionala transportinfrastrukturen ska stödja utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle för person- och godstransporter i Västra Götaland.

Flera större omställningar i samhället pågår som kommer att påverka både användandet av och kraven på transportsystemet. Elektrifiering av fordon och vägar, digitalisering och automatisering är exempel på större trender. Det förändrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid kriser och vid höjd beredskap. Klimatutmaningen medför att transportsektorns klimatpåverkan behöver minska och att infrastrukturen behöver anpassas för att klara större påfrestningar till följd av klimatförändringar. Genom att följa utvecklingen kan kommande infrastrukturplaner anpassas för att möta de förändrade förutsättningarna.

Västra Götalandsregionen har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan, hädanefter benämnd regional infrastrukturplan. Den regionala infrastrukturplanen utgör en del av den nationella infrastrukturplanen och regeringen fastställer de ekonomiska ramarna. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

Hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av regionfullmäktige. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden ansvarar för processen för revidering av infrastrukturplanen och leder genomförandet med Trafikverket som samverkanspart och utförare.

Den regionala infrastrukturplanen är framarbetad i nära dialog med de fyra kommunalförbunden. Trafikverket har bistått arbetet. Västtrafik har ett särskilt ansvar för att sammanställa kollektivtrafikens infrastrukturbehov. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling, BHU.

Västra Götalandsregionen arbetar vid framtagande av den regionala infrastrukturplanen med integrerad hållbarhetsbedömning. Den breddade bedömningen innefattar den lagstadgade miljöbedömningen och har utökats med sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekter utifrån Agenda 2030. En hållbarhetsbedömning och konsekvensbeskrivning görs vid varje steg och inför varje politiskt ställningstagande i processen.

Ett regeringsuppdrag i flera steg

Planeringen av åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen omfattar ett flertal steg och är en process för vilken riksdagen och regeringen anger villkoren. Åtgärdsplaneringen föregås av inriktningsplanering som utgör det första steget mot en ny nationell plan samt länsplaner och syftar till att ge ett underlag till regeringens infrastrukturproposition för den kommande planperioden. Trafikverket tar fram ett inriktningsunderlag på nationell nivå och överlämnar till regeringen som skriver fram en infrastrukturproposition. Västra Götalandsregionen har även aktualiserat det regionala inriktningsunderlaget, se avsnitt Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.

Regeringen ger genom ett direktiv till Trafikverket och regionerna uppdraget att ta fram förslag till nationell respektive regionala infrastrukturplaner. Direktivet pekar ut vad regeringen vill den kommande planperioden. Regeringen vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Det är viktigt att både underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning och att stärka förutsättningarna för effektiva godstransporter som främjar jobb och tillväxt i hela landet. Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till att stärka näringslivets förutsättningar och till regional utveckling, landsbygdsutveckling och bostadsförsörjning.

Övergripande innehåll nationell infrastrukturplan

- Investeringsåtgärder på järnvägar, nationella stamvägar samt sjöfart
- Drift och underhåll av hela det statliga väg- och järnvägsnätet

Övergripande innehåll regional infrastrukturplan

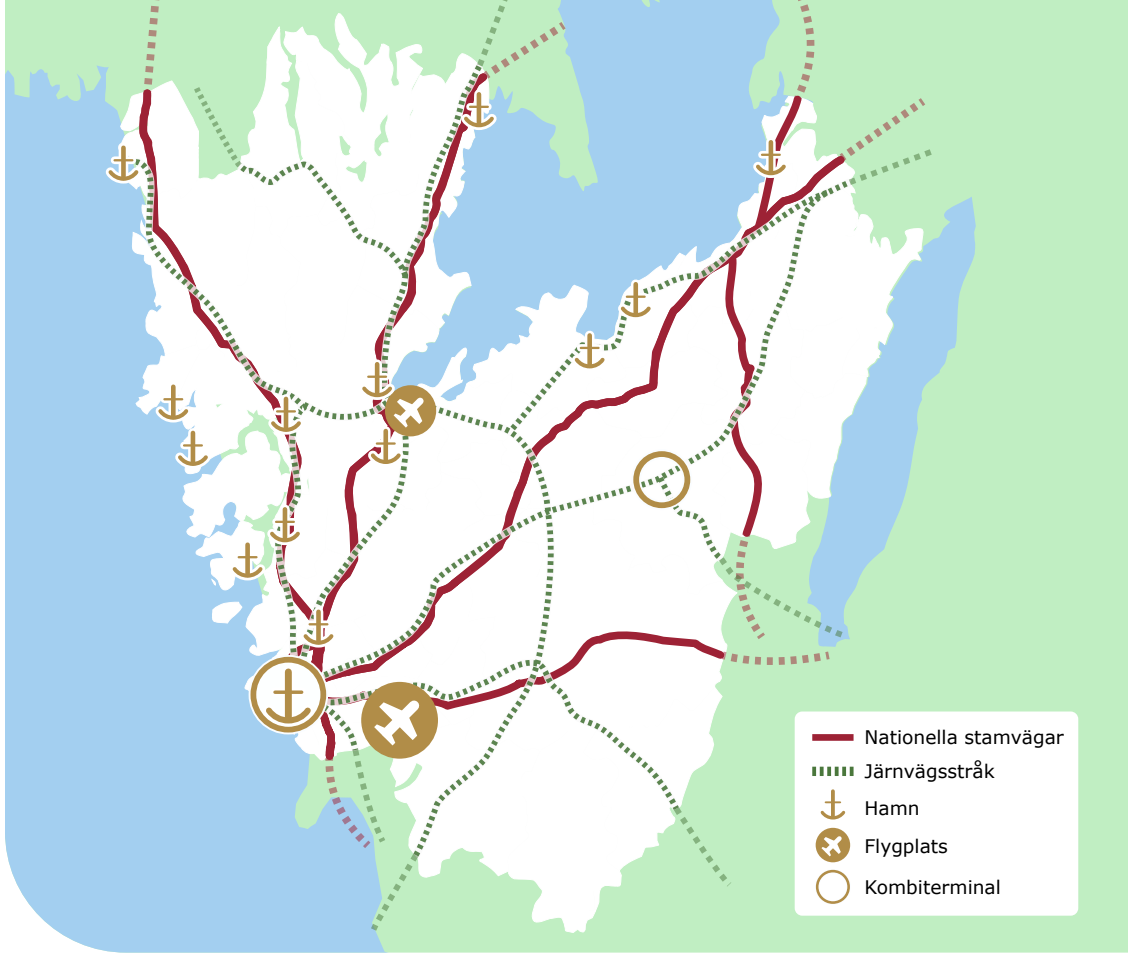
- Åtgärder på statliga regionala vägar, inklusive åtgärder för kollektivtrafik och cykel (inkluderar även gång och moped)
- Statlig medfinans till kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät
- Samfinansiering av järnvägsåtgärder i nationell plan

De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn ska ligga till grund för planeringen. Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen och fyrstegsprincipen ska tillämpas.

Regionala infrastrukturplaner beslutas av regionfullmäktige och regeringen fastställer såväl den nationella som de regionala infrastrukturplanerna innan genomförandet tar vid.

Figur 1. Process för framtagande av nationella och regionala infrastrukturplaner.

Figur 2. Statlig nationell infrastruktur samt hamnar och flygplatser som knyter samman Västra Götaland och förbinder regionen med omlandet.



Statlig infrastruktur i Västra Götaland

Västra Götaland innefattar ett omfattande transportnät av regional, nationell och internationell betydelse. Järnvägsstråken samt flera större vägar knyter samman Västra Götaland och förbinder regionen med omlandet. På samma sätt som Västra Götalands interna flöden är centrala är relationen till omkringliggande regioner viktig både för arbetspendling och godstransporter. Hamnar, flygplatser och kombiterminaler är betydelsefulla knutpunkter för person- och godstransporter. Göteborgs hamn och Landvetter flygplats har störst betydelse ur ett internationellt perspektiv.

Gränstrafiken mellan Sverige och Norge domineras idag av trafiken på E6 över Svinesund. Ett mindre utbyte mellan länderna går via Norge/Vänerbanan. Trafiken till/från Värmland utgörs, förutom av sjötrafiken via Göta älv, till största delen av E45 och Vänerbanan i väster men även väg 26 öster om Vänern har stor betydelse.

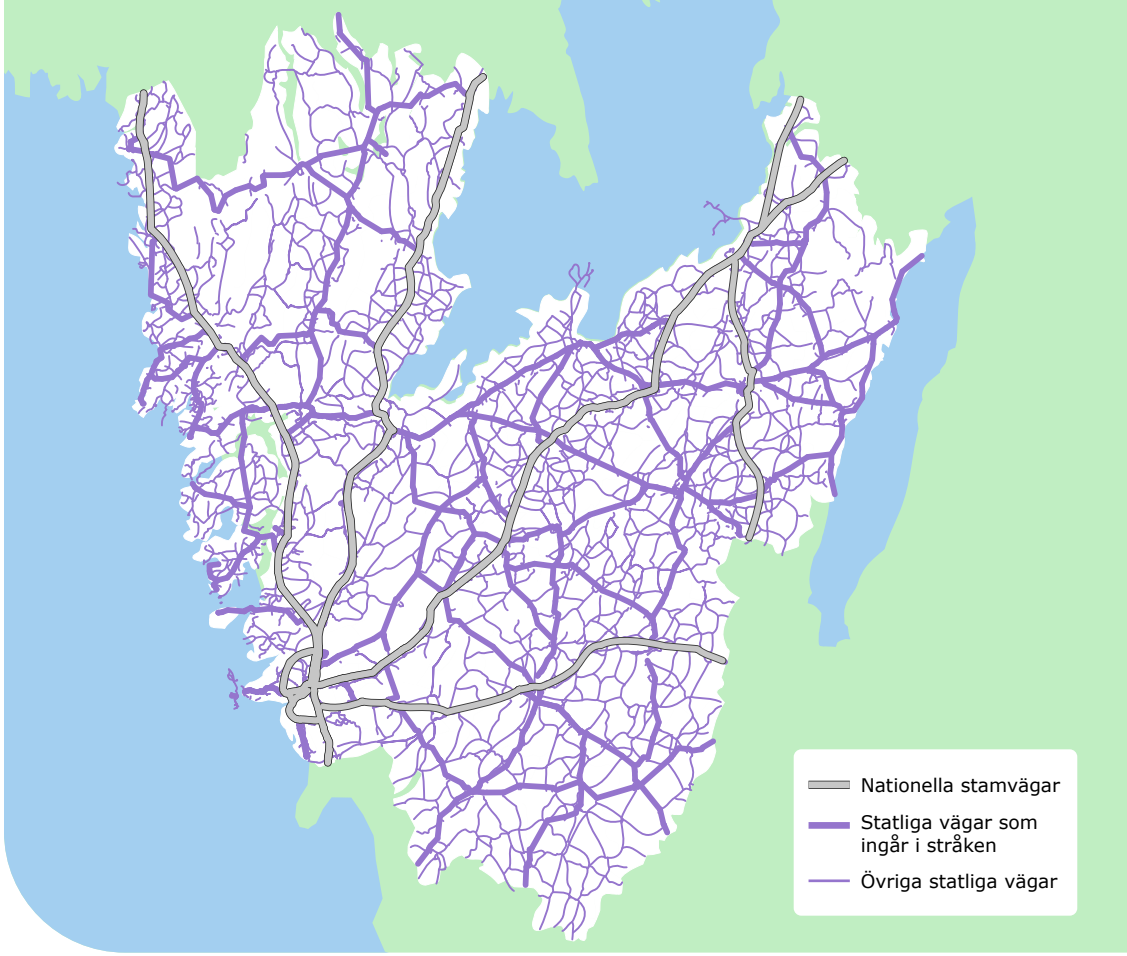
Västra Stambanan, Kinnekullebanan, E20 och väg 49 utgör viktiga kopplingar mot Örebro län och Stockholm. Mot Jönköpings län utgör Kust till kustbanan, Jönköpingsbanan, väg 40, väg 47/26 och väg 27 de mest betydelsefulla kopplingarna. I söder kopplas Västra Götaland samman via Halland mot Skåne och resten av kontinenten. Västkustbanan, E6/E20, väg 158, väg 41 och Viskadalsbanan utgör de viktigaste kopplingarna mellan Västra Götaland och Hallands län.

Åtgärder på järnvägarna och det nationella stamvägnätet hanteras inom ramen för den nationella infrastrukturplanen. De nationella stamvägarna i Västra Götaland är E6, E20, E45 samt väg 26 och väg 40.

Statligt regionalt vägnät

Totalt finns cirka 1000 mil statliga regionala vägar i Västra Götaland varav de flesta är av mindre karaktär. De största trafikflödena finns i de regionala stråken som knyter samman Västra Götalands kommuner, arbetsmarknader och godsnoder. Stråken av särskild vikt för kollektivtrafiken finns utpekade som regionalt kollektivtrafiknät i trafikförsörjningsprogrammet, Västra Götalands kollektivtrafikstrategi. Den viktigaste transportinfrastrukturen för godstransporter beskrivs i Strategisk plan för godstransporter i Västra Götaland. Dessutom finns ett av Trafikverket utpekat funktionellt prioriterat vägnät som anger vilka vägar som är viktigast för tillgänglighet ur ett nationellt och regionalt perspektiv.

Utifrån den trafiksäkerhetsanalys som genomfördes 2020 konstaterades att ungefär hälften av alla trafikolyckor med dödlig utgång sker på det mindre vägnätet. Därför har vägar med vägnummer 500 och högre tilldelats dedikerade medel då de till följd av sina vanligtvis låga trafikmängder annars sällan prioriteras för åtgärder.



Figur 3. Statligt vägnät i Västra Götaland. Källa: NVDB.

Prioriterat regionalt transportnät för personer med funktionsnedsättning

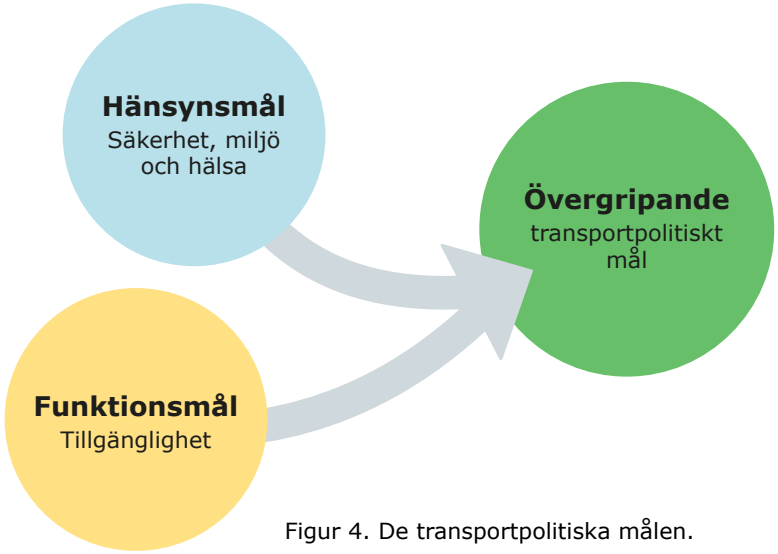
Den regionala infrastrukturplanen ska, enligt förordningen om länsplaner, innefatta en beskrivning av ett prioriterat regionalt transportnät inom vilket infrastrukturen, stationer och fordon ska kunna användas av personer med funktionsnedsättning. Ett systematiskt arbete med att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har pågått i många år. I trafikförsörjningsprogrammet finns tidsbestämda mål för både fordon och hållplatser. Listan över prioriterade hållplatser och knutpunkter för tillgänglighetsanpassning samt status för genomförandet finns på Västra Götalandsregionens hemsida under Kollektivtrafik för att kunna uppdateras löpande.

2 Förutsättningar

Nationella mål

Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och för näringslivet i hela landet. Detta mål samt regeringens direktiv sätter ramarna för infrastrukturplaneringen på statlig och regional nivå. För att det övergripande transportpolitiska målet samt klimatmålet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Agenda 2030, Klimatlagen och Nollvisionen är andra nationella utgångspunkter, liksom barnkonventionen.



Figur 4. De transportpolitiska målen.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Ett etappmål under hänsynsmålet är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Enligt Sveriges etappmål för trafiksäkerhet så ska antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken halveras till år 2030 jämfört med åren 2017-2019. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska minska med minst 25 procent till år 2030 enligt regeringens etappmål.

Regionala mål och strategier

De globala målen för hållbar utveckling och Vision Västra Götaland utgör grunden för arbetet med regional utveckling. Utvecklingen i hela Västra Götaland ska ske med samtliga hållbarhetsperspektiv i fokus – socialt, miljömässigt och ekonomiskt.

Den regionala infrastrukturplanen är en pusselbit av flera som bidrar till att nå visionen om det goda livet. Vid sidan av visionen finns det ett flertal måldokument och strategier som ligger till grund för utformningen av planen. Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland är utgångspunkt för det regionala utvecklingsarbetet och innehåller prioriteringar för att möjliggöra omställningen till ett mer hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Att verka för hållbara transportlösningar är en förutsättning för att uppnå de politiska målsättningarna om en hållbar regional utveckling. Trafikförsörjningsprogrammet är det andra regionövergripande måldokumentet som den regionala infrastrukturplanen ska stödja. Andra strategier som påverkar planens inriktning är Strategisk plan för godstransporter, Strategisk plan för ökad cykling, Kollektivtrafikplaner för stadstrafiken och Målbild Tåg 2035.

Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen redovisas i inriktningsunderlaget, se avsnitt Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.

Figur 5. Illustration av hur regional infrastrukturplan är en av flera pusselbitar i det regionala utvecklingsarbetet.

Miljö- och hållbarhetsbedömning

En miljöbedömning ska genomföras som en del av den regionala infrastrukturplanen enligt 6 kapitlet i miljöbalken. Det övergripande syftet är att integrera miljöaspekterna i framtagandet för att främja en hållbar utveckling.

Västra Götalandsregionen har valt att genomföra en bredare hållbarhetsbedömning som, vid sidan av den miljömässiga hållbarheten, även beaktar sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekter utifrån Agenda 2030. Arbetet sker integrerat med framtagandet av infrastrukturplanen. Strategiska vägval och åtgärder beskrivs i Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning som är en del av den regionala infrastrukturplanen. Slutsatser sammanfattas i kapitlet Bedömning av effekter.

Agenda 2030

FN:s agenda 2030 och dess 17 globala mål (med 169 delmål) omfattar alla politiska områden och delaktighet och engagemang på regional nivå är centralt.

Innehåll och ekonomi

Den regionala infrastrukturplanen utgör tillsammans med den nationella infrastrukturplanen en del i planeringen av den statliga transportinfrastrukturen. De grundläggande målsättningarna och utgångspunkterna är gemensamma.

Inom den regionala infrastrukturplanen genomförs såväl större om- eller nybyggnationer som mindre trimningsåtgärder på de statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet. Trimningsåtgärderna består av förbättringar av kollektivtrafikens infrastruktur, investeringar i cykelvägar samt mindre vägåtgärder. Kollektivtrafik-, cykel- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät kan medfinansieras av planen. Västra Götalandsregionen har även valt att avsätta medel till att samfinansiera järnvägsåtgärder i nationell infrastrukturplan. Drift och underhåll av hela det statliga vägnätet finansieras via nationell infrastrukturplan.

Åtgärder med en kostnad på minst 75 miljoner kronor ska namnges och en samlad effektbedömning (SEB) för objektet ska vara genomförd. Fortsättningsvis benämns dessa som namngivna åtgärder.

De flesta åtgärder finansieras till 100 procent från den regionala infrastrukturplanen, med några undantag.

Investeringar i statliga regionala cykelvägar medfinansieras av kommunerna med 50 procent av kostnaden för projektering och byggande. Åtgärder på kommunalt vägnät kan få statlig medfinansiering från planen med 50 procent.

Utöver planens ekonomiska ram förekommer alternativ finansiering för vissa åtgärder. Det kan exempelvis handla om kommuner som medfinansierar regionala vägåtgärder eller samfinansiering mellan regional och nationell infrastrukturplan.

Västra Götalandsregionen har genom regeringens direktiv tilldelats en ekonomisk ram på 10 266 miljoner kronor. Trafikverket har räknat upp den preliminära ramen till 10 453 miljoner kronor, efter justering utifrån underförbrukning under åren 2022–2025.

Prisnivån för planen är 2025-02. Först när regeringen fastställer den nya nationella infrastrukturplanen beslutas den slutliga ekonomiska ramen.

Planmedlen fördelas till de utpekade åtgärdsområdena under en tolvårsperiod. Genomförandet delas upp i fyraårsperioder och Trafikverket arbetar för att förbrukningen inom aktuell fyraårsperiod ska överensstämma med planens ram och fördelning.

Förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263) och förordningen om statlig medfinans (2009:237) styr vilka åtgärder som får ingå i den regionala infrastrukturplanen.

3 Inriktning

Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland med tillhörande analyser och underlag finns på vgregion.se/regionalplan

Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland

Den regionala infrastrukturplanen utgår ifrån mål och fokusområden som identifierats i det regionala inriktningsunderlaget: Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. I inriktningsunderlaget redovisas Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen. Mål och principer (se figur 6) fokuserar på den regionala infrastrukturplanen, men viljeinriktningen gäller även som utgångspunkt för Västra Götalands ambitioner för den nationella transportinfrastrukturen.

Det övergripande målet för infrastrukturplaneringen är att planeringen ska bidra till ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och med möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd – hållbar och förbättrad tillgänglighet. För gods- respektive persontransporter finns separata målsättningar utifrån trafikförsörjningsprogrammet och den strategiska planen för godstransporter. Därtill ska transportinfrastrukturen, baserat på regionala målsättningar och framtagna kunskapsunderlag, utvecklas utifrån principerna om att bidra till de regionala och nationella klimatmålen, att stötta utvecklingen av ett inkluderande transportsystem samt att bidra till nollvisionen för trafiksäkerhet.

Västra Götalands varierade geografiska och demografiska förutsättningar innebär att behovet av åtgärder skiljer sig åt inom regionen. För att nå en hög måluppfyllelse utifrån mål och principer i inriktningsunderlaget behöver åtgärder i infrastrukturen prioriteras med hänsyn till de skilda förutsättningarna och potentialerna.

Transportsystem

Ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och med möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd – hållbar och förbättrad tillgänglighet

Godstransporter

Nordens ledande logistikregion som erbjuder effektiv logistik och en transportinfrastruktur som stöder näringslivets behov och främjar en hållbar utveckling

Persontransporter

Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland

Regional infrastrukturplan bidrar till de regionala och nationella klimatmålen

Regional infrastrukturplan stöttar utvecklingen av ett inkluderande transportsystem där olika gruppers behov och förutsättnigar beaktas och värderas i planeringen

Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen

Figur 6. Mål för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland.

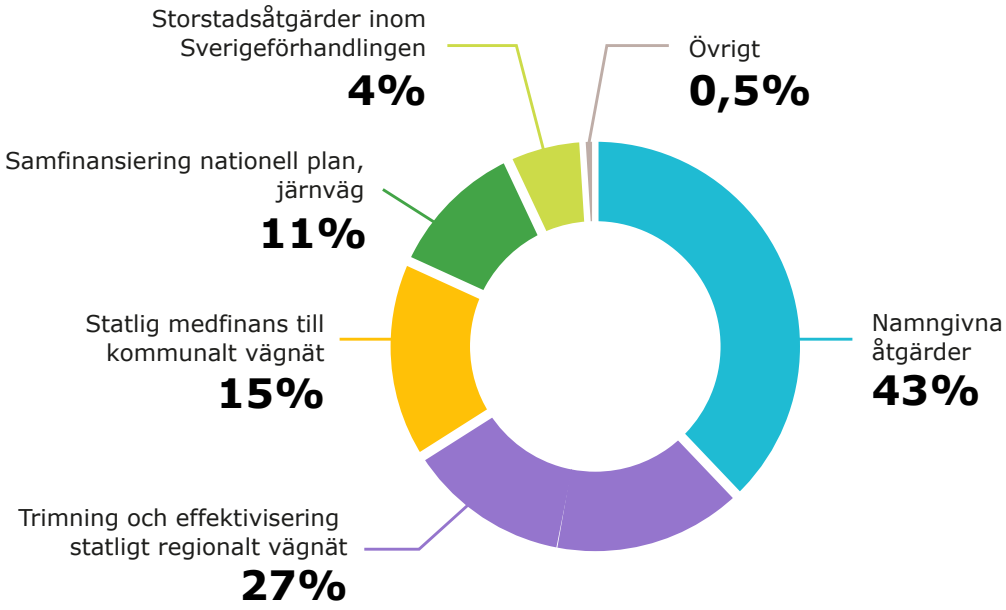
4 Fördelning av medel 2026–2037

Den regionala infrastrukturplanen bygger på en struktur med sex åtgärdsområden som innehåller åtgärder och inriktningar för att stärka olika funktioner i transportsystemet. Strukturen ska bidra till en regional infrastrukturplanering med hänsyn till såväl geografi som demografi. För att hela transport- och reskedjan ska fungera behöver åtgärder prioriteras över hela regionen och i olika delar av transportsystemet. De olika transportslagen ska komplettera varandra för att skapa förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle, stärka näringslivets konkurrenskraft och uppfylla de transportpolitiska målen. I genomförandet behöver Trafikverket arbeta för att kombinera fysiska åtgärder med steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

Sammantaget ska åtgärderna leda till en hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland och genomföras i linje med den beslutade strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.

Större investeringsåtgärder på statligt regionalt vägnät och i kollektivtrafikens infrastruktur återfinns inom åtgärdsområdet Namngivna åtgärder. De två åtgärdsområdena Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät och Statlig medfinans till kommunalt vägnät innehåller mindre åtgärder för kollektivtrafik, cykel och väg. Inom åtgärdsområdet Samfinansiering nationell plan, järnväg avsätts medel för standardhöjande åtgärder för den regionala tågtrafiken. Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen innehåller ett antal åtgärder inom Göteborgsområdet, som är framförhandlade och avtalade inom Sverigeförhandlingen. Åtgärdsområdet Övrigt innehåller medel till oförutsedda mindre åtgärder.

Fördelningen av medel mellan olika åtgärdsområden grundar sig i regionala och nationella mål och politiska viljeinriktningar. Den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland har varit utgångspunkt för infrastrukturplanens konkreta innehåll och prioriteringar.



Figur 7. Fördelning av medel till åtgärdsområden i infrastrukturplanen, totalt 10 453 miljoner kronor.

En stor del av infrastrukturplanens åtgärder beslutas löpande under planperioden. Genomförandet ska beakta de skilda geografiska förutsättningarna och säkerställa att den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland genomsyrar både valen av åtgärder och deras utformning. Synergieffekter ska eftersträvas för bättre måluppfyllelse. För ett effektivt genomförande kan medel från olika potter och åtgärdsområden kombineras där det finns förutsättningar. Åtgärderna ska ha en geografisk spridning över regionen och anpassas utifrån konkreta behov och bedömt bidrag till måluppfyllelse.

I den politiska prioriteringen av åtgärder och fördelning av medel har de skilda förutsättningarna och behoven inom Västra Götaland lyfts fram.

För att framdriften av åtgärderna ska vara god behöver genomförandet kontinuerligt följas upp och anpassas. På kort sikt kan underförbrukning i en del av planen behöva kompenseras genom en snabbare genomförandetakt i en annan del. I bilaga 1 finns en detaljerad beskrivning av hur medel fördelas till olika åtgärdsområden.

Tabell 1. Fördelning av medel till åtgärdsområden, totalt 10 453 miljoner kronor.

Fördelning av medel till åtgärdsområden	2026	2027	2028	2029	2030-2033	2034-2037	Medel i plan, mnkr
Namngivna åtgärder	718	462	170	135	1 776	1 263	**4 524**
Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät	350	365	374	247	536	921	**2 793**
Statlig medfinans till kommunalt vägnät	155	126	126	127	506	507	**1 547**
Samfinansiering nationell plan, järnväg	89	274	121	108	162	375	**1 129**
Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	31	17	44	54	88	186	**420**
Övrigt	3	3	4	3	13	14	**40**
Summa	**1 346**	**1 247**	**839**	**674**	**3 081**	**3 266**	**10 453**

Namngivna åtgärder

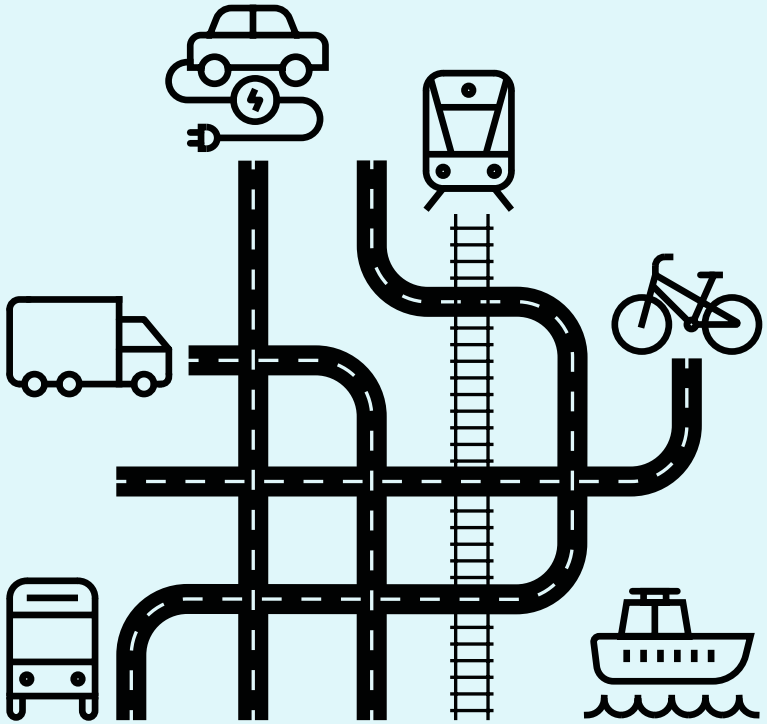
Åtgärdsområdet innehåller åtgärder av större karaktär med förhållandevis hög investeringskostnad, minst 75 miljoner kronor men i de flesta fall över 100 miljoner kronor.

Från en prioriterad brist utreds åtgärdsförslag som vid nästkommande planrevidering kan utgöra kandidat till ny namngiven åtgärd.

Större åtgärder kräver en lång planeringshorisont och omfattande förarbeten innan byggnation kan inledas. De flesta åtgärder i infrastrukturplanen har beslutats i tidigare planomgångar men har ännu inte färdigställts. Tidplaner och kostnadsbild har förändrats över tid och kan behöva justeras även framöver.

Tabell 2. Fördelning av medel för namngivna åtgärder.

Namngivna åtgärder	Medel i plan, mnkr
Namngivna vägåtgärder	3 957
Namngivna kollektivtrafikåtgärder	567
Summa	**4 524**



Namngivna vägåtgärder

De namngivna vägåtgärderna stärker de befintliga regionala stråken genom att förbättra trafiksäkerheten och standarden på de större regionala vägarna.

Åtgärderna utgår ifrån utpekade brister och har tagits fram inom genomförda åtgärdsvalsstudier. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och innehåller ofta en kombination av åtgärder. Åtgärderna har prioriterats utifrån bedömda nyttor, kostnad och ekonomiskt utrymme i planen.

Åtgärder som är planerade för genomförande i den tidigare delen av planperioden ska vara väl utredda avseende sträckning och utformning. Det är en förutsättning för att trygga ett effektivt genomförande av planen.

Kostnadsförändringar under planperioden som kan hanteras inom åtgärdsområdet beslutas av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden.

En fördjupad beskrivning av de namngivna vägåtgärderna finns i bilaga 2 och de beslutade högst prioriterade bristerna i bilaga 3.

Tabell 3. Fördelning av medel för namngivna vägåtgärder. Total kostnad inkluderar sam- och medfinansiering.

Namngivna vägåtgärder	2026–2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan 2026–2037, mnkr	Total kostnad, mnkr
Väg 168 Ekelöv–Kareby	X	X	X	532	908
Väg 161 Rotvik–Bäcken	X	X	X	339	386
Väg 535 genom Partille		X		100	
Väg 41 Sundholmen–Björketorp	X			189	400
Väg 49 Axvall–Varnhem	X			374	563
Väg 49 Skövde–Igelstorp	X			216	301
Väg 168 Tjuvkil	X			28	175
Väg 678 Grohed–Bratteröd	X			114	162
Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering				0	
Väg 49 Varnhem–Storekullen	X	X		370	371
Väg 156 Backadal–Bonared	X	X		369	374
Väg 156 Sandvad–Härsjön			X	236	236
Väg 44 Förbifart Lidköping			X	290	801
Väg 158 Askims stationsväg			X	290	290
Väg 162 Vannkrysset	X			77	138
Väg 162 Gläborg – Uteby (kan kompletteras i nästa planrevidering)			X	333	333
Tjörnbron, suicidskydd	X			100	100
Summa				**3 957**	

Namngivna kollektivtrafikåtgärder

De namngivna kollektivtrafikåtgärderna skapar förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande genom åtgärder som ger ökad kapacitet och framkomlighet för kollektivtrafiken samt förbättrad tillgänglighet och attraktivitet. Investeringar prioriteras i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet och tillhörande målbilder och strategier.

Merparten av de namngivna kollektivtrafikåtgärderna ligger på det kommunala vägnätet och får statlig medfinans från infrastrukturplanen. Åtgärderna behöver vara väl utredda och ekonomiskt prioriterade hos sökande part, vilka står för minst 50 procent av finansieringen.

I den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen har en särskild satsning på förlängning av spårvagnshållplatser som består av flera mindre åtgärder prioriterats. De flesta kollektivtrafikåtgärderna är nära knutna till andra investeringar, såsom stadsutvecklingsprojekt, järnvägsåtgärder och andra infrastrukturåtgärder. Tidplanerna för genomförandet behöver därför anpassas utifrån dessa förutsättningar.

En fördjupad beskrivning av större kollektivtrafikåtgärder finns i bilaga 2 och de högst prioriterade bristerna i bilaga 3.

Tabell 4. Fördelning av medel för namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Namngivna kollektivtrafikåtgärder	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Bidragsberättigad total kostnad, mnkr
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	X	X		37	74
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	X	X		42	85
Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035	X			82	200
Resecentrum Lerum	X			63	125
Väg 535 genom Partille, samfinansiering till vägåtgärd		X		60	
Bytespunkt Mölndals resecentrum (kan kompletteras i nästa planrevidering)		X	X	130	400
Särskild satsning					
Förlängning av spårvagnshållplatser	X			58	116
Kvarstående kollektivtrafikåtgärder från tidigare plan, under 75 mnkr					
Elfärja, hyra, Öckerö	X	X	X	24	60
Elfärja, Marstrand	X			13	50
Elfärja, Tjörn	X	X		28	71
Resecentrum Saltholmen, etapp 1 (kan tidigareläggas)	(X)	X		30	60
Summa				**567**	

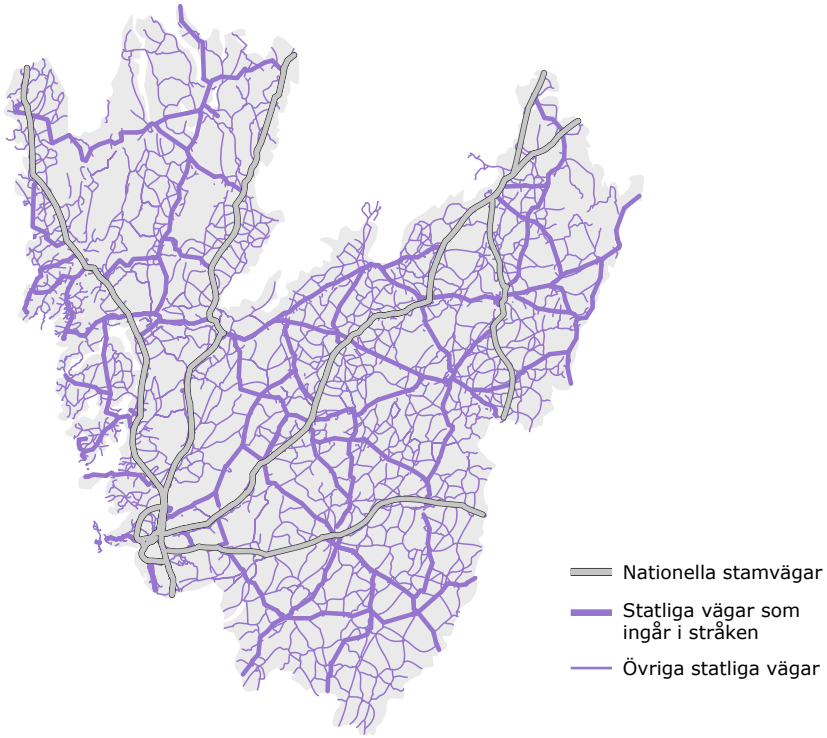
Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät

De statligt regionala vägarna har en stor betydelse för Västra Götalands utveckling. De större stråken kopplar samman regionen och trimning och effektivisering av de regionala stråken förbättrar förutsättningarna för såväl person- som godstransporter. Många resor startar eller slutar utanför de regionala stråken och en stor del av de allvarliga olyckorna på det statliga vägnätet sker på mindre vägar. Åtgärder i det mindre vägnätet med vägnummer 500 och högre är därför av stor betydelse, framför allt för att förbättra trafiksäkerheten.

Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt för mindre vägåtgärder. Åtgärderna är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 75 miljoner kronor. Medel har särskilt avsatts till vägar med vägnummer över 500 vilka till följd av sina vanligtvis låga trafikmängder annars sällan prioriteras för åtgärder.

Val av åtgärder ska utgå från den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland och de vägledande principerna för åtgärdsområdet. Vilka åtgärder som genomförs i de olika delarna av Västra Götaland behöver anpassas utifrån lokala förutsättningar och med hänsyn till olika gruppers behov.

Figur 8. Karta över statliga vägar i Västra Götaland.



Tabell 5. Fördelning av medel för trimning och effektivisering, statlig regionalt vägnät.

Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	314
Cykelåtgärder	535
Mindre vägåtgärder cirka hälften allokeras till åtgärder på vägar med vägnummer högre än 500	1 480
Förstärkt satsning, se kommande tabell	464
Summa	**2 793**

De tre potterna för kollektivtrafik-, cykel- och mindre vägåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Generellt sett är åtgärder för de första 4–6 åren av den regionala infrastrukturplanen uppbokade, resterande medel är fria att fördela. Utöver de tre potterna finns förstärkta satsningar kopplat till den politiska prioriteringen.

Kollektivtrafikåtgärder

Åtgärdsområdet innefattar investeringar för en ökad framkomlighet och prioritet för kollektivtrafiken samt investeringar i hållplatser och åtgärder som främjar kombinationsresor. Västtrafik sammanställer behov och åtgärdsförslag i dialog med kommuner och kommunalförbund. Åtgärder prioriteras av Västtrafik i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Cykelåtgärder

Förutsättningar för cykel ska utvecklas i linje med Västra Götalandsregionens strategiska plan för ökad cykling där tätortsnära cykelinfrastruktur och integrering av cykel och kollektivtrafik ligger i fokus. För att öka trafiksäkerheten och cykelbarheten behöver cykelvägar och bygdevägar anläggas längs det statligt regionala vägnätet.

Mindre vägåtgärder

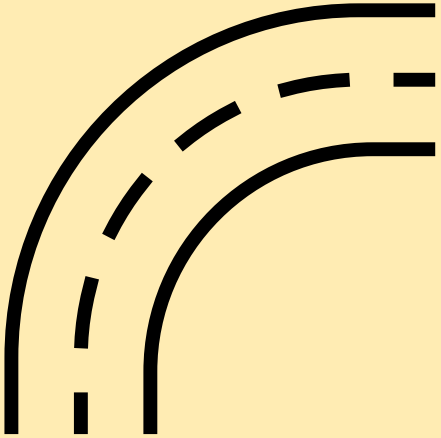
För att förbättra trafiksäkerheten och tillgänglighet samt att minska barriäreffekter behöver mindre åtgärder genomföras på det statliga vägnätet. Standardhöjning, korsningsåtgärder, passager för gående och cyklister samt kurvrätning utgör exempel på åtgärder. Samspelet mellan fordonstrafik, gående och cyklister samt näringslivets transportbehov är särskilt viktiga aspekter.
Åtgärder prioriteras av Trafikverket i samråd med Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden och berörda kommuner.

Tabell 6. Fördelning av medel för förstärkta satsningar.

Förstärkt satsning	Medel i plan, mnkr
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	65
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder	33
Göteborgsregionen, Obundna medel	130
Fyrbodal, Väg 161, Cykelåtgärder	52
Fyrbodal, Väg 161, Trafiksäkerhetsåtgärder	52
Fyrbodal, Väg 171, Stranderängs bro	52
Fyrbodal, mindre vägåtgärder	26
Boråsregionen, väg 27 mindre vägåtgärder	54
Summa	**464**

Tabell 7. Vägledande principer för trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.

Vägledande principer – Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät	
För hela åtgärdsområdet	• Åtgärder för högst 75 miljoner kronor • Medel kan kombineras från flera potter för en bättre helhet • Åtgärder kan med fördel genomföras i samband med att Trafikverket utför planerade underhållsåtgärder • Åtgärder som anläggs i huvudsak på befintlig infrastruktur • Den biologiska mångfalden behöver särskilt beaktas
Kollektivtrafikåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regionalt trafikförsörjningsprogram • Ökad framkomlighet för kollektivtrafik för bättre restidskvot • Åtgärder för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet på och vid befintliga och nya hållplatser • Pendelparkering för bil och cykel
Cykelåtgärder	• Åtgärder i linje med strategisk plan för ökad cykling • Ökad cykelvänlighet, cykelbarhet och trafiksäkerhet på platser med stor cykelpotential utifrån lokala förutsättningar • Åtgärder som förbättrar tillgängligheten för barn och unga
Mindre vägåtgärder	• Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet, trygghet och minskade barriäreffekter, särskilt för gående och cyklister • Kortare anslutande gång- och cykelvägar för ökad trafiksäkerhet vid hållplatser • Åtgärder som tillgodoser näringslivets transportbehov och intermodala lösningar • Cirka hälften av medlen ska allokeras till åtgärder på vägar med vägnummer högre än 500



Statlig medfinans till kommunalt vägnät

På det kommunala vägnätet finns det goda förutsättningar för ett ökat hållbart resande. Befolkning, arbetsplatser och service är koncentrerat till tätorterna och resorna är ofta korta. Det är också på det kommunala vägnätet som flest trafikolyckor med gående och cyklister inträffar. Genom att medfinansiera kommunala infrastrukturåtgärder som ger en förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik skapas förutsättningar för stadsutveckling och ett transporteffektivt samhälle.

Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder. Åtgärderna är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 75 miljoner kronor, ofta betydligt mindre. Prioritering av åtgärder utgår från Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland samt de vägledande principerna för åtgärdsområdet.

Kommunerna ansöker årligen om statlig medfinans till åtgärder som de avser genomföra på kommunalt vägnät. Västra Götalandsregionen/Västtrafik ansöker om medel till regionala kollektivtrafikanläggningar. Medfinansieringen från planen uppgår till 50 procent av den totala kostnaden.

Tabell 8. Fördelning av medel för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät	mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	649
Cykelåtgärder	580
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	289
Förstärkt satsning kommunalt vägnät, Göteborgsregionen	29
Summa	**1 547**

De tre potterna för kollektivtrafik-, cykel- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Åtgärder beslutas årligen.

Åtgärdspaket och helhetslösningar för hållbar tillgänglighet uppmuntras, vilket förutom åtgärden i sig exempelvis kan innefatta omdisponering av gaturum, hastighetssänkning, parkeringsutbud och parkeringsprissättning.

Utöver de tre potterna finns en förstärkt satsning kopplat till den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen 2022-2033. Förstärkningen innehåller statlig medfinans till kollektivtrafik och cykel i Göteborgsregionen.

Kollektivtrafikåtgärder

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivitet krävs investeringar i hållplatser och framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken, såsom busskörfält eller signalprioritering. För hållplatser och bytespunkter prioriteras tillgänglighetsanpassning och annan standardhöjning samt i vissa fall nybyggnation.

Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder från regional infrastrukturplan via Västtrafik. Västra Götalandsregionen/Västtrafik kan, som regional kollektivtrafikmyndighet, ansöka om medel till regionala kollektivtrafikanläggningar och hållplatsutrustning. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Cykelåtgärder

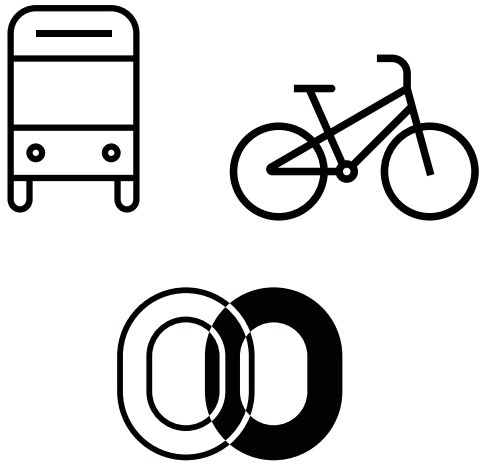
Potentialen för ökad cykling är generellt sett stor längs det kommunala vägnätet, där det finns en koncentration av befolkning, arbetsplatser, fritidsanläggningar och service. Förutsättningar för cykel ska utvecklas i linje med Västra Götalandsregionens strategiska plan för ökad cykling där tätortsnära cykelinfrastruktur och integrering av cykel och kollektivtrafik ligger i fokus. För att öka trafiksäkerheten och cykelbarheten behöver cykelvägar och bygdevägar anläggas för att koppla ihop lokala målpunkter. Kortväga cykelresor i tätorter är av stor betydelse för att främja barnens självständighet i trafiken.

Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för cykelåtgärder från regional infrastrukturplan via Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med Strategisk plan för ökad cykling.

Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder

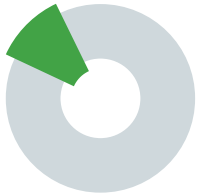
Det är i tätorterna på det kommunala vägnätet som de flesta gående och cyklister rör sig. Åtgärder som ger en förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister och en förbättrad miljö inom tätorterna prioriteras. Barn och ungas behov är särskilt viktiga att beakta vid val av åtgärder.

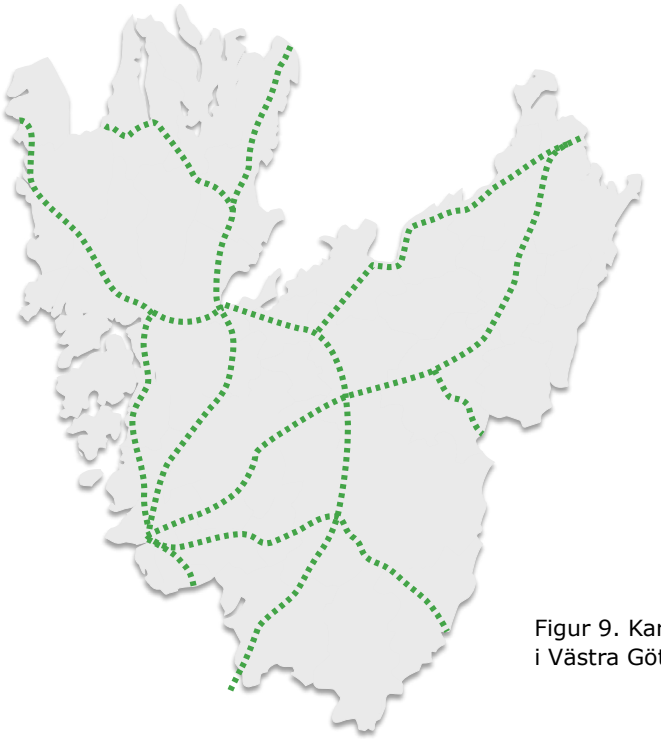
Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder från regional infrastrukturplan via Trafikverket.



Tabell 9. Vägledande principer för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Vägledande principer – Statlig medfinans till kommunalt vägnät	
För hela åtgärdsområdet	• Åtgärder för högst 75 miljoner kronor • Planen finansierar 50 procent av kostnaden • Åtgärden ska vara planeringsmogen • Åtgärdspaket och helhetslösningar för hållbar tillgänglighet uppmuntras
Kollektivtrafikåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regionalt trafik-försörjningsprogram • Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken för förbättrad restidskvot • Tillgänglighetsanpassning, standardhöjande åtgärder och nybyggnation av hållplatser och bytespunkter • Pendelparkering för bil och cykel
Cykelåtgärder	• Åtgärder i linje med utvecklingsområden i Strategisk plan för ökad cykling • Ökad cykelvänlighet och cykelbarhet på platser med relativ stor cykelpotential utifrån lokala förutsättningar • Åtgärder som förbättrar tillgängligheten för barn och unga
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	• Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet och trygghet, särskilt för gående och cyklister • Kortare anslutande gång- och cykelvägar för ökad trafiksäkerhet vid hållplatser • Åtgärder som ger förbättrad lokal miljökvalitet, till exempel minskat buller





Figur 9. Karta över järnvägsstråk i Västra Götaland.

Samfinansiering nationell plan, järnväg

Det finns ett stort behov av åtgärder för att återställa och höja standarden på de järnvägar som är särskilt betydelsefulla för regiontrafiken. Ett välfungerande järnvägssystem är viktigt för omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

Västra Götalandsregionen har högt uppsatta mål för utvecklad persontågstrafik och har därför i de senaste planomgångarna anslagit medel från den regionala infrastrukturplanen för samfinansiering av järnvägsåtgärder i den nationella infrastrukturplanen.

Inom åtgärdsområdet fördelas medel i första hand till de olika regionala järnvägsstråken. Inriktning för åtgärder på varje bana beskrivs i bilaga 4. De vägledande principerna, inklusive Målbild Tåg 2035, ska ligga till grund för valet av åtgärder.

Tabell 10. Fördelning av medel för samfinansiering nationell plan, järnväg

Samfinansiering nationell plan, järnväg	Medel i plan, mnkr
Kinnekullebanan	94
Norra Bohusbanan	91
Södra Bohusbanan	256
Viskadalsbanan	114
Älvsborgsbanan	274
Göteborg-Borås, ny järnväg	250
Obundna medel	50
Summa	**1 129**

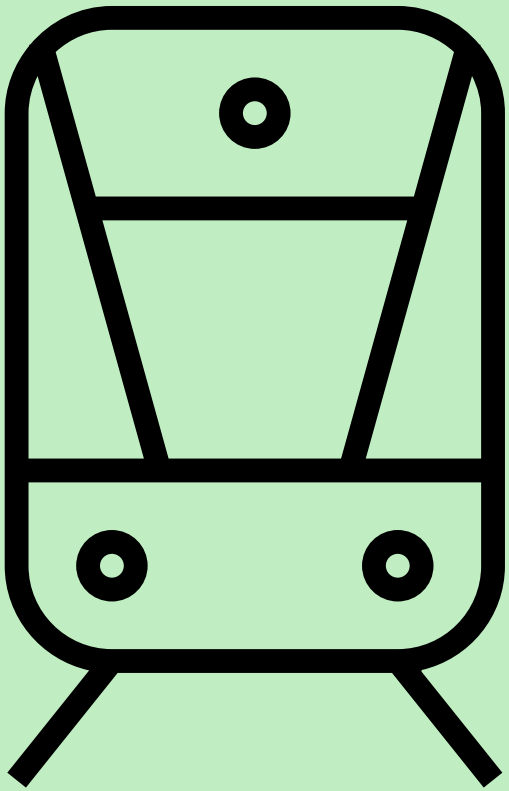
Ambitionen är att medel från åtgärdsområdet i så stor utsträckning som möjligt ska förstärka planerade investeringar av Trafikverket för att nå uppsatta resandemål. Exempel på viktiga åtgärder för regionaltrafiken är hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder samt åtgärder inom stationsmiljöer som förlängning av plattformar.

Nivån på anslagna medel per järnväg kan komma att justeras och omfördelas om åtgärder prioriteras för genomförande inom ramen för nationell infrastrukturplan.

Omfördelning av medel inom åtgärdsområdet beslutas i regionstyrelsen via beredningen för hållbar utveckling, BHU. Kostnadsförändringar under planperioden som kan hanteras inom åtgärdsområdets obundna medel beslutas av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden.

Tabell 11. Vägledande principer för samfinansiering nationell plan, järnväg

Vägledande principer – Samfinansiering nationell plan, järnväg
• Åtgärder ska ligga i linje med Målbild Tåg 2035 • Fokus på systempåverkande åtgärder • Prioritera åtgärder som höjer och återupprättar standarden på de järnvägar som är viktiga för regiontrafiken • Åtgärder kan med fördel genomföras i samband med att Trafikverket utför planerade underhållsåtgärder på banorna



Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen var en nationell satsning på nya stambanor mellan Sveriges storstäder kombinerat med en satsning på fler bostäder och kommunal infrastruktur. I den överenskommelse som träffats mellan staten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad ingår kollektivtrafikåtgärder i Göteborg som medfinansieras av den regionala infrastrukturplanen. Överenskommelsen innehåller även ett flertal andra åtaganden, som inte berör den regionala infrastrukturplanen. Göteborgs Stad åtar sig exempelvis att bygga cirka 45 000 bostäder.

Kollektivtrafikåtgärdernas syfte är att åstadkomma förbättringar av tillgänglighet och kapacitet i transportsystemet för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Den totala kostnaden för åtgärderna uppgår till omkring 7 miljarder kronor (prisnivå 2016), varav 420 miljoner kronor avsätts i regional infrastrukturplan 2026-2037.

Investeringarna ligger i linje med regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland och Målbild Koll2035.

Tabell 12. Lista över storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

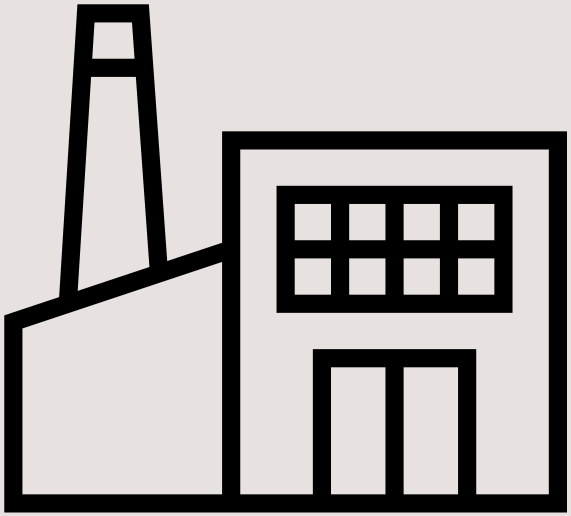
Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	
Spårväg Brunnsbo-Linné	
Citybuss Backastråket	
Citybuss Norra Älvstranden	
Summa	**420**

Övrigt

Medlen avsatta inom övrigt syftar till att kunna hantera oförutsedda mindre utgifter. Det kan exempelvis vara åtgärder av betydelse för näringslivet såsom akuta punktinsatser på lågtrafikerade vägar eller statlig medfinans till åtgärder som inte faller inom ramen för åtgärdsområde Statlig medfinans till kommunalt vägnät. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden beslutar om användning av medel inom åtgärdsområdet.

Tabell 13. Fördelning av medel för övrigt.

Övrigt	**Medel i plan, mnkr**
Oförutsedda mindre utgifter	40
Summa	**40**



5 Bedömning av effekter

Regional infrastrukturplan grundar sig på regionens strategiska inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland som i sin tur tar avstamp i regionala mål och nationella utgångspunkter såsom de transportpolitiska målen och Agenda 2030.

Långsiktigt syftar den regionala infrastrukturplanen till att förbättra tillgängligheten i hela regionen med fokus på olika funktioner i transportsystemet samt på ett hela resan-perspektiv både för person- och godstransporter.

Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med en bredare hållbarhetsbedömning. Den regionala infrastrukturplanens effekter beskrivs utifrån de transportpolitiska målen, nationella och regionala mål, strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland samt den genomförda hållbarhetsbedömningen.

Potentialen för planen att bidra till ökad hållbarhet handlar inte bara om den direkta påverkan från varje enskild åtgärd eller åtgärdsområde, utan också om åtgärdernas riktning och hur åtgärderna tillsammans bidrar till att skapa ett hållbart och inkluderande transportsystem. Därför är det viktigt att beakta åtgärdernas effekt på transportsystemet på systemnivå. Ett annat viktigt perspektiv i analysen är alternativanvändningen av medel.

I den samlade bedömningen av planens påverkan har utgångspunkten varit på att planeringen behöver fokusera på att tillfredsställa alla människors grundläggande behov utan att de planetära gränserna överskrids. Det innebär att positiva effekter inom ett område inte kan kompensera för negativa effekter inom ett annat område.

Det är tydligt att det finns starka synergier mellan vissa hållbarhetsaspekter, där samma typ av åtgärder kan bidra mot flera mål och alltså bidrar till att skapa ett hållbart transportsystem med grundläggande tillgänglighet för alla.

Det finns också områden där det uppstår målkonflikter mellan olika hållbarhetsmål, där åtgärderna visserligen bidrar till ökad tillgänglighet, men samtidigt har en negativ påverkan på både klimat och biologisk mångfald.

Sammantaget har planen en negativ påverkan på de hållbarhetsaspekter som ingår i miljöbalken och som berör naturmiljön: Klimat, Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan. Påverkan på de hållbarhetsaspekter i miljöbalken som handlar om människors hälsa; Frisk luft, Buller, Trafiksäkerhet och Aktivt resande samt påverkan på övriga hållbarhetsaspekter är sammantaget positiv.

Åtgärderna i infrastrukturplanen bedöms bidra till att andelen hållbara resor ökar, främst genom satsningar på cykelinfrastruktur och kollektivtrafik. Gällande gods- och näringslivets transporter bedöms planen sammantaget ha en positiv påverkan på näringslivets tillgänglighet och konkurrenskraft.

Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en fördjupad bedömning av den regionala infrastrukturens effekter och finns publicerad på www.vgregion.se/regionalplan

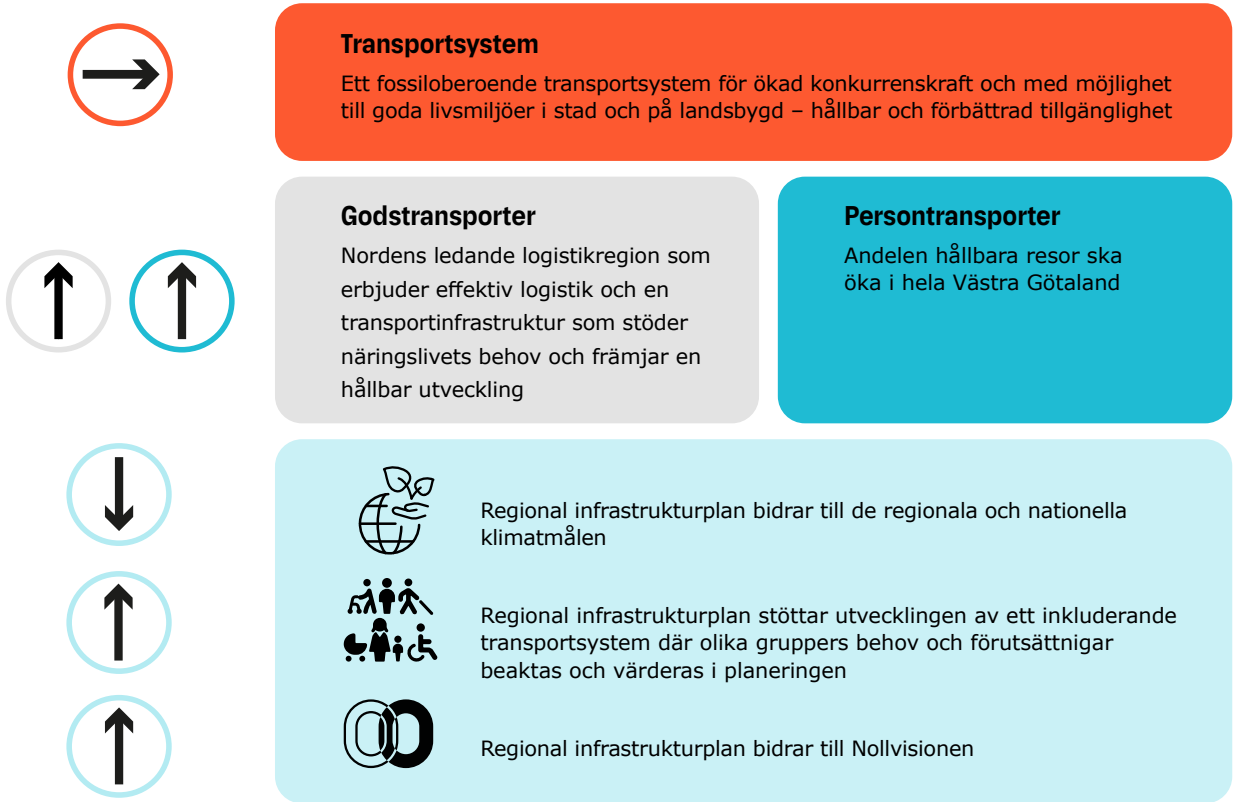
Infrastrukturplanen bedöms ha sammantaget negativ påverkan avseende klimat. Större vägåtgärder leder generellt sett till att biltrafiken ökar genom inducerad trafik, vilket innebär att de fram till att bilflottan är fullt ut fossilfri motverkar målet om minskad klimatpåverkan. Både beslutet att inte ompröva redan beslutade namngivna vägåtgärder och beslutet att prioritera ytterligare satsningar på namngivna vägåtgärder innebär att drygt en tredjedel av planramen binds upp i åtgärder med negativ påverkan på klimat och miljö.

Även om satsningarna på infrastruktur för cykel och kollektivtrafik har potential att bidra till utsläppsminskningar bedöms dessa utsläppsminskningar inte vara tillräckliga för att kunna kompensera för utsläppen som genereras från byggskedet och från den ökade biltrafik som satsningarna på namngivna vägåtgärder ger upphov till. Således uppfyller inte infrastrukturplanen ambitionen i inriktningsunderlaget gällande klimatmålet.

Infrastrukturplanen innehåller en mängd trafiksäkerhetshöjande åtgärder för samtliga trafikantgrupper. Utöver de namngivna åtgärderna finns medel för mindre trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet samt till åtgärder med fokus på gående och cyklister. Således bidrar infrastrukturplanen till hållbarhetsaspekten trafiksäkerhet samt strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.

Statlig medfinans till åtgärder i kommunalt vägnät för cykel- och kollektivtrafikåtgärder bedöms stödja flera grupper i samhället. Åtgärderna bidrar till ökad tillgänglighet för barn och unga samt för andra grupper som främst reser på lokal nivå och/eller som inte har tillgång till egen bil. Åtgärderna i infrastrukturplanen bedöms vara ett steg i rätt riktning för ett inkluderande transportsystem.

Även om förslaget till regional infrastrukturplan innehåller stora satsningar på hållbar tillgänglighet och ökad konkurrenskraft innebär planens satsningar på vägtrafiken en förlorad möjlighet att bidra till att skapa ett fossiloberoende transportsystem med hållbar och förbättrad tillgänglighet.



Figur 10. Bedömning av infrastrukturplanen utifrån målen i Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. Uppåtgående pil innebär positivt bidrag till mål, nedåtgående pil innebär negativt bidrag, horisontell pil innebär att infrastrukturplanen bidrar både positivt och negativt till målområdet.

6 Genomförande och uppföljning

Den regionala infrastrukturplanen består av sex åtgärdsområden med olika åtgärder, vägledande principer och beslutsprocesser. Planens medel är avsatta såväl till namngivna åtgärder som till olika åtgärdsinriktningar. Inom två åtgärdsområden behövs en aktiv planering under genomförandet: Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät. Inom dessa områden är det särskilt viktigt att följa upp genomförandet utifrån strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland, hållbarhetsbedömningens medskick samt geografisk fördelning och anpassning.

Brister i den statliga transportinfrastrukturen identifieras och analyseras inom så kallade åtgärdsvalsstudier (ÅVS). En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för att parterna tillsammans ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder för att lösa bristen. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och innehåller ofta en kombination av åtgärder. Åtgärdsvalsstudier genomförs både för de politiskt prioriterade bristerna för att ta fram kandidater till nya namngivna åtgärder och för andra brister i den statliga infrastrukturen där lösningen kan hanteras med medel ur Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.

Prioritering av åtgärder

Prioriteringen av åtgärder hanteras olika beroende av åtgärdsområde och hur stor kostnad som belastar infrastrukturplanen. Åtgärder med en kostnad på över 75 miljoner kronor ska vara namngivna i regional infrastrukturplan och prioriteras politiskt vid framtagandet av planen.

Inom åtgärdsområde Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät finns olika processer för prioritering av åtgärder, se figur 11.

Kollektivtrafikåtgärder prioriteras av Västtrafik i samråd med Trafikverket. Åtgärdsförslag baseras på inspel från kommuner och kommunalförbund, identifierade behov för kollektivtrafiken samt inspel från kunder och bussbolag som utför trafiken. Kommunerna har möjlighet att lyfta förslag på åtgärder till Västtrafik i befintliga dialogforum.

För regionala cykelvägar ombeds kommunerna återkommande att lämna in förslag via kommunalförbunden på regionala cykelåtgärder som de avser att medfinansiera med halva kostnaden för projektering och byggande. Mindre cykelåtgärder kan också prioriteras av Trafikverket utifrån identifierade behov.

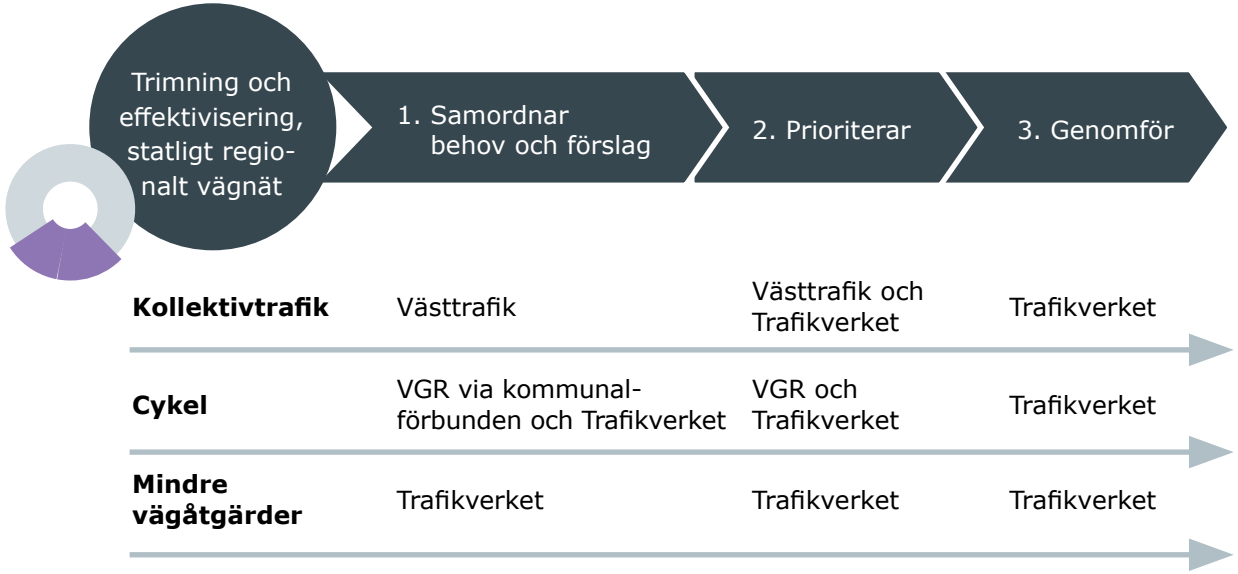
Mindre vägåtgärder prioriteras av Trafikverket. Åtgärdsförslag baseras på inspel från kommuner och kommunalförbund, olyckor och identifierade behov i vägnätet samt inspel från näringsliv och kundsynpunkter.

Inom åtgärdsområde Statlig medfinans till kommunalt vägnät kan kommunerna årligen ansöka om medel från regional infrastrukturplan för åtgärder på kommunalt vägnät. Prioritering sker av Trafikverket och Västtrafik i samråd med Västra Götalandsregionen. Förenklad processbeskrivning se figur 12.

Åtgärder inom Samfinansiering nationell plan, järnväg prioriteras i samråd mellan Trafikverket, Västra Götalandsregionen och Västtrafik utifrån den politiska fördelningen av medel och inriktningen per bana, se bilaga 4.

I den regionala infrastrukturplanen finns förstärkta satsningar. Åtgärder inom de förstärkta satsningarna med en kostnad upp till 75 miljoner kronor beslutas av respektive kommunalförbund inom ramen för åtgärdsområdets vägledande principer. Innan beslut ska åtgärdsförlagen vara avstämda och godkända av Trafikverket respektive Västtrafik.

I figurerna här bredvid visas förenklade processer för åtgärder som belastar planen med upp till 75 miljoner kronor inom åtgärdsområde Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät och inom Statlig medfinans till kommunalt vägnät.



Figur 11. Förenklade beslutsprocesser för åtgärder inom Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.

Figur 12. Förenklade beslutsprocesser för åtgärder inom Statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Förankring under genomförandet

Trafikverket ansvarar för den regionala infrastrukturplanens genomförande. Löpande avstämning sker mellan Trafikverket och tjänstepersoner på Västra Götalandsregionen. Vid dessa möten rapporteras hur genomförandet av infrastrukturplanen går och om det uppstått några avvikelser eller frågor som behöver politisk avstämning och beslut om hantering.

Det finns även en bredare tjänstepersonsgrupp som hanterar frågor kopplat till genomförandet av planen och består av representanter från Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden, Trafikverket och Västtrafik. Genomförandegruppen har regelbundna träffar. Trafikverket redovisar där årligen vilka trimningsåtgärder som har prioriterats och genomförts. Motsvarande information ges även till respektive delregion på kommunalförbundens infrastrukturnätverk på tjänstepersonsnivå.

Om det uppstår behov av politiska avvägningar och beslut, som kan hanteras inom ramen för den av regionfullmäktige antagna regionala infrastrukturplanen, lyfts ärendet för beslut i infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden som ansvarig för infrastrukturplanens genomförande. Det kan till exempel handla om kostnadsökningar i pågående åtgärder eller beslut om planens ofördelade medel. Beredningen för hållbar utveckling, BHU, informeras efter nämndens beslut.

Uppföljning

För att säkerställa att åtgärderna som genomförs är i linje med infrastrukturplanens avsikter och strategisk inriktning för transportsystemet i Västra Götaland följs genomförandet upp årligen. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden får i sin roll som ansvarig för infrastrukturplanens genomförande årligen en redovisning gällande utfallet och avvikelser i den regionala infrastrukturplanen. Uppföljningen kartlägger på en övergripande nivå hur planens medel används och framdriften i genomförandet. Uppföljningen skickas även till beredningen för hållbar utveckling, BHU för kännedom. Slutsatser från uppföljningen tas med in i den kommande planeringen.

Bilaga 1 – Planram i detalj, prisnivå 2025–02

Tabell 14. Fördelning av medel för namngivna vägåtgärder.

Namngivna vägåtgärder	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Väg 168 Ekelöv–Kareby	4	13	10	9	495	1	532
Väg 161 Rotvik–Bäcken	10	11	3	14	300	1	339
Väg 535 genom Partille					100		100
Väg 41 Sundholmen–Björketorp	147	42					189
Väg 49 Axvall–Varnhem	271	103					374
Väg 49 Skövde–Igelstorp	116	100					216
Väg 168 Tjuvkil	2	11	15				28
Väg 678 Grohed–Bratteröd	74	39	1				114
Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering							0
Väg 49 Varnhem–Storekullen	5	6	9	5	345		370
Väg 156 Backadal–Bonared	14	11	5	5	334		369
Väg 156 Sandvad - Härsjön						236	236
Väg 44 Förbifart Lidköping						290	290
Väg 158 Askims stationsväg						290	290
Väg 162 Vannkrysset	5	15	20	30	7		77
Väg 162 Gläborg – Uteby (kan kompletteras i nästa planrevidering)						333	333
Tjörnbron, suicidskydd		50	50				100
Summa	**648**	**401**	**113**	**63**	**1 581**	**1 151**	**3 957**

Tabell 15. Fördelning av medel för namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Namngivna kollektivtrafikåtgärder	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035				7	30		37
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035				12	30		42
Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035	33	41	8				82
Resecentrum Lerum			20	20	23		63
Väg 535 genom Partille, samfinansiering till vägåtgärd			10	20	30		60
Bytespunkt Mölndals resecentrum (kan kompletteras i nästa planrevidering)					35	95	130
Särskild satsning							
Förlängning av spårvagnshållplatser	20	15	15	8			58
Kvarstående kollektivtrafikåtgärder från tidigare plan, under 75 mnkr							
Elfärja, hyra, Öckerö	2	2	2	2	8	8	24
Elfärja, Marstrand	13						13
Elfärja. Tjörn	2	3	2	3	9	9	28
Resecentrum Saltholmen, etapp 1 (kan tidigareläggas)					30		30
Summa	**70**	**61**	**57**	**72**	**195**	**112**	**567**

Tabell 16. Fördelning av medel för trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät.

Trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	55	67	16	30	16	130	314
Cykelåtgärder	52	48	88	51	157	139	535
Mindre vägåtgärder	220	215	243	110	171	521	1 480
Förstärkta satsningar:							
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	5	5	5	10	40		65
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder		2	3	5	23		33
Göteborgsregionen, Obundna medel		4	4	5	40	77	130
Fyrbodal, Väg 161 Cykelåtgärder	2	4	7	10	29		52
Fyrbodal, Väg 161 Trafiksäkerhetsåtgärder		4	4	13	31		52
Fyrbodal, Väg 171 Stranderängs bro	2	4	4	13	29		52
Fyrbodal, mindre vägåtgärder	14	12					26
Boråsregionen, väg 27 mindre vägåtgärder						54	54
Summa	**350**	**365**	**374**	**247**	**536**	**921**	**2 793**

Tabell 17. Fördelning av medel för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	54	54	54	54	217	216	649
Cykelåtgärder	48	48	48	48	193	194	580
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	24	24	24	24	96	97	289
Förstärkta satsningar:							
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	17						17
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder	12						12
Summa	**155**	**126**	**126**	**127**	**506**	**507**	**1 547**

Tabell 18. Fördelning av medel för samfinansiering nationell plan, järnväg.

Samfinansiering nationell plan, järnväg	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Summa	**89**	**274**	**121**	**108**	**162**	**375**	**1 129**

Tabell 19. Fördelning av medel för storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Summa	**31**	**17**	**44**	**54**	**88**	**186**	**420**

Tabell 20. Fördelning av medel för övrigt.

Övrigt	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Summa	**3**	**3**	**4**	**3**	**13**	**14**	**40**

Bilaga 2 Beskrivning av namngivna åtgärder

I tabellerna nedan finns fördjupade beskrivningar av namngivna åtgärder, vilket är åtgärder med en totalkostnad på 75 miljoner kronor eller mer. Trafikverket tar fram samlade effektbedömningar (SEB) för namngivna vägåtgärder. För namngivna kollektivtrafikåtgärder som byggstartar under infrastrukturplanens fyra första år tar sökande part tar fram SEB. De samlade effektbedömningar finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida.

Tabell 21. Namngivna vägåtgärder.

Namngivna vägåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2026-2037, mnkr**	**Total kostnad, mnkr**	**Övrig finansiering**
Väg 168 Ekelöv–Kareby	Väg 168 förbinder Marstrand med Kungälv/E6 via Ytterby. Vägen har begränsad framkomlighet, framför allt under semesterperioden. Vägen saknar en separerad gång- och cykelväg och dessutom orsakar trafiken bullerstörningar, främst i Ytterby. Åtgärden möjliggör framtida kommunal exploatering.	Brist gällande kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Avlastning av genomfartstrafik för att förbättra framkomligheten och minska störningarna genom Ytterby.	Ny vägförbindelse.	532 mnkr	908 mnkr	Nationell infrastrukturplan, Kungälvs kommun
Väg 161 Rotvik–Bäcken	Väg 161 ingår i ett för transporter och pendling viktigt regionalt stråk mellan Lysekil, Uddevalla, Trollhättan, Lidköping, Skövde och Karlsborg. På aktuell sträcka i Uddevalla kommun saknas en separat gång- och cykelväg och oskyddade trafikanter är hänvisade till körbanan.	Befintlig väg har låg standard och ett stort antal bostäder ligger nära vägen. Vägen är mycket smal och vägstandarden har stora brister i förhållande till trafikbelastning, vilken är särskilt hög under sommartid. Det finns inte tillräckligt med utrymme för oskyddade trafikanter.	Mötesfri väg och GC-bana.	339 mnkr	386 mnkr	

Namngivna vägåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2026-2037, mnkr**	**Total kostnad, mnkr**	**Övrig finansiering**
Väg 535 genom Partille	Busskörfält Furulund – Partille i norra delen av stråket. Åtgärden möjliggör utbyggnad av 3 000 bostäder i Partille kommun.	Ökad framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken.	Trafiksäkerhet-, kollektivtrafik- och GC-åtgärder.	100 mnkr		Regional infrastrukturplan kollektivtrafikåtgärd, Partille kommun
Väg 41 Sundholmen–Björketorp	Ingår i den så kallade ”inre halvcirkeln” som förbinder E6 med inre delar i regionen, mellan Varberg och Borås.	Utveckling av kollektivtrafikstråk enligt Målbild Koll2035 genom breddning av befintlig väg med bland annat busskörfält.	Mötesfri väg och GC-väg.	189 mnkr	400 mnkr	
Väg 49 Axvall–Varnhem	Vägen ligger i ett skredriskområde som innebär stor risk för stabilitetsproblem.	Behov av att få bort stabilitetsproblem, öka framkomligheten, förbättra trafiksäkerheten och minska miljöbelastningen genom Sundholmen.	Mötesfri väg och GC-väg.	374 mnkr	563 mnkr	
Väg 49 Skövde–Igelstorp	Vägen används för regionala godstransporter samt för lokal och regional arbetspendling. Sträckan är utpekad i FPV för godstransporter, dagliga personresor och kollektivtrafik.	Bristfällighet i trafiksäkerhet och tillgänglighet.	Mötesfri väg och GC-väg.	216 mnkr	301 mnkr	Skövde kommun
Väg 168 Tjuvkil	Väg 168 kopplar samman E6 med Marstrand i Kungälvs kommun och är hårt belastad under sommaren. Det finns bland annat ett stort behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.	De huvudsakliga bristerna är att vägen saknar vägren, avskild väg för gående och cyklister, trygga och tillgänglighetsanpassade busshållplatser samt säkra möjligheter för gående och cyklister att korsa vägen.	GC-väg, trafiksäkerhetshöjande åtgärder.	28 mnkr	175 mnkr	Kungälvs kommun

Namngivna vägåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2026-2037, mnkr**	**Total kostnad, mnkr**	**Övrig finansiering**
Väg 678 Grohed–Bratteröd	Väg 678, som är ett alternativ till väg 44, kopplar samman E6 med Vänersborg, Trollhättan och Uddevalla. Sträckan mellan Lerbomotet och Bratterödsmotet saknar mittseparering och är den sista icke trafiksäkra sträckan mellan Trestadsområdet och Göteborg. Trafikverket prioriterar sträckan som omledningsväg för E6.	En ombyggnation av väg 678 mellan Grohed och Bratteröd till 2+1 med mittseparering, med syfte att reducera olycksrisken.	Mötesfri väg.	114 mnkr	162 mnkr	
Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering	Väg 156 går genom fyra kommuner: Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo. Genomfartstrafiken på väg 156 behöver idag ta sig genom centrala Skene för att ansluta till väg 41. De kommande åren planerar Marks kommun för cirka 740 nya bostäder. För att kunna utveckla centrala Skene med bostäder och verksamheter behöver förbifarten färdigställas.	Genomfartstrafiken i Skene skapar bristande trafik-säkerhet och trygghet, inte minst för oskyddade trafikanter i Skene. Det relativt höga trafikflödet skapar även en miljö utsatt för buller och en försämrad luftkvalitet. Det finns även en risk för köbildning som exempelvis kan påverka kollektivtrafiken.	Standardhöjning av befintlig väg, ny sträckning med hastighet 80 km/h.	0 mnkr		Marks kommun
Väg 49 Varnhem–Storekullen	Väg 49 utgör en del av kopplingen Lidköping - Skara - Skövde vilket förbinder Skaraborgs två största lokala arbetsområden. Sträckan är viktig för godstransporter, då den är en koppling mellan E20 vid Skara och Skövde.	Sträckan har brister gällande trafiksäkerhet då det bland annat finns många anslutningar. Tillgängligheten till busshåll-platser och standarden på gång- och cykelväg längs sträckan är också bristfällig.	Mötesfri väg, trafik-säkerhetshöjande åtgärder samt GC-väg.	370 mnkr	371 mnkr	

Namngivna vägåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2026-2037, mnkr**	**Total kostnad, mnkr**	**Övrig finansiering**
Väg 156 Backadal–Bonared	Väg 156 går genom fyra kommuner: Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo. Den aktuella sträckan kopplar ihop Marks kommun med väg 40. De kommande åren planerar Marks kommun för cirka 740 nya bostäder. För att kunna realisera detta och framtida bostadsprojekt behöver väg 156 byggas ut på sträckan mot riksväg 40.	Sträckan har brister i tillgänglighet samt i trafiksäkerhet för personbilstrafik, kollektivtrafik och godstransporter samt för oskyddade trafikanter. Norr om Hjorttorp saknas viltstängsel.	Mötesfri väg.	369 mnkr	374 mnkr	
Väg 156, Sandvad–Härsjön	Väg 156 går genom fyra kommuner: Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo. Den aktuella sträckan kopplar ihop Marks kommun med väg 40.	Sträckan har brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet för motorfordon.	Mötesfri väg, trafiksäkerhetshöjande åtgärder.	236 mnkr	236 mnkr	
Väg 44, förbifart Lidköping	Väg 44 förbinder E20 i öster med E6 i väster, och är en viktig väg för såväl godstransporter som persontransporter. Den aktuella sträckan är periodvis hårt belastad då genomfartstrafik blandas med lokal trafik. Väg 44 är en viktig transportled för att nå Lidköpings hamn som är utpekad som riksintresse.	Sträckan har brister i framkomlighet och trafiksäkerhet och utgör en barriär för passage från centrala Lidköping till områden väster om vägen. Vägen begränsar också önskad kommunal stadsutveckling. Nuvarande bro över Lidan har inte godkänts för tyngre transporter (BK4).	Mötesfri väg.	290 mnkr	801 mnkr	Lidköpings kommun
Väg 158, Askims stationsväg	Väg 158 utgör ett regional viktigt stråkför resor och transporter mellan orterna Göteborg och Kungsbacka samt mellanliggande orter. Väg 158 är även ett viktigt kollektivtrafikstråkför regionen. Askims Stationsväg kopplar ihop väg 158 med bostadsområdet Askim och Sisjöns industriområde både för bil-, gång-, och cykeltrafik.	Väg 158 har mycket höga flöden och korsningen med Askims Stationsväg är signalreglerad vilket medför att genomgående trafik stoppas upp av svängande trafik. Det medför brister avseende framkomlighet och trafiksäkerhet för både motorfordon och gående och cyklister.	Planskild trafikplats.	290 mnkr	290 mnkr	

Namngivna vägåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2026-2037, mnkr**	**Total kostnad, mnkr**	**Övrig finansiering**
Väg 162, Vannkrysset	Väg 162 är en del av det regionala vägnätet i Västra Götalandsregionen. Vägen är ett regionalt viktigt stråk för näringsliv, arbetspendling och turism. Sträckan ingår också i prioriterade stråk för kollektivtrafik i Västra Götalandsregionens trafik-försörjningsprogram.	Ersättning av den uttjänta bron över Lysekilsbanan med en ny bro samt ombyggnation av Vannkrysset inklusive anslutande sträckor så att en mer trafiksäker lösning skapas.	Brobyte, trafik-säkerhetshöjande åtgärder	77 mnkr	138 mnkr	Nationell infrastruktur-plan
Väg 162, Gläborg-Uteby	Väg 162 är en del av det regionala vägnätet i Västra Götalandsregionen. Vägen är ett regionalt viktigt stråk för näringsliv, arbetspendling och turism. Sträckan ingår också i prioriterade stråk för kollektivtrafik i Västra Götalandsregionens trafik-försörjningsprogram.	Den aktuella sträckan har låg vägstandard och tillhör funktionell vägklass 3. Vägen är smal och det saknas vägren vilket medför att cyklister och fotgängare behöver nyttja körbanan för att kunna röra sig längs sträckan. Åtgärden kan kompletteras i nästa plan-revidering.	Trafiksäkerhets-höjande åtgärder	333 mnkr	333 mnkr	120 mnkr har omfördelats från tidigare förstärkt satsning Fyrbodal, mindre väg-åtgärder

Tabell 22. Namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Namngivna kollektivtrafikåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2026-2037, mnkr**	**Bidrags-berättigad kostnad**	**Övrig finansiering**
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	Bytespunkt buss/spårvagn och tåg.	Anpassning och utveckling av bytespunkten i samband med byggnation av Väst-länkens station Haga.	Nytt resecentrum och tillhörande väginfrastruktur i anslutning till huvuduppgången vid Västlänken station Haga.	37 mnkr	74 mnkr	Västfastigheter, Göteborgs Stad
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	Bytespunkt buss/spårvagn och tåg.	Anpassning och utveckling av bytespunkten i samband med byggnation av Väst-länkens station Korsvägen.	Nytt resecentrum i anslutning till huvuduppgången vid Västlänkens station Korsvägen.	42 mnkr	85 mnkr	Västfastigheter, Nationell infrastrukturplan Västsvenska paketet
Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035	Pendlingsstråk Mölndal–Göteborg	Bristande framkomlighet och kapacitet för kollektiv-trafiken.	Ett nytt citybusstråk i enlighet med Målbild Koll2035.	67 mnkr	200 mnkr	Mölndals Stad
Resecentrum Lerum	Bytespunkt buss och tåg	Utveckling av bytespunkten vid Lerums station för att nå mål om hållbart resande i takt med ökad kapacitet på Västra stambanan.	Nytt resecentrum med väntsal.	63 mnkr	125 mnkr	Västfastigheter, Lerums kommun
Väg 535 genom Partille, samfinansiering till vägåtgärd	Busskörfält Furulund–Partille i norra delen av stråket. Åtgärden möjliggör ut-byggnad av 3 000 bostäder i Partille kommun.	Ökad framkomlighet och kapacitet för kollektiv-trafiken.	Utvecklat kollektivtrafikstråk enligt Målbild Koll2035 genom breddning av befintlig väg med bland annat busskörfält. Se även tidigare tabell över större vägåtgärder.	60 mnkr		Regional infrastrukturplan vägåtgärd, Partille kommun
Bytespunkt Mölndals resecentrum	Bytespunkt buss/spårvagn och tåg.	Utveckling av bytes-punkten med ökad säkerhet, kapacitet och förbättrade flöden	Första delen av ett större arbete med att anpassa bytes-punkten till ökade resenärs-flöden och utvecklad kollektiv-trafik med buss, spårväg och tåg. Kan kompletteras med ytterligare delar i kommande planrevideringar.	130 mnkr	400 mnkr	Västfastigheter, Mölndals stad

Bilaga 3 Högst prioriterade brister, kandidater till namngivna åtgärder

Vid sidan av de namngivna åtgärder som är beslutade i den regionala infrastrukturplanen 2026–2037 finns prioriterade brister som kan resultera i namngivna åtgärder i kommande planrevideringar. I regional infrastrukturplan är avsikten att ha en bred politisk förankring av prioriterade brister. Brister i vägsystemet prioriteras politiskt i respektive kommunalförbund och sedan i beredningen för hållbar utveckling, BHU, i samband med planens framtagande. Brister för kollektivtrafiken prioriteras av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden och sedan i BHU efter beredning av Västtrafik via bland annat dialog med kommuner.

För brister i statligt vägnät behöver det genomföras åtgärdsvalsstudier eller motsvarande utredningar, vilka genomförs av Trafikverket i nära samverkan med berörda kommuner och aktörer. Brister inom kollektivtrafik som kan bli aktuella för statlig medfinans i kommande planrevideringar kräver inte åtgärdsvalsstudie, men behöver ändå utredas på motsvarande sätt för att bli en planeringsmogen kandidat till nytt namngivet kollektivtrafikobjekt. Eftersom åtgärden behöver minst 50 procent finansiering från sökande part genomförs utredningen av aktuell kommun i nära samverkan med Västtrafik.

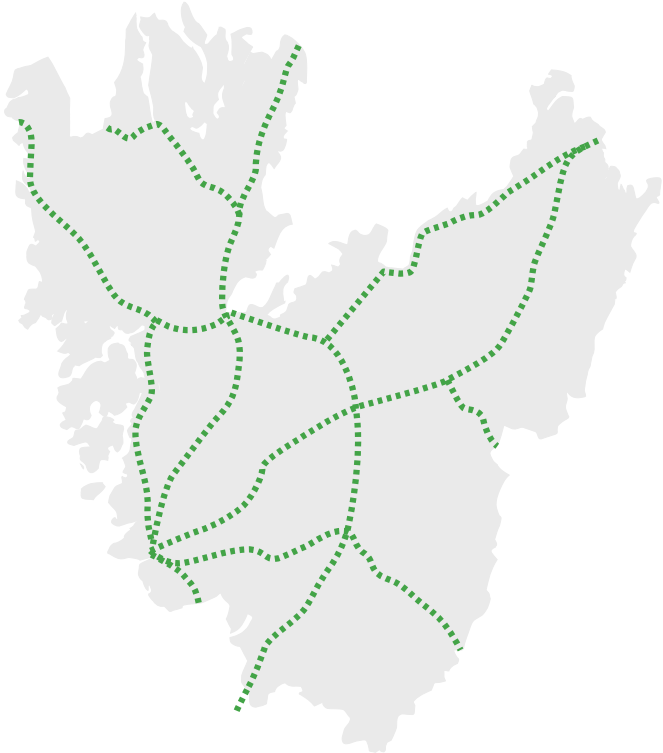
Flera av de prioriterade bristerna pekades ut i samband med framtagandet av den regionala infrastrukturplanen 2018–2029, och har sedan dess utretts och åtgärdsförslag finns framtagna. En prioriterad brist kvarstår till dess att den har finansiering genom att bli en namngiven åtgärd i infrastrukturplanen eller genom att den utredda bristen kan åtgärdas med trimningsåtgärder och inte längre är aktuell som kandidat för att bli en namngiven åtgärd. När en brist utgår kan aktuellt kommunalförbund välja att prioritera en ny brist för utredning. Endast åtgärdsförslag från en prioriterad brist kan kandidera till ny namngiven åtgärd vid nästkommande planrevidering. Vid framtagandet av regional infrastrukturplan 2026–2037 har fem prioriterade vägbrister utgått och ersatts med nya brister för åtgärdsvalsstudier.

Västra Götalandsregionen har i dialog med kommunalförbunden och Trafikverket även föreslagit att tematiska åtgärdsvalsstudier ska genomföras. Syftet är att åtgärda brister som spänner över en större geografi och som kan lösas med medel ur flera av den regionala infrastrukturplanens åtgärdsområden. Trafikverket ser ett behov av att utreda återstående del av väg 678, Lerbo–Grohed.

Högst prioriterade brister och kandidater, väg
Brister och kandidater från tidigare plan, där åtgärdsvalsstudier har genomförts
Väg 158, till Hallands länsgräns
Väg 41, till Hallands länsgräns
Väg 49, Varnhem – Skövde
Väg 160, E6 – Skåpesund
Väg 155, Torslanda – Öckerö
Väg 27, delen Kila-korset söderut till länsgräns
Väg 49, mellan Lidköping och Skara inklusive väg 2616
Väg 162/171 Gläborg – Kungshamn
Väg 180, Ny sträckning Viared norr om Sandhult samt resterande sträcka Hällered–Alingsås
Väg 44, Lidköping – Grästorp
Väg 173, Färgelanda – Frändefors
Brister där åtgärdsvalsstudier ska genomföras
Väg 49, Igelstorp – Karlsborg
Broförbindelse över Göta älv som ersätter Jordfallsbron
Väg 181
Väg 44 Uddevalla – Grästorp
Väg 164 Åmål – Strömstad

Högst prioriterade brister och kandidater, kollektivtrafik
Brister enligt Målbild Koll2035, från tidigare plan
Bytespunkt Hjalmar Brantingsplatsen
Bytespunkt Linnéplatsen
Utpekade bytespunkter, utöver ovanstående två
Utpekade stråk för Citybuss
Färjehållplatser, Älvutredningen
Tillkommande brister enligt Målbild Koll2035
Stationer för Metrobuss
Västra stråket (busstråk), Biskopsgården
Övriga brister, från tidigare plan
Resecentrum Lerum, gång- och cykelbro
Resecentrum Saltholmen, etapp 2
Resecentrum Uddevalla
Resecentrum Alingsås
Tillkommande övriga brister
Resecentrum Mariestad
Bytespunkter längs ny järnväg Göteborg - Borås

Bilaga 4 Inriktning järnvägsåtgärder per bana



I den regionala infrastrukturplanen har medel avsatts för att i första hand genomföra åtgärder på fem av de järnvägar som är av stor betydelse för det regionala resandet, avsatt till samfinansiering av järnvägsåtgärder samt till den avtalade samfinansieringen till den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås.

I Målbild Tåg 2035 beskrivs målsättningen för utvecklingen av persontågstrafikeringen i Västra Götaland. Utifrån detta beskrivs nedan en inriktning för åtgärder på de fem järnvägarna. Målbilden kommer att genomgå en revidering under början av planperioden, vilket kan komma att påverka inriktningarna i kommande planrevideringar.

Kinnekullebanan

Avsatta medel för Kinnekullebanan inriktas till att förstärka positiva effekter vid kommande spårarbeten i huvudsak i form av hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder. Trafikverket har även utrett stationsmiljöerna längs Kinnekullebanan och arbete med att åtgärda de många plankorsningarna som begränsar hastigheten på banan pågår.

Norra Bohusbanan

Avsatta medel för norra Bohusbanan har fokus på hastighetshöjande åtgärder för att kunna utöka trafiken samt på robusthetsåtgärder, där järnvägen till exempel är i stort behov av trädsäkring längs hela sträckan Uddevalla - Strömstad. Trädsäkring innebär att området närmast järnvägen röjs från träd så att tågtrafiken inte tvingas ställas in vid hårda vindar.

Södra Bohusbanan

Fokus för de avsatta medlen är framför allt plattformsförlängningar som möjliggör att nyttja Västtrafiks nya tåg vilka fördubblar sittplatskapaciteten. Medel har också avsatts för ny station vid Brunnsbo.

Viskadalsbanan

Fokus för de avsatta medlen ligger på stationsmiljöerna. Plattformarna behöver bli längre för att kunna hantera framtida fordon samt rustas upp för att bli attraktiva och säkra för resenärerna.

Älvsborgsbanan

Avsatta medel innehåller tidigare beslutade åtgärder om att utöka kapaciteten på Vänersborg C för att kunna inrymma tre tåg samtidigt på stationsområdet. För att förbättra trafiken prioriteras att höja hastigheten mellan Vänersborg och Herrljunga så att tågen kan anpassas med attraktiva bytestider till fjärr- och regiontåg i Herrljunga. Avsatta medel ska i första hand verka för denna hastighetshöjning.

Göteborg–Borås, ny järnväg

Ett avtal har träffats mellan Trafikverket, Västra Götalandsregionen och kommunerna i stråket om en ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Avtalet innefattar även en samfinansiering från den regionala infrastrukturplanen med 200 miljoner kronor i prisnivå 2021-02, vilket omräknat till planens prisnivå (2025-02) motsvarar 250 miljoner kronor.

Bilaga 5 Summerad redovisning utifrån regeringens direktiv

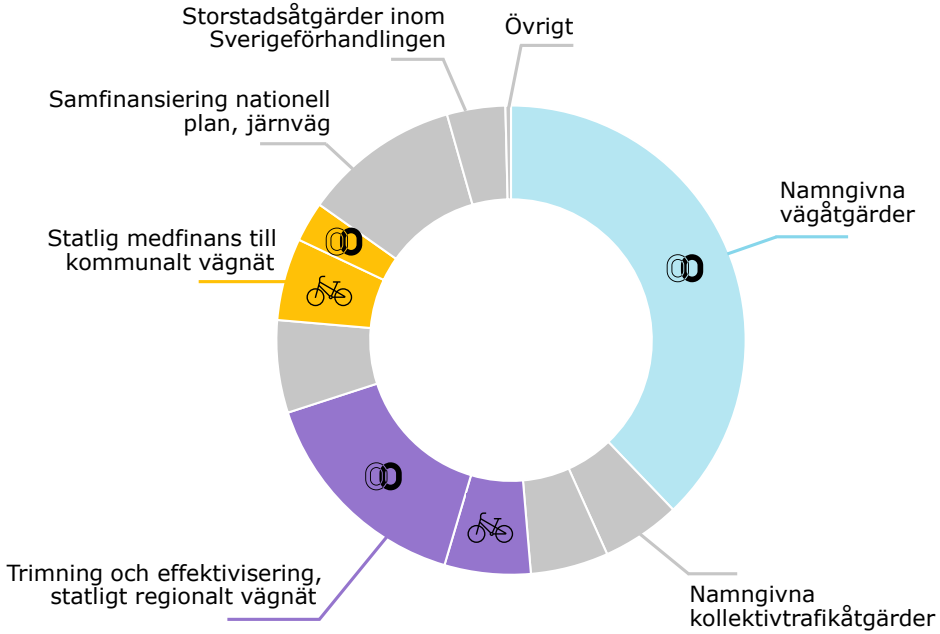
För att få del av statliga medel behöver den regionala infrastrukturplanen, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, enligt regeringens direktiv för planperioden 2026-2037 redovisa nedanstående:

Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder.
Den ekonomiska fördelningen mellan åtgärder och åtgärdsområden redovisas i kapitel 4 Fördelning av medel 2026-2037.

Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
Nationella och regionala mål och strategier ligger till grund för planförslaget. De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn utgör grundförutsättningar. Nationella och regionala mål och strategier beskrivs i kapitel 2 Förutsättningar. Västra Götalandsregionen har en strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland beslutad av regionstyrelsen som beskrivs i kapitel 3 Inriktning.

Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
Brister i den statliga transportinfrastrukturen identifieras och analyseras inom åtgärdsvalsstudier (ÅVS). En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för att parterna tillsammans ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder för att lösa bristen. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och innehåller ofta en kombination av åtgärder. Åtgärdsvalsstudier genomförs både för de politiskt prioriterade bristerna för att ta fram kandidater till nya namngivna åtgärder och för andra brister i den statliga infrastrukturen där lösningen kan hanteras med medel ur Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.

Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
Trafiksäkerhetshöjande åtgärder finns inom alla infrastrukturplanens åtgärdsområden. De åtgärder som framför allt har inriktning trafiksäkerhet är Namngivna vägåtgärder, 3 957 miljoner kronor, mindre vägåtgärder inom Trimning och effektivisering statligt vägnät, 1 664 miljoner kronor, samt trafiksäkerhetsåtgärder inom Statlig medfinans till kommunalt vägnät, 289 miljoner kronor. Satsningar på regionala och kommunala cykelvägar ger ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, totalt avsätts 1 212 miljoner kronor till cykelåtgärder. Sammantaget avsätts cirka hälften av infrastrukturplanens medel till direkt trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

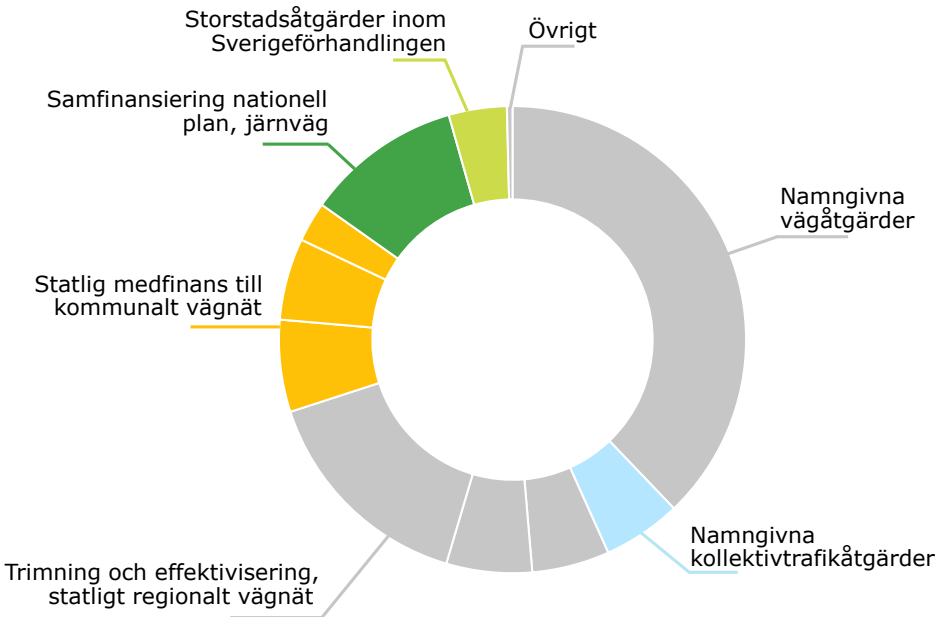


Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.

Samfinansiering till nationell plan finns inom åtgärdsområde Samfinansiering nationell plan järnväg, 1 129 miljoner kronor. Statlig medfinans finns inom Namngivna kollektivtrafikåtgärder, Statlig medfinans till kommunalt vägnät samt Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen, sammanlagt 2 534 miljoner kronor.

Miljöbedömning kopplat till planförslaget.

Miljökonsekvensbeskrivningen av infrastrukturplanen redovisas i ett separat dokument tillsammans med den utökade hållbarhetsbedömningen. Dokumentet är en del av den regionala infrastrukturplanen och finns publicerat på Västra Götalandsregionens hemsida.



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Juni 2025

Hållbarhets- och miljö-konsekvensbeskrivning

- **Remissversion Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037**

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Sammanfattning

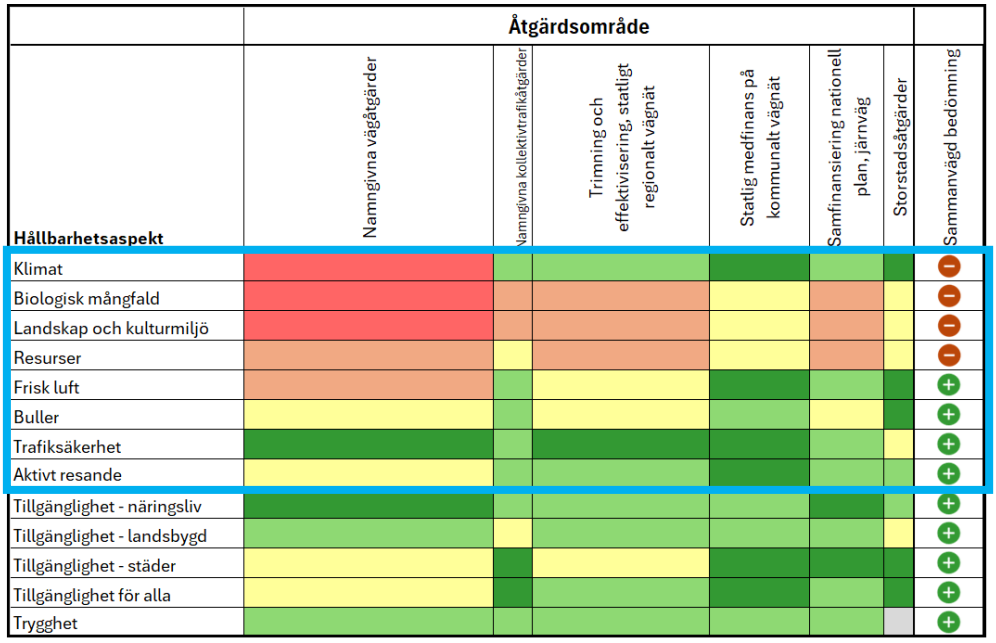
Västra Götalandsregionen (VGR) har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan, som en del av den statliga infrastrukturplaneringen. Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan som kan antas medföra betydande miljöpåverkan se till att en strategisk miljöbedömning görs. Detta ska redovisas i en *miljökonsekvensbeskrivning (MKB)*. Genom hela processen med att revidera den regionala infrastrukturplanen har en integrerad hållbarhetsbedömning gjorts, där strategisk miljöbedömning enligt miljöbalkens krav ingår.

Med utgångspunkt från avgränsningssamråd och avgränsning i sak görs i rapporten en miljökonsekvensbeskrivning avseende miljöaspekterna klimat, biologisk mångfald, landskap och kulturmiljö, resurser, frisk luft, buller, trafiksäkerhet och aktivt resande.

Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med en bredare hållbarhetsbedömning avseende aspekterna Tillgänglighet näringsliv; Tillgänglighet landsbygd; Tillgänglighet städer; Tillgänglighet för alla samt Trygghet.

Den mest påtagliga skillnaden mellan Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 jämfört med planen för 2022-2033 är att alla fyra kommunalförbund har valt att prioritera satsningar på större namngivna vägåtgärder, vilket gör att 38 procent av planramen avsätts för namngivna vägåtgärder jämfört med 31 procent i föregående plan. För övriga åtgärdsområden har endast mindre ändringar gjorts. De vägledande principerna för åtgärdsområdena Trimning och effektivisering, statlig regionalt vägnät samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät har skärpts något jämfört med föregående plan, med potentiellt positiva effekter på åtgärdsområdenas bidrag till hållbarhet.

Figur 1 ger en övergripande bild av de olika åtgärdsområdenas påverkan på respektive hållbarhetsaspekt i relation till satsade medel i infrastrukturplanen. Överlag har planen en negativ påverkan på de hållbarhetsaspekter som ingår i miljöbalken och som berör naturmiljön (Klimat, Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan), medan påverkan de hållbarhetsaspekter i miljöbalken som handlar om människors hälsa (Frisk luft, Buller, Trafiksäkerhet och Aktivt resande) samt på hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet näringsliv; Tillgänglighet landsbygd; Tillgänglighet städer; Tillgänglighet för alla samt Trygghet överlag är positiv.



Figur 1 De olika åtgärdsområdenas påverkan på respektive hållbarhetsaspekt i relation till satsade medel i infrastrukturplanen. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Potentialen för planen att bidra till ökad hållbarhet handlar inte bara om den direkta påverkan från varje enskild åtgärd eller åtgärdsområde, utan också om hur åtgärderna tillsammans bidrar till att skapa ett hållbart och inkluderande transportsystem. Därför är det viktigt att beakta åtgärdernas effekt på transportsystemet på systemnivå. Ett annat viktigt perspektiv i analysen är alternativanvändningen av medel.

Medan investeringar i utbyggd vägkapacitet stimulerar ökad biltrafik, bidrar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel till att skapa ett transporteffektivt samhälle där vägtrafiken kan minska. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar minskad trafik direkt till minskade koldioxidutsläpp, men även i ett längre perspektiv där vägtrafiken på sikt kan antas bli helt fossilfri kommer ett minskat behov av energi för transporter i ett systemperspektiv kunna bidra till minskade utsläpp, eftersom det tillgängliggör fossilfri energi för andra ändamål.

Vad gäller påverkan på den biologiska mångfalden begränsas den inte till infrastrukturens yta. Bedömningen av varje enskild åtgärds specifika påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten. Den biologiska mångfalden är satt under press från många olika aktiviteter och även om ingen aktivitet enskilt kan anses vara avgörande har resultatet sammantaget blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår. Därtill kommer

klimatförändringarna, som också sätter de naturliga ekosystemen under stor press.

Utifrån hållbarhetsbedömningen görs följande medskick till genomförandet av infrastrukturplanen:

- Med utgångspunkt i ”Munkmodellen” bör planeringen eftersträva att uppnå en grundläggande nivå av tillgänglighet och hälsa för alla människor, samtidigt som de negativa effekterna på ekologisk hållbarhet hålls inom de planetära gränserna. Det innebär att nyttor och onyttor inom olika områden inte kan kvittas mot varandra, utan att det gäller att hitta åtgärder som kan bidra till att ge alla en grundläggande tillgänglighet utan att riskera den ekologiska hållbarheten.
- Det är tydligt att det finns starka synergier mellan vissa hållbarhetsaspekter, där samma typ av åtgärder kan bidra mot flera mål och alltså bidrar till att skapa ett hållbart transportsystem med grundläggande tillgänglighet för alla. Det finns till exempel en mycket stark synergi mellan klimat, hälsa och grundläggande tillgänglighet. Främjande av gång och cykel generellt och i stråk med stor potential kan bidra både till aktivt resande och minskad klimatpåverkan, samtidigt som det förbättrar tillgängligheten för människor som inte har tillgång till bil, exempelvis barn och unga.
- Det finns också områden där det uppstår målkonflikter mellan olika hållbarhetsmål, där åtgärderna visserligen bidrar till ökad tillgänglighet, men samtidigt har en negativ påverkan på både klimat och biologisk mångfald. Breddning och nyanläggning av vägar där ny mark tas i anspråk är ett sådant exempel där målkonflikter inte går att undvika, och denna typ av åtgärder bör därför i möjligaste mån undvikas. Andra typer av åtgärder bör utformas på ett sätt så att potentiella målkonflikter begränsas. Utbyggnad av cykelvägar eller kollektivtrafikanläggningar samt ombyggnad av befintlig väg för ökad trafiksäkerhet och kortare restider bidrar också till ökad tillgänglighet, men här finns möjligheter att minska målkonflikterna genom att yta i första hand omfördelas från biltrafiken. Det är viktigt inte bara ur ett ekologiskt utan också ett ekonomiskt hållbarhetsperspektiv eftersom det innebär lägre kostnader. Det här är relevant inte minst vid beviljande av medel till kommunal infrastruktur.

Utvecklingen av transportinfrastrukturen är en långsiktig process där den stora delen av transportsystemet redan är byggt och åtgärderna i planen bara kan bidra till förändringar på marginalen. Men riktningen för den förändring av transportsystemet som ändå sker över tid avgörs trots allt av de åtgärder som genomförs. Även om förslaget till regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037 innehåller stora

satsningar på hållbart resande innebär planens starka tonvikt på satsningar på vägtrafiken en förlorad möjlighet att bidra till att skapa ett fossiloberoende transportsystem med hållbar och förbättrad tillgänglighet. Både beslutet att inte ompröva åtgärderna som ligger kvar sedan föregående plan och kommunalförbundens beslut att prioritera ytterligare satsningar på större namngivna vägåtgärder och innebär att en stor del av planramen binds upp i åtgärder med tydligt negativ påverkan på klimat och miljö, och som fortsätter att stärka bilens relativa attraktivitet.

Hållbarhets- och miljö-konsekvensbeskrivning..... 0

Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 0

Sammanfattning 1

Inledning 6

Nuläge och trender 11

Hållbarhetsmål och inriktning 15

Samråd och avgränsningar.....18

Bedömning av rimliga alternativ.....23

Hållbarhetskonsekvens-beskrivning av föreslagen plan.....27

Slutsatser och medskick 51

Referenser.....54

Bilaga 1 Nuläge och trender.....56

Bilaga 2 Formulär för prövning och analys av barnets bästa.....78

Inledning

Bakgrund

Västra Götalandsregionen (VGR) har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan, som en del av den statliga infrastrukturplaneringen. Infrastrukturplanen innehåller både åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet och statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och infrastrukturplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av regionfullmäktige. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden ansvarar för processen för revidering av infrastrukturplanen och leder genomförandet med Trafikverket som samverkanspart och utförare. Den regionala infrastrukturplanen är framarbetad i nära dialog med de fyra kommunalförbunden. Trafikverket har bistått arbetet. Västtrafik har ett särskilt ansvar för att sammanställa kollektivtrafikens infrastrukturbehov. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling, BHU.

Västra Götalandsregionen har beslutat om en strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. Målen för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland som de uttrycks i dokumentet Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland är att planeringen ska bidra till ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och med möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd – hållbar och förbättrad tillgänglighet. För gods- respektive persontransporter finns separata mål. Samtliga dessa mål ska nås utifrån principerna om att bidra till de regionala och nationella klimatmålen, att stötta utvecklingen av ett inkluderande transportsystem samt att bidra till nollvisionen för trafiksäkerhet.

Strategisk miljöbedömning, MKB och hållbarhetsbedömning

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan som kan antas medföra betydande miljöpåverkan se till att en strategisk miljöbedömning görs. Detta ska redovisas i en *miljökonsekvensbeskrivning (MKB)*. Regionala infrastrukturplaner medför enligt Miljöbedömningsförordningen

(2017:966) alltid betydande miljöpåverkan och Västra Götalandsregionen ska därför göra en strategisk miljöbedömning av infrastrukturplanen.

Genom hela processen med att revidera den regionala infrastrukturplanen har en integrerad hållbarhetsbedömning gjorts, där strategisk miljöbedömning enligt miljöbalkens krav ingår. Bedömningen har gjorts utifrån den regionala infrastrukturplaneringens roll och de möjligheter den ger. Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas (SFS 1998:808).

Potentialen för planen att bidra till ökad hållbarhet handlar inte bara om den direkta påverkan från varje enskild åtgärd eller åtgärdsområde, utan också om hur åtgärderna tillsammans bidrar till att skapa ett transporteffektivt samhälle och ett fossiloberoende och inkluderande transportsystem. Därför är det viktigt att beakta åtgärdernas effekt på transportsystemet på systemnivå. Ett annat viktigt perspektiv i analysen är alternativanvändningen av medel.

Enligt miljöbalken 6 kap. 11 § ska den strategiska miljöbedömningen identifiera, beskriva och bedöma effekterna av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av infrastrukturplanen kan antas medföra på de olika aspekter som listas i 6 kap. 2 §, med en rimlig omfattning och detaljeringsgrad. Med utgångspunkt från avgränsningssamråd och avgränsning i sak (se vidare i kapitlet Samråd och avgränsningar) görs i rapporten en miljökonsekvensbeskrivning avseende miljöaspekterna klimat, biologisk mångfald, landskap och kulturmiljö, resurser, frisk luft, buller, trafiksäkerhet och aktivt resande.

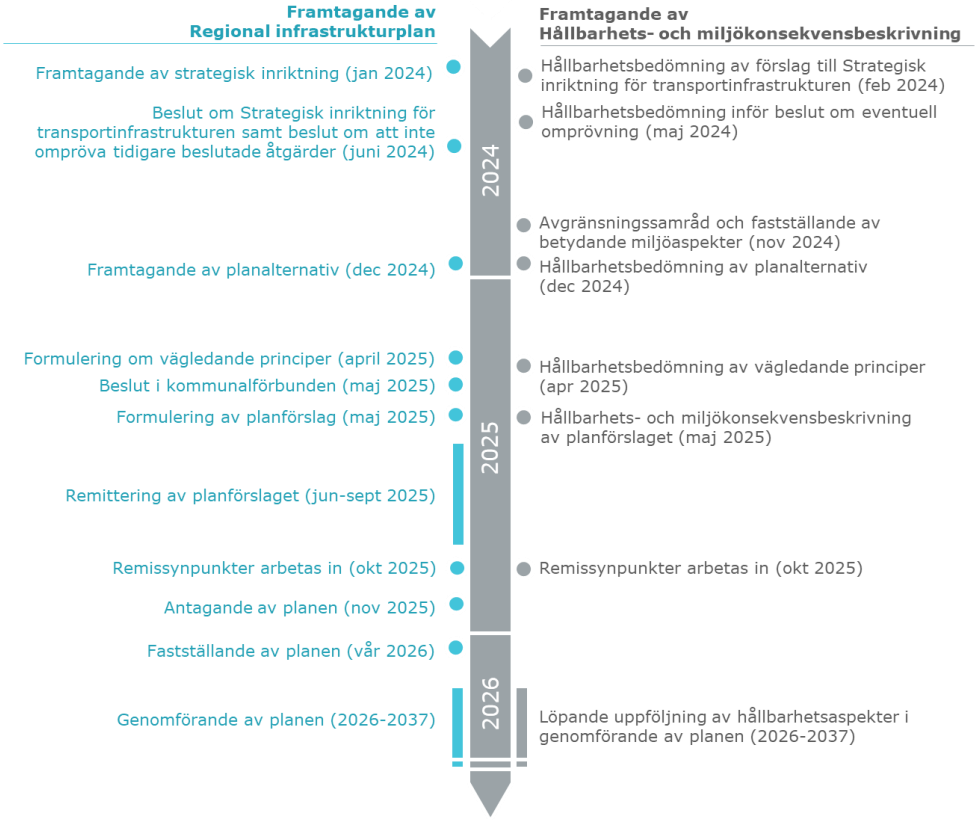
Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med en bredare hållbarhetsbedömning av planens påverkan även på andra hållbarhetsaspekter. Denna rapport benämns därför *Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning*.

Genomförande av hållbarhetsbedömning

Den pågående revideringsomgången har styrts av infrastrukturproposition och regeringens direktiv från 2025-03-20. Samtliga regioner ska redovisa sina regionala infrastrukturplaner (i direktivet benämnt länsplaner) för regeringen senast 20 januari 2026. Dessförinnan ska planerna ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. I samband med att den regionala infrastrukturplanen skickas på remiss kommer hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen av planen att vara ute på

samråd. Hållbarhetsbedömningen löper parallellt och integrerat med framtagandet av en ny plan.

En hållbarhetsbedömning görs vid varje steg och inför varje politiskt ställningstagande i processen, se Figur 2.



Figur 2 Illustration av de olika stegen i framtagandet av Regional infrastruktur och hållbarhetsbedömningen av planen

Det första steget i framtagandet av Regional infrastrukturplan för 2026–2037 var att ta fram en uppdaterad version av Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. I samband med detta gjordes en första hållbarhetsbedömning av detta underlag i februari 2024 utifrån de hållbarhetsaspekter som definierades i hållbarhetsbedömningen av den förra regionala infrastrukturplanen. Fokus för bedömningen var på huruvida dessa hållbarhetsaspekter var beaktade i förslaget. Resultatet av granskningen visade att alla hållbarhetsaspekter var beaktade i den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland, men att möjligheterna att bidra positivt till hållbarhetsaspekterna styrs av vägvalen under processen att ta fram det slutliga planförslaget. Viktiga medskick från bedömningen var följande:

- ett ökat fokus på att skapa ett transporteffektivt samhälle kan bidra positivt till många av hållbarhetsaspekterna
- ökad kunskap behövs kring hur planen kan bidra till biologisk mångfald, trygghet samt hur olika gruppers förutsättningar kan beaktas i planen
- det behövs satsningar på mindre trafiksäkerhetsåtgärder för att öka trafiksäkerheten på kort sikt, inte minst för gående och cyklister
- förutsättningarna för tillgängligheten på landsbygder behöver bevakas under framtagandet av planen
- utifrån den sociala dimensionen är satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel i det lokala samhället viktiga

Inför beslut om Strategisk inriktning gjordes också en hållbarhetsbedömning inför beslut om eventuell omprövning av tidigare beslutade åtgärder, som en del av tjänsteutlåtandet.

Från hösten 2024 medverkade Trivector Traffic som upphandlad konsult i den strategiska hållbarhetsbedömningen och har också ansvarat för framtagande av hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen.

I november 2024 genomfördes ett avgränsningssamråd med Länsstyrelsen, där de hållbarhetsaspekter som ligger till grund för hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen definierades.

Nästa steg i framtagandet av planen var att ta fram olika planalternativ och göra en hållbarhetsbedömning av dem för diskussion vid mötet i Beredningen för hållbar utveckling i december 2024. I detta skede hade direktivet att ta fram regionala infrastrukturplaner inte kommit ännu, och planramen var därför osäker. För att hantera osäkerheten definierades alternativa inriktningar utifrån tre olika hypotetiska planramar (”small”, ”medium” och ”large”). Här rörde sig diskussionen framförallt kring hur planramen skulle fördelas mellan olika åtgärdsområden, och hållbarhetsbedömningen fokuserade därför på de potentiella konsekvenserna av att fördela medlen på olika sätt. De faktiska effekterna av satsningar inom respektive åtgärdsområde beror av vilka åtgärder som genomförs och hur de genomförs. Först gjordes en generell bedömning av hur de olika åtgärdstyperna och åtgärdsområdena kan antas påverka de olika hållbarhetsaspekterna, och därefter jämfördes de olika alternativen inom respektive budgetram med varandra utifrån hur medlen fördelas mellan de olika åtgärdstyperna och åtgärdsområdena i respektive alternativ och vad det innebär för potential för positiv påverkan och risk för negativ påverkan. Alternativen och hållbarhetsbedömningen av dem presenteras i kapitlet Bedömning av rimliga alternativ.

Under våren 2025 gjordes en översyn av de vägledande principerna för åtgärdsområdena Trimning och effektivisering samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät. Som underlag för denna översyn gjordes en hållbarhetssäkring av inriktningen för åtgärdsområdena. Hållbarhetssäkringen fokuserade på hur hållbarhetsnyttan kan maximeras genom prioritering och utformning av olika åtgärder och åtgärdskategorier i planen. Hållbarhetssäkringen fungerade sedan också som underlag till bedömningen av åtgärdsområdena i hållbarhetsbedömningen av planförslaget.

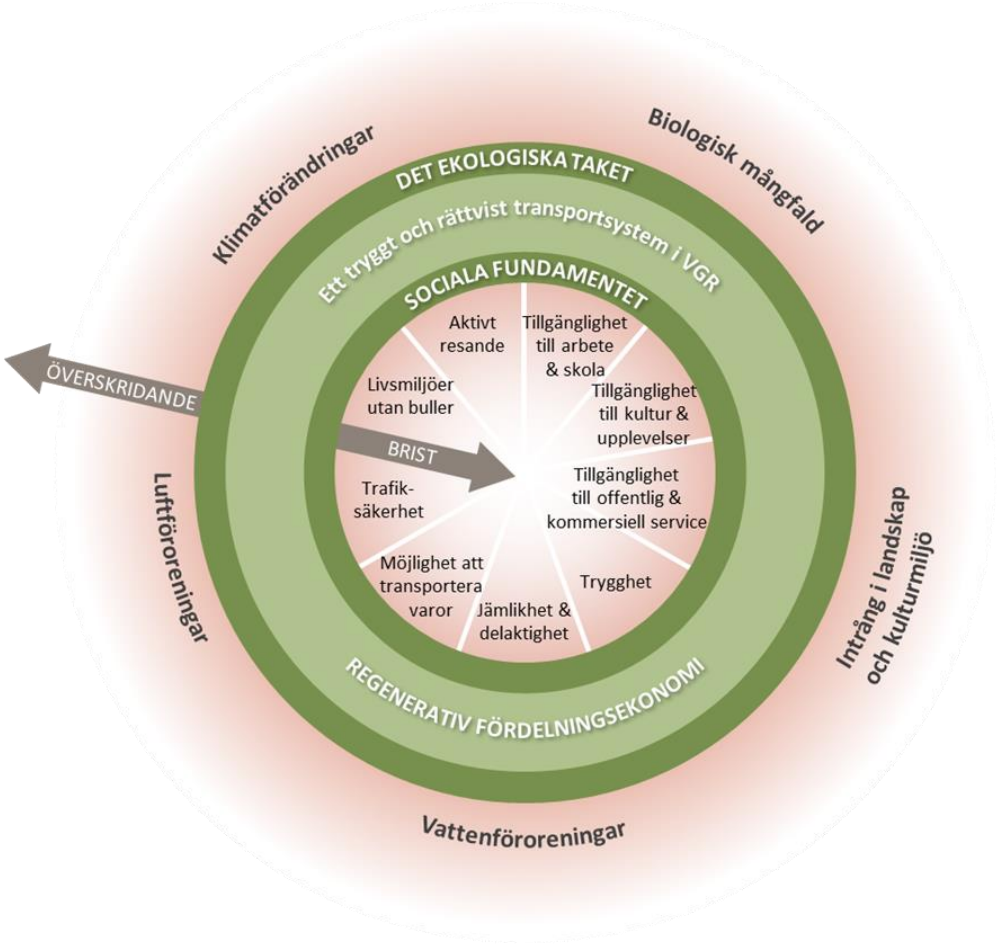
Under våren 2025 togs också en remissversion av planförslaget fram, efter beslut i kommunalförbunden och i BHU om prioriteringar av hur medel ska fördelas. En hållbarhetsbedömning gjordes också av planförslaget, vilken presenteras i denna rapport.

Munkmodellen som illustration av en hållbar utveckling

En utgångspunkt för resonemangen i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen är ”Doughnut-modellen” eller ”Munkmodellen”, som Kate Raworth lanserade 2017 i sin bok *Doughnut Economics*.[1] Modellen består av två koncentriska ringar. Den inre ringen anger en grundläggande nivå för social hållbarhet där alla människor får sina grundläggande behov tillgodosedda, och får därför inte underskridas. Den yttre ringen sätter en bortre gräns för vad jorden långsiktigt tål för att inte riskera den ekologiska hållbarheten, och får därför inte överskridas. Mellan dessa två gränser ligger ett munkformat utrymme som är både ekologiskt och socialt hållbart: ett utrymme där mänskligheten kan frodas.

Tillämpat på planeringen av transportinfrastruktur i Västra Götaland kan modellen användas för att illustrera hur investeringar i transportinfrastruktur för att bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem behöver fokusera på att tillfredsställa alla människors behov av grundläggande tillgänglighet och god hälsa (den inre ringen), samtidigt som den negativa påverkan på den ekologiska hållbarheten från transportsystemet minimeras (den yttre ringen), se Figur 3.

[1] Se Doughnut | Kate Raworth



Figur 3 Munkmodellen tillämpad på transportplaneringen i Västra Götalandsregionen. Illustration: Trivector Traffic

Nuläge och trender

En mer utförlig beskrivning av nuläge och trender finns i Bilaga 1 Nuläge och trender

Demografisk utveckling och befolkning

Västra Götaland är Sveriges näst folkrikaste region med 1,77 miljoner invånare fördelade på 49 kommuner. Regionen präglas av stark urban koncentration, där Göteborgsregionen dominerar befolkningsutvecklingen. Samtidigt finns 13 kommuner i Västra Götaland med färre än 10 000 invånare. Efter två decennier av stark tillväxt har befolkningstillväxten avmattats kraftigt under 2024. Prognoser från SCB, som hittills indikerat fortsatt tillväxt, framstår nu som överskattade. Orsakerna är både minskad

invandring och ett minskat födelseöverskott. För Sverige som helhet har födslar per kvinna minskat kraftigt under 2024 och ligger idag på 1,43, vilket är den lägsta siffran som någonsin uppmätts i Sverige. Skillnaderna mellan kommunerna i Västra Götaland är dock stora: Göteborg växer fortsatt, medan många mindre och medelstora kommuner minskar i befolkning. .[2, 3] En lägre befolkningstillväxt innebär bland annat att det dröjer längre innan det uppstår kapacitetsbrister i transportinfrastrukturen. Med tanke på att Trafikverkets samlade effektbedömningar utgår från befolkningsprognosen från 2022 kan det vara så att nyttorna av vissa åtgärder är överskattade om befolkningstillväxten blir lägre.

Resvanor och tillgänglighet

Kollektivtrafiken står för 26 procent av alla resor i regionen, vilket är klart högre än riksgenomsnittet.[4], [5] Bilresor utgör 58 procent och är särskilt dominerande på landsbygd och under helger. Gång och cykel står för totalt 14 procent av resorna. Män tenderar att resa längre sträckor med bil, medan kvinnor använder kollektivtrafik i högre utsträckning. Cyklandet är jämnt fördelat mellan könen. Variationen i färdmedelsfördelning är stor mellan kommungrupper beroende på befolkningstäthet och närhet till större orter.

Tillgången till kollektivtrafik är generellt god, särskilt i större tätorter och längs pendlingsstråk. Resandet är störst i och omkring Göteborg och längs de stora pendlingsstråken mellan regionens större städer. Enbart stadstrafiken i Göteborg-Mölndal-Partille står för omkring två tredjedelar av alla kollektivtrafikresor i regionen. På mer glesbefolkade orter och landsbygder erbjuds anropsstyrd närtrafik som komplement. Även flexlinjer används i vissa kommuner för att förbättra servicenivån för resenärer med särskilda behov.[6]

Västra Götalands största pendlingsströmmar sker till, från och inom Göteborg.[7] Betydligt fler pendlar in till Göteborg från kranskommunerna än omvänt – särskilt från Mölndal, Partille, Kungsbacka och Kungälv. Viss

---

[2] SCB (2025a) Statistikdatabasen, Folkmängd i riket, län och kommuner
[3] SCB (2025b) Statistikdatabasen, Befolkning efter region, förändringar, kön och månad
[4] VGR (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023
[5] Trafikanalys (2023) Resvanor i Sverige 2023
[6] Västtrafik (2025) Årsredovisning för Västtrafik AB, Räkenskapsåret 2024
[7] SCB (2022) Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2019–2021

inpendling sker från andra regioner till Västra Götaland, särskilt från Halland (exempelvis från Kungsbacka till Göteborg).

Miljöförhållanden

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga, vilket understryks allt tydligare i IPCC:s rapporter.[8] Vägtrafiken står för 94 procent av transportsektorns utsläpp i regionen.[9] Sedan 1990 har utsläppen minskat med 28 procent, främst via effektivare fordon och ökad användning av biobränslen. År 2024 ökade dock utsläppen kraftigt till följd av sänkt reduktionsplikt.[10] Allt fler forskare drar slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande. Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter[11] och även IPCC[12] och OECD[13] drar samma slutsats.

Statusen för biologisk mångfald i Sverige är dålig och utvecklas i negativ riktning. Vägar och järnvägar utgår cirka 2 procent av Sveriges yta, men infrastrukturens påverkan på biologisk mångfald sker inte bara genom markanspråk utan även genom barriäreffekter, störningar, trafikdödlighet och spridning av invasiva arter. Vägar fragmenterar livsmiljöer och påverkar växter, djur och vattenkvalitet negativt. Skyddsvärda områden såsom Natura 2000 och riksintressen finns i hela regionen men även övrig natur påverkas.[14] Även om den negativa påverkan från varje enskild åtgärd är begränsad har resultatet sammantaget blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår.

Infrastruktur påverkar också det visuella landskapet och kulturmiljövärden, exempelvis äldre vägsträckningar, broar och järnvägsanläggningar. Nybyggnation kan innebära oåterkalleliga förändringar.[15]

Vattentäkter kan påverkas negativt genom risk för olyckor och förorening av vattentäkter. Även vägsalt och kemikalier kan påverka grundvattnets kvalitet. Infrastrukturanläggningar inkräktar också på jordbruksmark. I

---

[8] IPCC, 2023
[9] SMHI, Nationella emissionsdatabasen
[10] Vägtrafikens utsläpp 2024
[11] Klimatpolitiska rådet, 2024
[12] IPCC, 2022
[13] OECD, 2021
[14] Naturvårdsverket, 2025
[15] Trafikverket, 2025

Västra Götaland finns över 500 000 hektar jordbruksmark, vilket är nästan en femtedel av hela rikets jordbruksmark. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken till produktiv jordbruksmark. Ny infrastruktur kan också bidra till att jordbruksmark fragmenteras så att brukningen försvåras.

Vägtrafiken är en dominerande källa till luftföroreningar. Utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken har minskat med 74 procent sedan 1990 genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. Partiklar från vägslitage har dock ökat.[16] Lokala luftproblem förekommer i tätorter med höga trafikflöden och dåligt ventilerade gaturum.

Vägtrafik är också den största bullerkällan. Nästan 2 miljoner svenskar exponeras för trafikbuller över riktvärdet. Effekterna omfattar bland annat försämrad inlärning, sömnstörningar och ökad risk för hjärt-kärlsjukdomar[17].

Antalet trafikolyckor med dödlig utgång har sjunkit i Sverige de senaste decennierna och detta gäller även Västra Götaland. Det är främst olyckor i personbil som har minskat drastiskt och en liknande utveckling ses i Västra Götaland. I regionen finns även en trend för minskat antal gående som omkommer. För övriga transportslag syns inga tydliga trender över tid. De allra flesta som omkommer i trafiken i Sverige gör det på det statliga vägnätet, och motorfordon är involverade i de flesta olyckorna. Omkomna på det kommunala vägnätet utgörs primärt av fotgängare och cyklister.[18] När det kommer till olyckor med allvarligt skadade är en merpart av olyckorna cykel- och elsparkcykelolyckor, och sådana olyckor inträffar primärt på det kommunala vägnätet. Det är därför viktigt att genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet även i det kommunala vägnätet.

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gånginfrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då en kollektivtrafikresa oftare kombineras med en gång- eller cykelresa än vad en bilresa gör.

---

[16] SMHI, Nationella emissionsdatabasen
[17] Folkhälsomyndigheten (u.å.) Vägledning om buller och höga ljudnivåer. Uttag 20250304
[18] Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024

Övriga hållbarhetsaspekter

Västra Götaland har överlag goda socioekonomiska villkor, men med tydliga skillnader mellan stad och land.[19] God tillgång till kollektivtrafik är avgörande för att motverka exkludering, särskilt för grupper med låg inkomst, utbildning eller språkkunskaper. [20]

FN:s konvention om barnets rättigheter är svensk lag sedan 1 januari 2020. Barn är en särskilt utsatt grupp i trafiken och upplever den på andra sätt än vuxna. Få unga uppnår aktivitetsrekommendationer för aktiv transport idag. Det lokala resandet är viktigt för barn och unga och satsningar på cykel, gång och kollektivtrafik är viktiga för att öka barns tillgänglighet eftersom det oftast är dessa färdmedel barn reser med på egen hand.

För äldre ökar behovet av gång- och kollektivtrafik i takt med minskad körförmåga. Fysisk tillgänglighet i närmiljön är avgörande för trygg och självständig mobilitet för både barn och äldre.[21] Personer med funktionsnedsättning reser generellt mindre och är mer beroende av hinderfri tillgång till kollektivtrafik och offentliga miljöer. Tillgänglighetsriktlinjer är centrala.[22]

Resvanor är olika mellan stad och landsbygd, men ofta mindre än förväntat. Resorna är längre på landsbygd och bilberoendet är högre. Utbudsskillnader i infrastruktur är avgörande.[23]

Hållbarhetsmål och inriktning

Mål för transportplaneringen

Globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030)

Agenda 2030 är antagen av FN:s medlemsländer och innefattar 17 globala mål för en hållbar utveckling (se Figur 4). Målen syftar till att avskaffa

---

[19] Boverket (2025) Segregationsbarometern, Västra Götalands län
[20] Berg, J., mfl. (2019) Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden. K2 Outreach 2019:2
[21] Folkhälsomyndigheten, u.å.
[22] Boverket, 2025
[23] Västra Götalandsregionen, 2023

extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa samt lösa klimatkrisen.

Figur 4 Agenda 2030 med de 17 globala målen för hållbar utveckling

Transportpolitiska målen

Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Till det övergripande målet hör ett funktionsmål och ett hänsynmål som ska ses som jämbördiga, men för det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet innehåller också två etappmål:

- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.[24]

Trafikverkets målbild 2030

Trafikverkets rapport *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle* beskriver en målbild för transportsystemet till år 2030 som är en konkretisering av relevanta mål i Agenda 2030 samt de nationella transportpolitiska målen.

I formuleringen av hållbarhetsaspekter och bedömningskriterier tar denna Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning sin utgångspunkt i Trafikverkets rapport, men med viss anpassning till förutsättningarna i Västra Götaland. Klimatlagen och Nollvisionen är andra utgångspunkter, likaså FN:s konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen), som blev svensk lag i januari 2020.

Strategisk inriktning för transport-infrastrukturen i Västra Götaland

Att verka för hållbara transportlösningar är en förutsättning för att uppnå de politiska målsättningarna om en hållbar regional utveckling i Västra Götaland. Västra Götalandsregionen har tagit fram en strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland (Västra Götalandsregionen, 2024) som har legat till grund för infrastrukturplanen. Den regionala inriktningen för transportinfrastrukturen tar avstamp i de nationella transportpolitiska målen. I inriktningsunderlaget redovisas regionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen. Inriktningen beskrivs i Figur 5.

[24] Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

Figur 5 Mål för den regionala infrastrukturplaneringen.

Samråd och avgränsningar

Avgränsningssamråd

Inom ramen för en strategisk miljöbedömning ska, enligt 6 kap 10§ miljöbalken, ett avgränsningssamråd genomföras med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av infrastrukturplanen. Avgränsningssamråd har genomförts med Länsstyrelsen i Västra Götaland vid två tillfällen, maj 2024 och november 2024.

På samrådet i november lyfte Länsstyrelsen särskilt nedanstående punkter:

- Det är viktigt att tydliggöra i miljökonsekvensbeskrivningen hur man jobbat med planalternativ och översiktligt beskriver vad de olika planalternativen skulle få för konsekvenser
- Länsstyrelsen tycker att det är bra att ha med klimatpåverkan från anläggningsskedet i bedömningen. Det kan dock behövas en skala med fler steg för att visa att det kan vara mer eller mindre stor negativ påverkan från infrastrukturen för olika åtgärdsområden.

- Det är viktigt att miljöbedömningen hanterar frågan om påverkan på jordbruksmark, vilket lagts till som en del av aspekten Resurser tillgängliga för människan.

Avgränsning i tid och rum

Den aktuella planen som är föremål för analys omfattar åtgärder för 2026–2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar ”effekter på kort, medel-lång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2037, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2037.

Bedömningen av miljökonsekvenser och sociala konsekvenser omfattar hela Västra Götaland. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i bedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av problemen som svenska åtgärder råder över.

Antagande om nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen (och den sociala konsekvensbedömningen) ska redovisa de betydande effekter som genomförandet av planen eller programmet kan antas medföra. Det betyder att bedömningen avser skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Bedömningarna förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan. Nollalternativet utgår från nu gällande plan och dagens politik och kända beslut. Eftersom planerna har en genomförandetid på 12 år men uppdateras vart fjärde år återstår två tredjedelar av planen för 2022–2033 att genomföra, och de delar som återstår av planen för 2022–2033 används därför som nollalternativ.

Avgränsning av miljöaspekter

De hållbarhetsaspekter som ingått i den strategiska miljöbedömningen finns sammanfattade i Tabell 1 nedan.

Tabell 1 Hållbarhetsaspekter som ingått i den strategiska miljöbedömningen

Hållbarhetsaspekt	**Målformulering**
Klimat	Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive flyg) ska vara minst 70 procent lägre 2030 jämfört med 2010 och senast 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp.
Biologisk mångfald	Den biologiska mångfalden och gröna infrastrukturen har stärkts så att ekosystemtjänster kan fortsätta att levereras.
Landskap och kulturmiljö	All infrastruktur ska vara landskapsanpassad. Kulturmiljöns värden bevaras, används och utvecklas.
Resurser tillgängliga för människan	Vid alla konfliktsträckor mellan väg- och järnvägsanläggningar och vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen är föroreningsrisken acceptabel. Förutsättningar för jordbruk försämras inte genom påverkan på produktionsförmåga.
Frisk luft	Utsläppen från transportsektorn har minskat så att miljökvalitetsmålet Frisk luft för NO2 i urban bakgrund och PM10 i gaturum uppnås.
Buller	Antalet utsatta för trafikbuller över riktvärdena ska minska med 50 procent jämfört med 2015 och ingen ska utsättas för buller på mer än 10 dB över riktvärden.
Trafiksäkerhet	Minst 50 procent färre dödas och minst 25 procent färre skadas allvarligt i vägtransportsystemet jämfört med ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.
Aktivt resande	Transportsystemet planeras och utformas för en ökad andel hållbart resande.

Avgränsning av övriga hållbarhetsaspekter

Utöver den lagstadgade miljöbedömningen har en bedömning också gjorts av hur de olika planalternativen bidrar till hållbarhet i bredare bemärkelse. De hållbarhetsaspekter som bedömts i den vidare hållbarhetsbedömningen finns sammanfattade i Tabell 2.

Tabell 2 Hållbarhetsaspekter som bedömts utöver de aspekter som ingår i den strategiska miljöbedömningen

Hållbarhetsaspekt	**Målformulering**
Tillgänglighet i hela regionen Näringsliv	Stärka näringslivets konkurrenskraft genom kapacitetsstarka och tillförlitliga transportlösningar. Möjliggöra ett effektivt samutnyttjande av trafikslagen.
Tillgänglighet i hela regionen Landsbygd	I landsbygderna har medborgarna tillgänglighet till arbete/skola, offentlig och kommersiell service samt kultur och upplevelser. Näringslivet har tillgång till utbildad arbetskraft och marknader.
Tillgänglighet i hela regionen Städer	Tillgängligheten i städer tillgodoses i första hand genom hållbara, samordnade och delade transportlösningar med hög tillförlitlighet, vilket också möjliggjort attraktivare stadsmiljöer.
Tillgänglighet för alla - jämlikhet och delaktighet	Alla invånare, oavsett ålder, kön, bakgrund eller ekonomi kan använda transportsystemet för sin grundläggande tillgänglighet.
Trygghet	Transportsystemet upplevs tryggt att använda och vistas i.

Analysmetoder

Underlag

Vid hållbarhetsbedömningen har huvudsakligen Trafikverkets Samlade effektbedömningar (SEB:ar) använts som underlag för bedömning av namngivna väg- och kollektivtrafikåtgärder. Bedömningsgrunderna för de olika hållbarhetsaspekterna så som de definierats vid samrådet skiljer sig i vissa fall från utgångspunkterna för bedömningen av motsvarande aspekter

i SEB:arna, vilket gör att bedömningen kan vara delvis olika. Det är inte heller alla aspekter som bedömts i SEB:arna och då har Trivector Traffics konsulter gjort en expertbedömning utifrån beskrivningen av åtgärden i SEB:en och kända effektsamband. För namngivna kollektivtrafikåtgärder finns enbart SEB:ar framtagna för de åtgärder som är planerade att byggstartas under planens första fyra år. För åtgärder där aktuell SEB saknas har bedömningen gjorts utifrån beskrivningar av åtgärderna i kombination med bedömningar av liknande åtgärder. Åtgärdsområdena Trimning och effektivisering samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät har bedömts utifrån de vägledande principerna som ska styra inriktningen för dessa områden.

Analys av bidrag i förhållande till satsade medel

Bedömningen av planförslagets betydande påverkan på miljö och social hållbarhet ska ses synonymt med riktningsförändringar. Betydande positiv påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål och i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet. Betydande negativ påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning bort från uppsatta mål och i negativ riktning gentemot nollalternativet.

Bedömningsmatris

I hållbarhetsbedömningen av planen har namngivna åtgärder och potter bedömts utifrån en femgradig skala, se Tabell 3.

Tabell 3 Bedömningsskala för hållbarhetsbedömningen

Bedömningsskala	Med detta avses
Motverkar måluppfyllelse (1)	En utveckling eller ett bidrag som går i motsatt riktning än mot måluppfyllelse och därmed motverkar måluppfyllelse.
Osäkerhet innebär risk för att måluppfyllelsen motverkas (2)	Osäkerheter om förväntad utveckling eller bidrag är sådan att det finns risk för en utveckling i en riktning som motverkar måluppfyllelse. Exempel på osäkerheter är: osäkerheter kring genomförande av åtgärder, osäkerheter om åtgärders effekter eller osäkerheter om annan samhällsutveckling.
Varken bidrar eller motverkar (3)	Ett genomförande av åtgärden medför et försumbart bidrat till måluppfyllelsen.
Möjlighet/potential att bidra till måluppfyllelse (4)	En utveckling eller ett bidrag med ett möjligt bidrag till måluppfyllelse. Men det råder osäkerhet om bidraget kommer att realiseras. Det kan vara osäkerheter i samhällsutveckling, osäkerheter var och hur åtgärder kommer att genomföras eller osäkerheter om åtgärders effekt.
Bidrar till måluppfyllelse (5)	En utveckling eller bidrag i riktning med måluppfyllelse. Bedömningen innebär inte att mål uppfylls, utan just ett bidrag i målets riktning.
Ej bedömningsbar (X)	Går inte att bedöma just nu

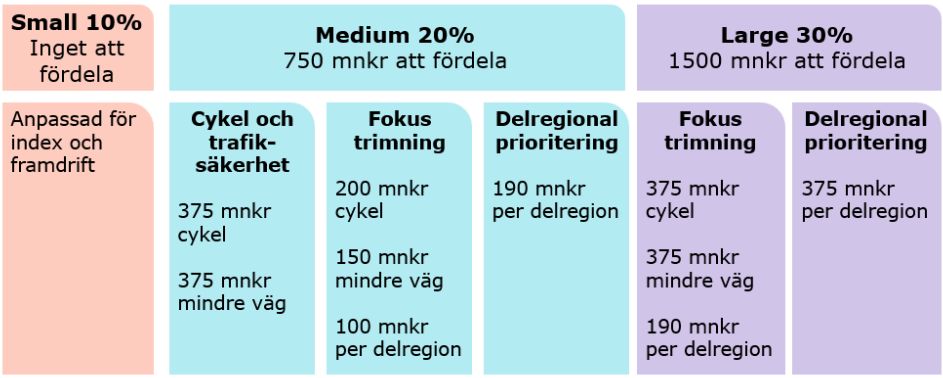
Först gjordes en bedömning av alla namngivna åtgärder och av respektive åtgärdsområde vilket lades in i en matris, och därefter gjordes en sammanvägd bedömning av varje åtgärdsområdes samlade påverkan. För att ge en överblick över hur planens medel fördelas mellan åtgärder med olika påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna skapades en matris där påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna relaterades till kostnaden för respektive åtgärdsområde.

Bedömning av rimliga alternativ

Som en del av den strategiska miljöbedömningen av den regionala infrastrukturplanen ska en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ göras med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd. För att uppfylla syftet med den strategiska miljöbedömningen behöver formuleringen och bedömningen av alternativ göras i ett skede av planeringen där planens innehåll fortfarande är öppet för diskussion. Det innebar att formuleringen och bedömningen av alternativ här skedde i ett skede av planeringsprocessen då det fortfarande fanns stora osäkerheter både kring planramen och kring kostnader för olika åtgärder. För att hantera osäkerheten i budgetramen användes tre olika hypotetiska budgetramar, där budgeten ökar med 10, 20 respektive 30 procent jämfört med gällande plan.

Redan då alternativgenereringen gjordes hade ett politiskt beslut fattats om att de namngivna åtgärder som fanns i planen sedan tidigare skulle ligga kvar och inte omprövas, vilket innebär att dessa åtgärder ingår i samtliga alternativ oavsett budgetram. I framtagandet av alternativ gjordes också en uppräkning av kostnaderna för både namngivna åtgärder och åtgärdsområden utifrån antaganden om att kostnadsnivån ökat med 30% för väg och 25% för järnväg. Tillsammans innebar detta att en stor andel av planramen redan var intecknad, och att skillnaderna mellan de olika studerade alternativen därför blev begränsad.

Den generella kostnadsnivån för infrastrukturåtgärder har ökat kraftigt de senaste åren. I det scenario där budgeten enbart ökar med 10 procent (”Small”) fanns därför väldigt lite flexibilitet i hur tillkommande medel kunde fördelas mellan olika åtgärdsområden om inte kraftiga förändringar skulle göras jämfört med tidigare inriktning, och för denna budgetram formulerades därför bara ett alternativ. För scenario Medium (+20%) formulerades tre alternativ, och för scenario Large (+30%) två alternativ, se Figur 6 nedan.



Figur 6 Överblick över budgetramar och alternativ vid tidpunkten för hållbarhetsbedömning av alternativen i december 2024. I detta skede av planeringsprocessen fanns stora osäkerheter både kring planramen och kring kostnader för olika åtgärder.

Beskrivning av bedömda alternativ

Small

I budgetram Small finns i praktiken inga nya medel att fördela, och i det förslag som formulerats inom denna budgetram är fokus att kunna fortsätta utföra åtgärder i trimningsåtgärder i samma takt som nuvarande plan. Jämfört med gällande plan innebär det på totalen en omfördelning av medel från namngivna åtgärder till trimningsåtgärder.

Medium

I budgetram Medium finns 750 miljoner i obundna medel att fördela. Tre olika sätt att fördela medlen studerades:

- I alternativet Cykel och trafiksäkerhet fördelas dessa medel lika mellan cykelåtgärder och mindre vägåtgärder, 375 miljoner kronor vardera.
- I alternativet Fokus trimning avsätts 200 miljoner till cykelåtgärder, 150 miljoner till mindre vägåtgärder och därutöver får varje kommunalförbund 100 miljoner vardera att fördela utifrån delregionala prioriteringar.
- I alternativet Delregional prioritering får kommunalförbunden prioritera alla tillkommande medel, vilket innebär cirka 190 miljoner för varje kommunalförbund att fördela.

Large

I budgetram Large finns 1 500 miljoner kronor i obundna medel att fördela. Två olika sätt att fördela medlen studerades:

- I alternativet Fokus trimning fördelas hälften av dessa medel till cykelåtgärder och mindre vägåtgärder vilket innebär 375 miljoner till respektive åtgärdsområde, medan återstående hälft fördelas för kommunalförbunden att prioritera, cirka 190 miljoner per kommunalförbund.
- I alternativet Delregional prioritering fördelas alla tillkommande medel för kommunalförbunden att prioritera, cirka 375 miljoner per kommunalförbund.

Hållbarhetsbedömning av alternativen

De bedömda alternativen har i olika grad potential att bidra till ett fossilfritt transportsystem och hållbar och förbättrad tillgänglighet, vilket är den övergripande riktning för infrastrukturplaneringen i Västra Götalandsregionen som pekas ut i Strategisk inriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen i Västra Götaland.

Särskilt viktiga satsningar är fortsatt trafiksäkerhetsarbete i statligt regionalt vägnät. För det lokala resandet och för ökad andel hållbart resande och ökad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister har statlig medfinansiering i kommunalt vägnät stor betydelse. Namngivna kollektivtrafikåtgärder spelar också en viktig roll för att bygga ett robust och hållbart transportsystem med ökad andel hållbara resor, medan större vägåtgärder visserligen har potential att bidra till ökad trafiksäkerhet och till näringslivets konkurrenskraft, men till priset av negativ påverkan på klimat och biologisk mångfald. En viktig aspekt att ta hänsyn till är också alternativanvändningen av de medel som binds upp i namngivna vägåtgärder.

Det är tydligt att budgetramen påverkar förutsättningarna för sammansättningen av planen och därmed också planens möjliga hållbarhetspåverkan. Vid en begränsad planram enligt scenario Small finns inga medel att göra satsningar på nya namngivna åtgärder, vilket minskar risken för negativ påverkan på klimat och biologisk mångfald som generellt är störst från större åtgärder. Vid en större planram i scenario Medium eller Large finns större möjligheter att prioritera åtgärdsområden med stor potential att bidra till ökad hållbarhet, men å andra sidan också möjlighet att finansiera namngivna vägåtgärder som riskerar att påverka klimat och biologisk mångfald negativt. Inom båda dessa budgetramar finns

planalternativ formulerade som tydliggör valet mellan att å ena sidan prioritera trimningsåtgärder för cykel och trafiksäkerhet, och å andra sidan avsätta medel för kommunalförbunden att själva prioritera.

De planalternativ som innebär en starkare styrning av hur medlen fördelas mellan åtgärdsområdena (framförallt alternativet Cykel och trafiksäkerhet för Medium men även Fokus trimning för både Medium och Large) har en mer säker hållbarhetsnytta eftersom det är tydligare styrt vilka åtgärdsområden som prioriteras. Det finns stora möjligheter för kommunalförbunden att prioritera åtgärder som stöttar ett transporteffektivt samhälle, så i princip har dessa alternativ en lika stor potential att bidra till hållbarhetsmålen som de hårdare styrda alternativen, men samtidigt finns också möjligheten för kommunalförbunden att prioritera namngivna vägåtgärder vilket innebär att det finns en betydande risk för mer negativ påverkan på hållbarhet.

Slutsatser från bedömningen av alternativ

Potentialen för de olika åtgärdsområdena att bidra till ökad hållbarhet handlar inte bara om den direkta påverkan från varje enskild åtgärd, utan också om hur åtgärderna tillsammans bidrar till att skapa ett transportsystem med förmåga att uppfylla målen. Även om namngivna vägåtgärder kan skapa stora nyttor för till exempel trafiksäkerhet och näringslivets tillgänglighet innebär de också generellt en stor negativ påverkan på klimat och biologisk mångfald, och potentiellt också på resurser och landskap. Satsningar på namngivna vägåtgärder innebär också att mycket medel binds upp i några få men kostsamma åtgärder, medel som annars hade kunnat läggas på andra satsningar med andra nyttor. Mindre åtgärder på befintlig infrastruktur har generellt mindre negativ hållbarhetspåverkan, och nyttorna fördelar sig på fler grupper och kan täcka en större geografi. De potentiella nyttorna av att satsa på större eller mindre åtgärder behöver därför vägas mot varandra.

Från bedömningen av alternativ gjordes följande medskick för utformningen av vägledande principer för åtgärdsområdena:

- Anpassa åtgärdsplaneringen utifrån de olika geografiska förutsättningarna men alltid utifrån ambitionen om att skapa ett transporteffektivt samhälle.
- Sträva efter att hitta åtgärdspaket där olika åtgärder kompletterar varandra, till exempel utifrån hur olika färdmedel kan komplettera

varandra eller hur åtgärder som ökar trafiksäkerheten också kan bidra till attraktiva samhällen. Ett sådant exempel är rätt hastighet.
- Det lokala resandet är betydelsefullt för många resenärsgrupper, särskilt för barn och unga. Därför är det viktigt att främja hållbart resande i tätorter och att planera för säker och trygg tillgänglighet till funktioner med särskild betydelse för barn och unga.
- Prioritera trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gående och cyklister samt för det lågtrafikerade vägnätet.

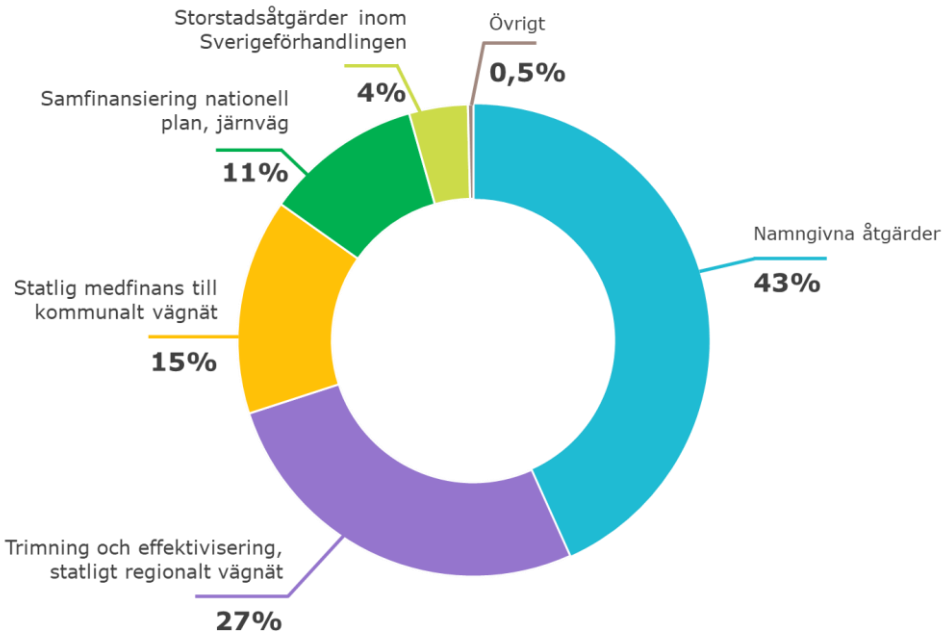
Hållbarhetskonsekvens-beskrivning av föreslagen plan

Förslag till Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037

Fördelningen av medel mellan olika åtgärdsområden i infrastrukturplanen grundar sig i regionala och nationella mål och politiska viljeinriktningar. Den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland har varit utgångspunkt för infrastrukturplanens konkreta innehåll och prioriteringar. Utifrån de olika regionala förutsättningar valdes ett alternativ där utrymmet för cykel och mindre trafiksäkerhetsåtgärder på statliga vägar förstärkts samt att kommunalförbunden får en större utrymme för delregionala prioriteringar utifrån delregionala förutsättningar med 290 miljoner kronor avsatta för respektive kommunalförbund. Alla fyra kommunalförbunden har valt att prioritera större namngivna vägåtgärder vilket gör att 38 procent av planramen avsätts för namngivna vägåtgärder, jämfört med 31 procent i föregående plan. För övriga åtgärdsområden har endast mindre justeringar gjorts.

Figur 7 visar hur medlen fördelas mellan de olika åtgärdsområdena i planförslaget och Tabell 4 visar mer i detalj hur medel fördelas också inom respektive åtgärdsområde.

Innehållet i de olika åtgärdsområdena beskrivs i kommande avsnitt och en mer utförlig beskrivning av infrastrukturplanens innehåll finns i plandokumentet.



Figur 7 Fördelning av medel mellan infrastrukturplanens åtgärdsområden

Tabell 4 Fördelning av medel mellan och inom infrastrukturplanens åtgärdsområden

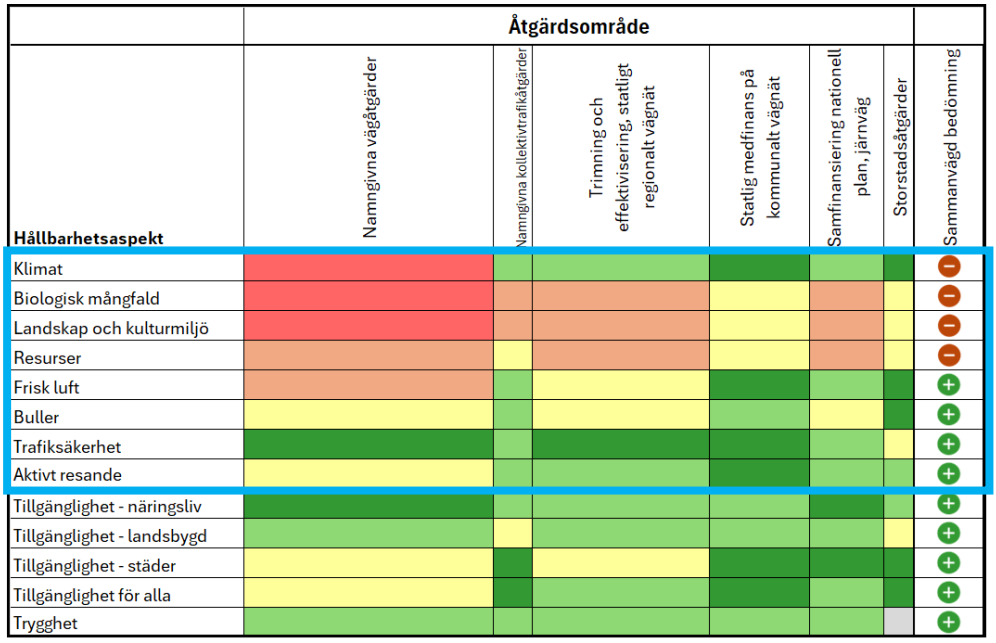
Större namngivna vägåtgärder	38%
Större namngivna kollektivtrafikåtgärder	5%
Trimning och effektivisering, statlig regionalt vägnät	27%
Kollektivtrafikåtgärder	4%
Cykelåtgärder	6%
Mindre vägåtgärder	17%
Statlig medfinans till kommunalt vägnät	15%
Kollektivtrafikåtgärder	6%
Cykelåtgärder	6%
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	3%
Samfinansiering nationell plan, järnväg	11%
Storstadsåtgärder (Sverigeförhandlingen)	4%
Övrigt inkl ofördelade medel	0,4%

Samlad bedömning av planens påverkan

I den samlade bedömningen av planens påverkan är en central utgångspunkt Munkmodellens betoning på att planeringen behöver fokusera på att tillfredsställa alla människors grundläggande behov utan att de planetära gränserna överskrids. Det innebär att positiva effekter inom ett område inte kan kompensera för negativa effekter inom ett annat område.

Infrastrukturplanens påverkan handlar inte heller bara om den direkta påverkan från varje enskild åtgärd eller åtgärdsområde, utan också om hur åtgärderna tillsammans bidrar till den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet, som kan bli mer eller mindre hållbart beroende på vilka åtgärder som genomförs. Därför är det viktigt att också beakta åtgärdernas effekt på transportsystemet på systemnivå. Även om den stora delen av transportsystemet redan är byggt och de förändringar som planen kan bidra till sker på marginalen sker en utveckling av transportsystemet över tid och riktningen för den utvecklingen avgörs av de åtgärder som genomförs. Även om stora satsningar görs på hållbart resande kommer inriktningen för transportsystemet som helhet inte att förändras om det samtidigt görs ännu större satsningar som gynnar biltrafiken. Ett annat viktigt perspektiv i analysen är därför alternativanvändningen av medel i infrastrukturplanen.

Figur 8 ger en övergripande bild av de olika åtgärdsområdenas påverkan på respektive hållbarhetsaspekt. Överlag har planen en negativ påverkan på de hållbarhetsaspekter som ingår i miljöbalken och som berör naturmiljön (Klimat, Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan), medan påverkan de hållbarhetsaspekter i miljöbalken som handlar om människors hälsa (Frisk luft, Buller, Trafiksäkerhet och Aktivt resande) samt på övriga hållbarhetsaspekter överlag är positiv.



Figur 8 Samlad bedömning av planens påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna.

I kommande avsnitt görs en mer fördjupad beskrivning av planens påverkan på respektive hållbarhetsaspekt, och därefter görs en mer detaljerad bedömning per åtgärdsområde. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Klimat

Sammantaget bedöms planen ha en negativ påverkan på klimatet, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

För att planen ska ha potential att bidra till minskad klimatpåverkan i enlighet med det nationella målet har valet av åtgärder stor betydelse. Som framgår av bedömningsmatrisen har större vägåtgärder generellt mest negativ påverkan på klimatet. Större åtgärder (både vägåtgärder och kollektivtrafikåtgärder) har större klimatpåverkan från byggskedet än mindre ombyggnationer och cykelvägar. Större vägåtgärder leder generellt också sett till att biltrafiken ökar genom inducerad trafik, vilket innebär att de fram till att bilflottan är fullt ut fossilfri motverkar målet om minskad klimatpåverkan. Även om bilflottan elektrifieras på längre sikt kommer det att dröja innan de fossila drivmedlen fasats ut. Trafikverkets kalkyler av klimatpåverkan i SEB:arna baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås genom att andelen fossilfria drivmedel successivt höjs fram

till 2045 samtidigt som elektrifieringstakten ökar.[25] Detta antagande bygger dock på att reduktionsplikten successivt höjs och att andelen elfordon successivt ökar. Som konstaterades i nulägesbeskrivningen visar preliminära data att koldioxidutsläppen från transportsektorn ökade under 2024 då reduktionsplikten pausades.

Större kollektivtrafikåtgärder har potential att flytta över resor från bil till hållbara färdmedel och därmed minska klimatutsläppen, likaså satsningar på cykelinfrastruktur i områden med stora resandeströmmar. Mindre trimningsåtgärder har generellt en mindre påverkan från byggskedet och i den mån satsningarna görs på cykel och kollektivtrafik kan de bidra till att skapa ett mer transporteffektivt samhälle för persontransporter, vilket kan ha stor betydelse för transportsystemets klimatomställning. Den största delen av satsningarna på Trimning och effektivisering på statligt regionalt vägnät görs dock på mindre vägåtgärder, och dessa åtgärder har mer varierande påverkan på transportsektorns klimatmål. Åtgärder som möjliggör längre och tyngre lastbilar samt intermodala lösningar kan bidra till ett transporteffektivt godstransportsystem med potential att minska klimatpåverkan. Trafiksäkerhetsåtgärder kan visserligen passa in i ett transporteffektivt samhälle, men bidrar inte till omställningen av transportsystemet på längre sikt. Åtgärder som möjliggör ökade hastigheter kan däremot öka vägtrafikens attraktivitet och därmed motverka transportsektorns klimatomställning.

Jämfört med nollalternativet innebär planen att ytterligare sex namngivna vägåtgärder finansieras. Åtgärden Suicidskydd på Tjörnbron har dock en obetydlig klimatpåverkan eftersom det enbart är en trafiksäkerhetsåtgärd som inte påverkar trafiken. Två nya namngivna kollektivtrafikåtgärder och fortsatta satsningar på kollektivtrafik och cykel i form av mindre åtgärder stärker förutsättningarna för hållbart resande och ett transporteffektivt samhälle, men satsningarna är inte tillräckliga för att förändra inriktningen för transportsystemet ens på marginalen. Även om satsningarna på hållbart resande i sig har potential att bidra till utsläppsminskningar bedöms dessa utsläppsminskningar inte vara tillräckliga för att kunna kompensera för utsläppen som genereras från byggskedet och från den ökade vägtrafik som satsningarna på vägåtgärder ger upphov till.

---

[25] https://bransch.trafikverket.se/contentassets/7e1063efbcfd4b34a4591b0d4e00f855/2024/prognos-for-persontrafiken-2045--trafikverkets-basprognoser-2024.pdf

Biologisk mångfald

Sammantaget bedöms planen påverka den biologiska mångfalden negativt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Den biologiska mångfalden riskerar enligt de samlade effektbedömningarna att påverkas negativt av flera av de större namngivna vägåtgärderna. Jämfört med nollalternativet tillkommer fyra namngivna vägåtgärder som leder till negativ eller mycket negativ påverkan på biologisk mångfald. Även om åtgärder i form av viltstängsel och faunapassager ingår i vissa av åtgärderna kan detta inte fullt ut kompensera för den negativa påverkan av att livsmiljöer störs eller förstörs. Större namngivna kollektivtrafikåtgärder genomförs till övervägande del i urbana miljöer varför de inte påverkar den biologiska mångfalden i någon större utsträckning. För de mindre åtgärderna går det inte att fullt ut bedöma påverkan i detta skede eftersom det inte är klart vilka åtgärder som kommer att genomföras, men under förutsättning att de vägledande principer som satts upp för fördelningen av medel till åtgärder i statligt regionalt vägnät och för statlig medfinansiering till kommunalt vägnät följs bör påverkan på biologisk mångfald från de mindre åtgärderna bli begränsad.

Genom åren har en kutym utvecklats som innebär att ansvaret för att hantera brister i miljöanpassning i befintligt vägnät helt kommit att ligga på Trafikverket och nationell plan. Men enligt aktuella förordningar finns inte någon sådan bindning. Inte heller görs någon sådan låsning i Trafikverkets regleringsbrev där Regeringen ger instruktioner om hur medel i transportplanerna får användas. Tvärtom, de regionala infrastrukturplanerna förutsätts hantera samma ansvar som omfattar Trafikverket, det vill säga de Transportpolitiska målen inklusive Hänsynsmålen. I regleringarna öppnas också för medfinansiering till miljöåtgärder på både kommunala vägar och enskilda vägar.[26] Det hade alltså varit möjligt för den regionala infrastrukturplanen att bidra positivt till biologisk mångfald genom att avsätta medel för miljöanpassnings-åtgärder i befintligt vägnät, men några sådana åtgärder ingår inte i planförslaget.

Landskap och kulturmiljö

Landskap och kulturmiljö kan framförallt påverkas av större åtgärder, men påverkan beror på var åtgärderna genomförs. Generellt har vägåtgärder oftare en negativ påverkan på landskap och fornlämningar, medan

[26] Anders Sjölund (2024) Biologisk mångfald och regional infrastrukturplan, dokumentation från workshop. Trivector rapport 2024:62

kollektivtrafikåtgärder i form av bytespunkter och stationer oftare har en negativ påverkan på kulturmiljön i staden. Flera av de tidigare beslutade större åtgärderna har en negativ påverkan på landskap och/eller kulturmiljö. Av de nya åtgärderna har flera viss negativ påverkan på landskap och/eller kulturmiljö, även om påverkan från de åtgärder som tillkommer är mindre omfattande än från de åtgärder som tidigare beslutats. Påverkan från mindre åtgärder kan antas bli mer begränsad, men de vägledande principerna lyfter inte fram landskap och kulturmiljö som prioriteringsgrunder för fördelning av medel.

Sammantaget bedöms planen påverka landskap och kulturmiljö negativt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Resurser tillgängliga för människan

Sammantaget bedöms planen som helhet ha en negativ påverkan på resurser tillgängliga för människan, men i jämförelse med nollalternativet sker ingen negativ påverkan.

Risken för påverkan på resurser tillgängliga för människan, i avgränsningen formulerat som påverkan på dricksvatten och areella näringar, är generellt störst för större åtgärder utanför tättbebyggt område, men påverkan beror på var åtgärderna genomförs. Flera av de tidigare beslutade vägåtgärderna bedöms ta jordbruksmark i anspråk. Inga av de tillkommande större åtgärderna bedöms dock påverka varken dricksvatten eller jordbruksmark. De mindre åtgärderna kan potentiellt sett komma att ta mindre arealer jordbruksmark i anspråk, men jämfört med nollalternativet blir det ingen skillnad.

Frisk luft

Sammantaget bedöms planen ha potential att påverka luftkvaliteten positivt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Miljöaspekten Frisk luft bedöms utifrån hur åtgärderna påverkar luftkvaliteten i urbana miljöer. Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder med potential att bidra till överflyttning från bil till hållbara färdmedel i städer har därför potential att bidra till bättre luftkvalitet. Även åtgärderna som innebär satsningar på elfärjor har en tydligt positiv påverkan på luftkvaliteten, men eftersom utsläppsminskningen enbart i mindre utsträckning påverkar urbana miljöer är effekten begränsad på miljöaspekten. En av de nya större namngivna vägåtgärderna kan medföra försumbara ökningar av utsläppen till luft enligt Trafikverkets samlade effektbedömning.

Buller

Planen har potential att bidra till att minska bullret, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

De flesta större vägåtgärder som ligger i planen sedan tidigare innebär att antalet personer som utsätts för bullernivåer högre än 55 dB(A) minskar, genom att befintliga vägar avlastas eller att det genomförs bullerskyddsåtgärder, och detta gäller även för de tillkommande åtgärderna. Kollektivtrafik- och cykelåtgärder kan också bidra till en minskning av biltrafiken och därmed lägre bullernivåer.

Trafiksäkerhet

Den sammantagna bedömningen är att planen både som helhet och i jämförelse med nollalternativet har potential att bidra till ökad trafiksäkerhet.

De flesta åtgärdstyperna i planen har potential att bidra till ökad trafiksäkerhet och i princip inga åtgärder i planen försämrar trafiksäkerheten. Större vägåtgärder utformas idag för att bidra till ökad trafiksäkerhet för motortrafikfordon, och alla större vägåtgärder i planen bidrar till ökad trafiksäkerhet. Antalet omkomna och skadade bilister och motorcyklister har minskat tydligt under senare år, medan motsvarande minskning inte skett för gående och cyklister. Den största andelen allvarligt skadade i trafikolyckor är gående och cyklister på det kommunala vägnätet, och satsningar på ökad trafiksäkerhet för dessa grupper kan också bidra till ökat hållbart resande. Planens satsningar på medfinansiering till cykelåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunalt vägnät har potential att bidra till ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister.

Aktivt resande

Sammantaget bedöms planen som helhet bidra till ett ökat aktivt resande, och i någon mån även i jämförelse med nollalternativet.

Byggnation av nya cykelvägar, gång- och cykelpassager samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det mindre vägnätet kan bidra till att fler väljer aktiva transportmedel. Även satsningar på kollektivtrafiken leder till ökat aktivt resande genom att anslutningsresor sker med gång och cykel. Satsningarna på gång, cykel och kollektivtrafik i planen har därför potential att bidra till ett ökat aktivt resande. Många av de namngivna större vägåtgärderna innehåller också satsningar på utbyggnad av cykelvägar och gång- och cykelpassager, men i relation till hur mycket medel som satsas på att förbättra förutsättningarna för att köra bil ökar inte den relativa

attraktiviteten för hållbara resor och vägåtgärderna kan därför inte antas leda till ett ökat aktivt resande.

Tillgänglighet i hela regionen Näringsliv

Sammantaget bedöms planen ha potential att påverka näringslivets tillgänglighet positivt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Åtgärder som innebär en standardhöjning av vägar kan bidra till ökad kapacitet för godstransporter, särskilt sådana åtgärder som innebär ökad framkomlighet för längre transporter. Även standardhöjning av järnvägen kan bidra till näringslivets konkurrenskraft. Satsningar på kollektivtrafiken kan också öka näringslivets tillgång till arbetskraft.

Tillgänglighet i hela regionen Landsbygd

Sammantaget bedöms planen ha potential att påverka tillgängligheten i landsbygder positivt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Tillgängligheten på landsbygden kan främjas genom standardhöjning och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på vägar. Satsningar på kollektivtrafikknutpunkter, resecentrum och pendelparkeringar har också potential att bidra till förbättrade pendlingsmöjligheter. Cykelvägar kan ge ökad tillgänglighet när de förbinds med viktiga målpunkter. Satsningarna på samfinansiering av järnvägsåtgärder i nationell plan bidrar också till ökad tillgänglighet i landsbygder genom förbättrad trafikering med tåg.

Tillgänglighet i hela regionen Städer

Sammantaget bedöms planen ha potential att påverka tillgängligheten i städer positivt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Satsningar på kollektivtrafik och cykel i städer har goda möjligheter att bidra till ökad tillgänglighet i städer. Flertalet större kollektivtrafikåtgärder i planen bidrar till förbättrad tillgänglighet i städer. Dock minskar den andel av planramen som avsätts till namngivna kollektivtrafikåtgärder och till storstadsåtgärder jämfört med tidigare plan.

Tillgänglighet för alla - jämlikhet och delaktighet

Sammantaget bedöms planen ha potential att stärka jämlikheten och delaktigheten i samhället genom satsningar på ökad tillgänglighet för alla, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Genom satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder har infrastrukturplanen potential att bidra till ökad tillgänglighet för barn och unga och andra grupper som inte har tillgång till egen bil. Satsningar på kollektivtrafik och tillgänglighetsanpassning av hållplatser och stationer har också potential att förbättra användbarheten för personer med funktionsnedsättning. Även åtgärder som bidrar till trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter har potential att bidra positivt till den grundläggande tillgängligheten. Hur väl transportsystemet fungerar för personer med funktionsnedsättning och barns möjlighet att vara självständiga i transportsystemet påverkas i stor utsträckning av utformningen och genomförandet av åtgärder i senare skeden av planeringen, och det är därför viktigt att detta perspektiv följer med hela vägen fram till detaljutformningen av åtgärderna.

Trygghet

Infrastrukturplanen bedöms ha potential att bidra till ökad trygghet både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Känslan av trygghet i transportsystemet påverkas i stor utsträckning av detaljer i utformningen av infrastrukturen, och åtgärdernas påverkan på tryggheten är därför svår att bedöma i det tidiga planeringsskedet. Flera av de namngivna kollektivtrafikåtgärderna i infrastrukturplanen har dock tydlig potential att bidra till ökad trygghet genom satsningar på nya resecentra. Även satsningar på ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister bidrar till ökad trygghet.

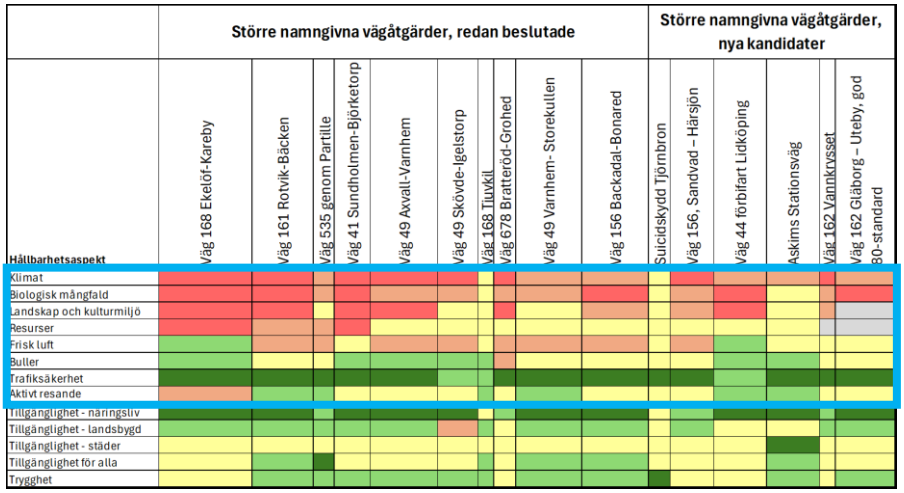
Bedömning per åtgärdsområde

Större namngivna vägåtgärder

Åtgärdsområdet Större namngivna vägåtgärder innehåller vägåtgärder med en investeringskostnad på minst 75 miljoner kronor. Många av de namngivna vägåtgärderna är beslutade i tidigare planomgångar men har ännu inte färdigställts.

De namngivna vägåtgärderna samlar olika typer av åtgärder, med fokus främst på åtgärder för mötesseparering. Även om de flesta åtgärderna genomförs på befintlig väg ingår i planförslaget också flera nya vägsträckningar: Väg 168 Ekelöf-Karaby; Väg 161 Rotvik-Bäcken; Väg 41 Sundholmen-Björketorp samt Väg 44 förbifart Lidköping. De allra flesta åtgärderna innehåller också åtgärder som ska förbättra framkomligheten för gång och cykel eller åtminstone kompensera för försämrad

framkomlighet då åtgärderna medför att befintliga kopplingar bryts, men huvudsyftet är förbättrad framkomlighet för vägtrafiken. Undantag är Väg 535 genom Partille som också syftar till att skapa bättre förutsättningar för kollektiva resor samt skapa ett mer sammanhängande gång- och cykelnät; Väg 168 Tjuvkil som syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafik samt Suicidskydd Tjörnbron som syftar till minskad suicidrisk.



Figur 9 Hållbarhetsbedömning av större namngivna vägåtgärder. Bredden på kolumnen är proportionell till åtgärdens budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Figur 9 visar de namngivna vägåtgärdernas påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna i förhållande till varje åtgärds andel av planramen. De allra flesta större namngivna vägåtgärderna innebär en negativ klimatpåverkan, dels genom utsläpp i samband med anläggning och drift och underlag, dels genom att de ökar vägtrafikens relativa attraktivitet genom att skapa förbättrad framkomlighet. Flera av åtgärderna innebär också negativ påverkan på biologisk mångfald, det gäller framförallt de åtgärder som innebär anläggning av vägar i ny sträckning där åtgärderna tar mark i anspråk och skapar barriäreffekter. Även om planerade åtgärder i form av faunapassager, ekodukter och viltstängsel kan minska den negativa påverkan innebär åtgärderna ändå att de långsiktiga förutsättningarna för biologisk mångfald försämras. I vägplaneskedet genomförs en bedömning av lokal miljöpåverkan och då finns möjligheter att anpassa åtgärderna för att minska den negativa påverkan. Flera av åtgärderna innebär också att jordbruksmark tas i anspråk.

Bedömningen av hållbarhetsaspekten Frisk luft har huvudfokus på luftkvaliteten i städer. Vägåtgärderna bidrar visserligen generellt till ökade luftföroreningar genom att de leder till ökad trafik, men eftersom de flesta

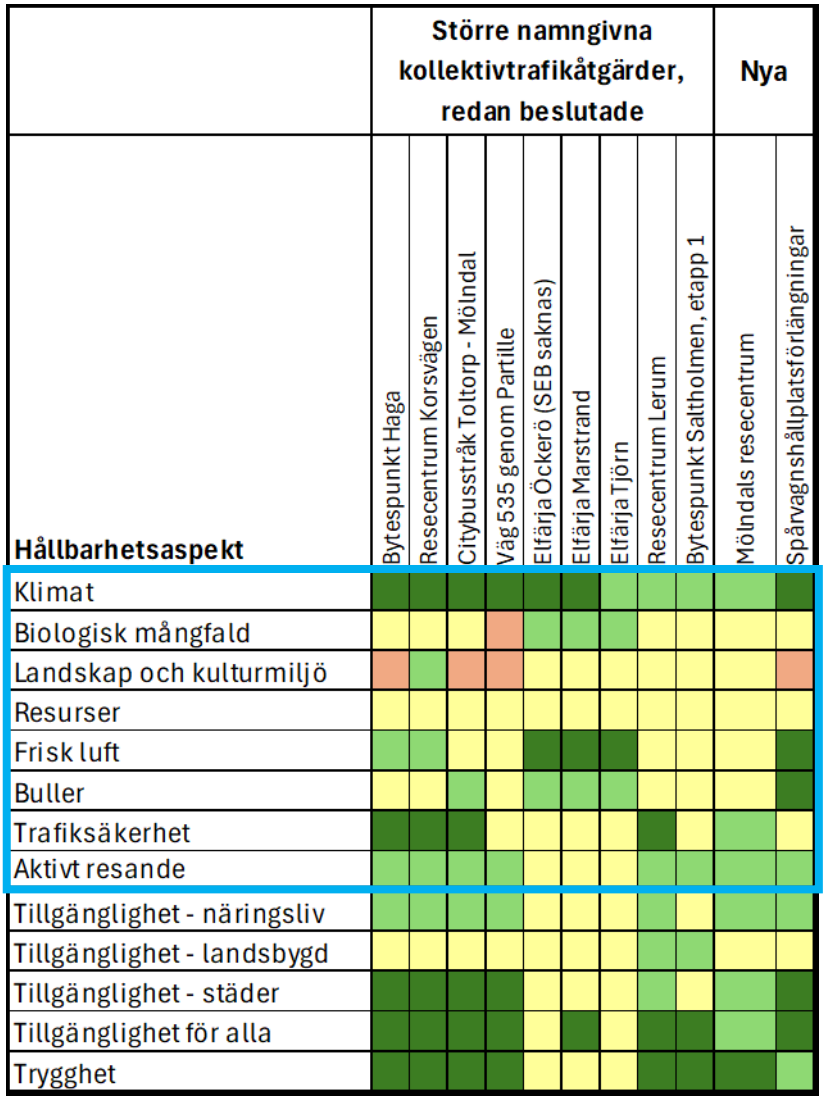
vägåtgärder genomförs utanför städerna har de begränsad negativ påverkan på luftkvaliteten i städerna. De namngivna vägåtgärderna har också generellt neutral eller positiv påverkan på bullernivåerna, eftersom eventuellt ökat buller kompenseras med bullerreducerande åtgärder. Samtliga vägåtgärder bidrar positivt till trafiksäkerhet, främst genom ökad mötesseparering. Påverkan på förutsättningarna för aktivt resande är generellt neutral eller svagt positiv eftersom många åtgärder också innehåller satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel. Ett undantag är Väg 168 Ekelöf-Kareby, där förutsättningarna att gå och cykla bedöms försämras något genom att befintliga gång- och cykelstråk i blandtrafik längs väg 613 och enskilda vägnätet bryts.

Merparten av de namngivna vägåtgärderna bedöms ha en positiv påverkan på näringslivets tillgänglighet genom standardhöjning av vägnätet och förbättrad framkomlighet. Flertalet namngivna vägåtgärder genomförs utanför städerna och påverkar därigenom tillgängligheten för boende i landsbygder genom förbättrade resmöjligheter med bil, och för vissa åtgärder även genom förbättrade möjligheter att gå och cykla. Däremot har åtgärden Väg 49 Skövde-Igelstorp en negativ påverkan på tillgängligheten lokalt genom att åtgärden skapar lokala barriärer och omvägar när utfarter mot vägen stängs. Den enda namngivna vägåtgärden som genomförs helt i urban miljö är Askims Stationsväg där en ny trafikplats anläggs som ökar tillgängligheten för alla färdmedel.

De namngivna vägåtgärderna har av naturliga skäl mest positiv påverkan på tillgängligheten för bilburna resenärer, men eftersom flera åtgärder också innehåller satsningar på gång- och cykelvägar bidrar flera av dem också till att förbättra den grundläggande tillgängligheten. Genom att vägåtgärderna bidrar till ökad trafiksäkerhet medför de också ett visst positivt bidrag till ökad trygghet, särskilt de åtgärder som också ökar trafiksäkerheten för gående och cyklister.

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder innebär åtgärder med en totalkostnad över 75 miljoner kronor, men eftersom många av åtgärderna har beslutats i tidigare planomgångar och ännu inte färdigställts avsätts mindre än 75 miljoner för flera av dem i planförslaget. De namngivna kollektivtrafikåtgärderna har lite olika karaktär men syftar till att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet. Figur 10 visar de namngivna kollektivtrafikåtgärdernas påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna.



Figur 10 Hållbarhetsbedömning av större namngivna kollektivtrafikåtgärder. Bredden på kolumnen är i någon mån proportionell till åtgärdens budget, men de flesta åtgärderna är relativt små med en budget klart under 75 miljoner och skillnaden i budget mellan dessa åtgärder har inte visualiserats. Den enda större åtgärden är Mölndals resecentrum med en budget på 130 miljoner. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

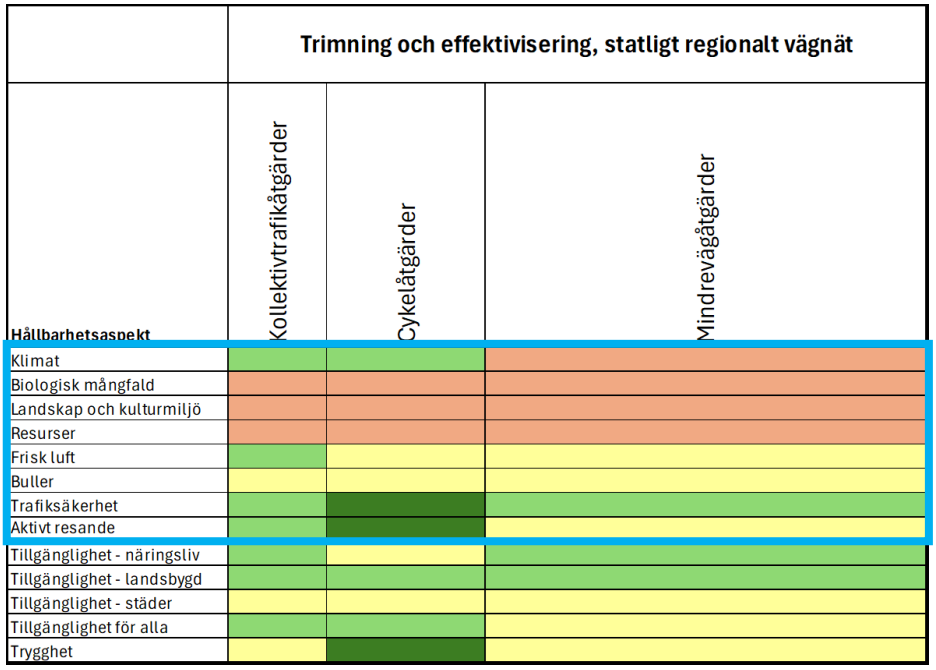
Alla större namngivna kollektivtrafikåtgärder bedöms bidra till minskad klimatpåverkan genom att stärka kollektivtrafikens relativa attraktivitet. Åtgärdernas påverkan på biologisk mångfald och resurser tillgängliga för människan är begränsad eftersom de i huvudsak genomförs i urbana miljöer. Däremot kan en del av åtgärderna innebära en negativ påverkan på kulturmiljön i städerna. De åtgärder som bedöms stärka kollektivtrafikens attraktivitet i städerna bidrar till frisk luft, men de åtgärder som har störst positiv påverkan på frisk luft är satsningarna på elfärjor. Flera av

åtgärderna bidrar till ökad trafiksäkerhet, det gäller särskilt satsningarna på bytespunkter och resecentra. Med undantag för satsningarna på elfärjor bedöms samtliga åtgärder bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och därmed till att öka det aktiva resandet. Förbättrad kollektivtrafik innebär också att näringslivets tillgång till personal stärks. De flesta namngivna kollektivtrafikåtgärderna genomförs i urbana miljöer och stärker framförallt tillgängligheten i städer, men satsningar på bytespunkter kan i viss mån också förbättra tillgängligheten för anslutningsresor från landsbygder.

Satsningar på namngivna kollektivtrafikåtgärder bidrar till att stärka tillgängligheten för alla, både genom att stärka resmöjligheterna för grupper utan tillgång till bil och genom att många åtgärder innehåller satsningar på tillgänglighetsanpassning för funktionshindrade. Åtgärderna bidrar också till ökad trygghet, särskilt de åtgärder som innebär förbättrade bytespunkter och resecentra.

Trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät

Åtgärdsområdet innehåller åtgärder på det statliga regionala vägnätet med en investeringskostnad på högst 75 miljoner kronor. Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt mindre vägåtgärder. Valet av åtgärder ska utgå från den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland och de vägledande principerna för åtgärdsområdet, och bedömningen av åtgärdsområdets påverkan på hållbarhetsaspekterna är gjord med utgångspunkt i dessa principer. De vägledande principerna har skärpts något sedan föregående plan, med potentiellt positiva effekter på åtgärdsområdets bidrag till hållbarhet. Figur 11 ger en överblick över hur de olika delarna inom åtgärdsområdet bidrar till de olika hållbarhetsaspekterna.



Figur 11 Hållbarhetsbedömning av de olika delområdena inom åtgärdsområdet Trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät. Bredden på kolumnen är proportionell till delområdets budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

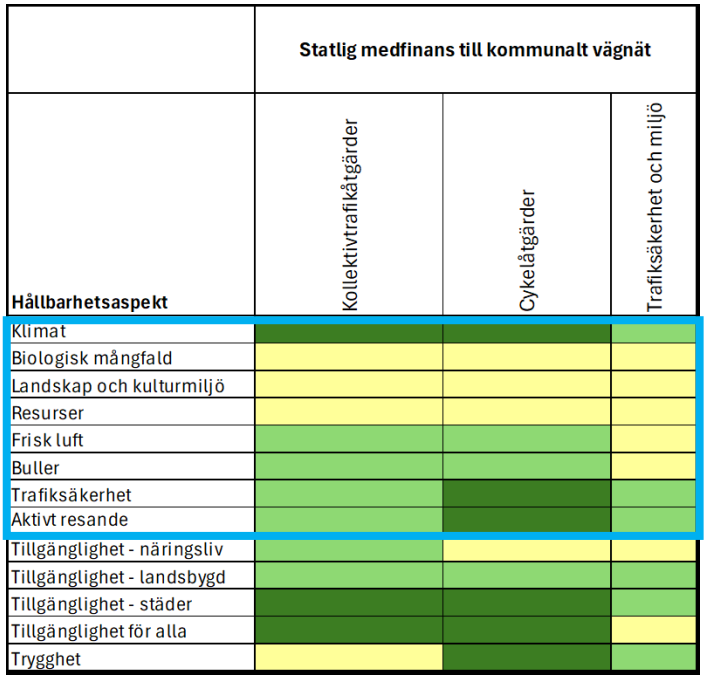
Åtgärdsområdet har både positiv och negativ påverkan på klimatet. Alla investeringsåtgärder innebär en negativ klimatpåverkan från byggskedet, men för satsningar på kollektivtrafik och cykel kan de förbättrade förutsättningarna för hållbart resande på sikt kompensera för den negativa påverkan från byggskedet. Mindre vägåtgärder bidrar överlag inte till ökad trafik och åtgärder för till exempel förbättrad trafiksäkerhet som inte innebär ökad hastighet passar väl in i ett transporteffektivt samhälle. Påverkan på biologisk mångfald och resurser tillgängliga för människan kan också antas bli begränsade eftersom åtgärderna är mindre omfattande till sin karaktär, men det finns ändå en risk för en viss negativ påverkan vid breddning av vägar, nyanläggning av cykelvägar och liknande åtgärder. Kollektivtrafikåtgärder kan antas ge visst bidrag till frisk luft genom överflyttning från bil till kollektivtrafik, medan åtgärdsområdet inte bedöms påverka buller i någon större omfattning eftersom det krävs stora förändringar i trafikmängder för att påverka bullernivån. Däremot bedöms alla tre delarna inom åtgärdsområdet bidra till förbättrad trafiksäkerhet. Satsningar på kollektivtrafik och cykel bidrar också till ökat aktivt resande.

Satsningar på kollektivtrafiken kan öka tillgängligheten för näringslivet genom förbättrade pendlingsmöjligheter, medan mindre vägåtgärder genom standardhöjningar kan förbättra förutsättningarna för

godstransporter. Åtgärdsområdet innehåller också satsningar på tillgängligheten i landsbygder, både med kollektivtrafik, cykel och bil. För att få full nytta av satsningarna behöver de bidra till att förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter, som arbetsplatser, skolor och offentlig och kommersiell service. Satsningar på statligt regionalt vägnät genomförs till största del utanför städerna (eftersom vägnätet i städerna i huvudsak är kommunalt), men satsningar som förbättrar förutsättningarna för regional kollektivtrafik kan också indirekt leda till minskad biltrafik och bättre tillgänglighet inne i städer. Framförallt satsningar på cykel och kollektivtrafik bidrar också positivt till aspekten Tillgänglighet för alla, genom att förbättra tillgängligheten för personer utan bil. Satsningar på cykelåtgärder kan också bidra till ökad trygghet.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät

Åtgärdsområdet innehåller åtgärder på det statliga regionala vägnätet med en investeringskostnad på högst 75 miljoner kronor, där medfinansieringen från planen uppgår till 50% av den totala kostnaden. Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt Trafiksäkerhet och miljö. Valet av åtgärder ska utgå från den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland och de vägledande principerna för åtgärdsområdet, och bedömningen av åtgärdsområdets påverkan på hållbarhetsaspekterna är gjord med utgångspunkt i dessa principer. De vägledande principerna har skärpts något sedan föregående plan, med potentiellt positiva effekter på åtgärdsområdets bidrag till hållbarhet. Inte minst tillägget som uppmuntrar till åtgärdspaket och helhetslösningar för hållbar tillgänglighet har en stor potential. Figur 12 ger en överblick över hur de olika delarna inom åtgärdsområdet bidrar till de olika hållbarhetsaspekterna.



Figur 12 Hållbarhetsbedömning av de olika delområdena inom åtgärdsområdet Statlig medfinans till kommunalt vägnät. Bredden på kolumnen är proportionell till respektive delområdes budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Åtgärdsområdet har övervägande positiv påverkan på klimatet. Alla investeringsåtgärder innebär en negativ klimatpåverkan från byggskedet, men genom att åtgärder utifrån de vägledande principerna ska väljas för att förbättra förutsättningarna för hållbart resande kan det minskade bilresandet på sikt kompensera för den negativa påverkan från byggskedet. Påverkan på biologisk mångfald och resurser tillgängliga för människan kan antas bli mycket begränsade eftersom åtgärderna genomförs inne i tätorter. Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder inne i tätorter kan antas ge visst bidrag till frisk luft och minskat buller genom överflyttning från biltrafik i områden där många människor bor. Alla tre delarna inom åtgärdsområdet bidrar till förbättrad trafiksäkerhet. Satsningar på kollektivtrafik och cykel bidrar också till ökat aktivt resande, men även inom delområdet Trafiksäkerhet och miljö prioriteras åtgärder som ökar trafiksäkerheten för gående och cyklister, vilket också har en positiv påverkan.

Satsningar på kollektivtrafiken kan öka tillgängligheten för näringslivet genom förbättrade pendlingsmöjligheter. Åtgärdsområdet kan också innehålla satsningar på tillgängligheten i mindre orter som påverkar tillgängligheten i landsbygder, både med kollektivtrafik, cykel och bil. För att få full nytta av satsningarna behöver de bidra till att förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter, som arbetsplatser, skolor och

offentlig och kommersiell service. Åtgärdsområdet bidrar i stor utsträckning till förbättrad tillgänglighet i städer. Framförallt satsningar på cykel och kollektivtrafik bidrar också positivt till aspekten Tillgänglighet för alla, genom att förbättra tillgängligheten för personer utan bil. Utformning av hållplatser för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning kan också bidra till ökad tillgänglighet för alla. Satsningar på cykelåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder kan också bidra till ökad trygghet.

Samfinansiering nationell plan, järnväg

Inom åtgärdsområdet fördelas medel i första hand till de olika regionala järnvägsstråken, med utgångspunkt i Målbild Tåg 2035. Exempel på åtgärder som prioriteras är hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder samt åtgärder inom stationsmiljöer som förlängning av plattformar.

	Samfinansiering nationell plan, järnväg					
Hållbarhetsaspekt	Kinnekullebanan	Norra Bohusbanan	Södra Bohusbanan	Viskadalsbanan	Älvsborgsbanan	Göteborg Borås
Klimat						
Biologisk mångfald						
Landskap och kulturmiljö						
Resurser						
Frisk luft						
Buller						
Trafiksäkerhet						
Aktivt resande						
Tillgänglighet - näringsliv						
Tillgänglighet - landsbygd						
Tillgänglighet - städer						
Tillgänglighet för alla						
Trygghet						

Figur 13 Hållbarhetsbedömning av samfinansiering till nationell plan. Bredden på kolumnen är proportionell till åtgärdens budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Figur 13 ger en överblick över åtgärdernas påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna. Överlag bedöms åtgärderna bidra till minskad klimatpåverkan genom att de ökar tågtrafikens attraktivitet. Det saknas samlade effektbedömningar för de flesta åtgärder vilket gör att påverkan på lokala förhållanden är svår att bedöma, men utifrån beskrivning av åtgärderna verkar de flesta åtgärderna avse mindre satsningar med fokus

på höjda hastigheter och förbättrade stationsmiljöer, vilket innebär att dessa åtgärder bedöms ha begränsad påverkan på aspekterna Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö och Resurser tillgängliga för människan. Undantag är Norra Bohusbanan där trädsäkring kommer att påverka förutsättningarna för Biologisk mångfald samt Landskap och kulturmiljö negativt, samt Göteborg-Borås som innebär nyanläggning av en helt ny järnväg vilket innebär stora intrång i landskapet med negativ påverkan på Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan. Samtidigt kan den nya järnvägen Göteborg-Borås antas få positiv påverkan på Frisk luft och Buller genom att åtgärden kan leda till en överflyttning av biltrafiken i städerna längs sträckan. Flera av järnvägsåtgärderna bidrar positivt till trafiksäkerhet och samtliga till aktivt resande.

Samtliga åtgärder bedöms bidra positivt till tillgängligheten både för näringslivet, landsbygder och städer, och även aspekten Tillgänglighet för alla genom förbättrade förutsättningar att resa med kollektivtrafik och flera åtgärder också genom tillgänglighetsanpassningar för funktionshindrade i samband med satsningar på nya stationer. De flesta åtgärder innehåller satsningar på stationsmiljöer och/eller förbättrad trafiksäkerhet och bedöms därför också bidra till ökad trygghet.

Storstadsåtgärder (Sverigeförhandlingen)

Sverigeförhandlingen var en nationell satsning på nya stambanor mellan Sveriges storstäder kombinerat med en satsning på fler bostäder och kommunal infrastruktur. I den överenskommelse som träffats mellan staten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad ingår kollektivtrafikåtgärder i Göteborg som medfinansieras av den regionala infrastrukturplanen. Kollektivtrafikåtgärdernas syfte är att åstadkomma förbättringar av tillgänglighet och kapacitet i transportsystemet för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Investeringarna ligger i linje med regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland och Målbild Koll2035.

Figur 14 ger en överblick över åtgärdernas påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna.

	Storstadsåtgärder (Sverige-förhandlingen)		
Hållbarhetsaspekt	Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen	Citybuss Backastråket	Citybuss Norra Älvstranden (Västra delen)
Klimat			
Biologisk mångfald			
Landskap och kulturmiljö			
Resurser			
Frisk luft			
Buller			
Trafiksäkerhet			
Aktivt resande			
Tillgänglighet - näringsliv			
Tillgänglighet - landsbygd			
Tillgänglighet - städer			
Tillgänglighet för alla			
Trygghet			

Figur 14 Hållbarhetsbedömning av Storstadsåtgärder (Sverigeförhandlingen). Bredden på kolumnen är proportionell till åtgärdens budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Åtgärderna som förhandlats fram inom Sverigeförhandlingen syftar till att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft, och genom att bidra till överflyttning från bil till kollektivtrafik bidrar de till minskad klimatpåverkan. Påverkan på Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan bedöms bli begränsade eftersom åtgärderna genomförs i huvudsak i urbana miljöer. Genom överflyttning från bil till kollektivtrafik i städer bidrar åtgärderna positivt till hållbarhetsaspekterna Frisk luft och Buller. Åtgärderna har en begränsad påverkan på trafiksäkerheten men bidrar till ökat aktivt resande.

Tillgängligheten för näringslivet förbättras genom att åtgärderna ger förbättrade pendlingsmöjligheter. Tillgängligheten på landsbygder bedöms inte påverkas eftersom åtgärderna genomförs i staden, men förbättringar i kollektivtrafiken bidrar tydligt positivt till hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet i staden och Tillgänglighet för alla. Påverkan på trygghet har inte varit möjligt att bedöma utifrån tillgängligt underlag.

Bedömning av måluppfyllelse

Nationella miljökvalitetsmål

Planförslaget går i varierande riktning avseende de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen. För målet Begränsad klimatpåverkan går planen i övervägande negativ riktning då klimatpåverkan från anläggningsskedet räknas in. För God bebyggd miljö går planen både i positiv och negativ riktning, och en sammanvägd bedömning är svår att åstadkomma. För Frisk luft och bara naturlig försurning bidrar planen i positiv riktning. Planen har övervägande negativ inverkan på målen Ett rikt odlingslandskap, Levande skogar samt Rikt växt- och djurliv, se Tabell 5.

Tabell 5 Bedömning av planförslagets bidrag mot de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimat-påverkan		I princip samtliga åtgärder har någon negativ inverkan på klimat under byggande, drift och underhåll. Störst negativ inverkan på målet om begränsad klimatpåverkan har de större vägåtgärderna som också bidrar till att stärka vägtrafikens attraktivitet, medan åtgärder för kollektivtrafik och cykel har en negativ påverkan i anläggningsskedet men på sikt en positiv påverkan genom minskad biltrafik.
God bebyggd miljö		Positiv påverkan vad gäller hälsa kopplat till bullernivåer, luft, fysisk aktivitet och tillgänglighet. Vad gäller påverkan på landskap och naturresurser, som också har betydelse för bedömning av måluppfyllelse, bedöms påverkan av vissa större vägåtgärder bli negativ, och även för vissa kollektivtrafikåtgärder om än i mindre utsträckning.
Frisk luft		Planen bedöms sammantaget bidra i svagt positiv riktning med hänsyn till miljömålet Frisk luft. Kollektivtrafikåtgärder som har potential att minska biltrafiken i tätorter bidrar i positiv riktning, och även elektrifieringen av färjetrafiken bidrar positivt mot målet.

Bara naturlig försurning		Huruvida planen bidrar till bara naturlig försurning är svårbedömt då nya vägar bidrar till ökad trafik men andra åtgärder som kollektivtrafiksatsningar bidrar till minskad biltrafik. Sammantaget bedöms planen ge relativt neutral påverkan.
Ingen övergödning		Huruvida planen bidrar till minskad övergödning är svårbedömt då nya vägar bidrar till ökad trafik men andra åtgärder som kollektivtrafiksatsningar bidrar till minskad biltrafik. Sammantaget bedöms planen ge relativt neutral påverkan.
Levande sjöar och vattendrag		De flesta åtgärder har en neutral påverkan men Väg 41, Sundholmen – Björketorp påverkar närliggande vattendrag negativt.
Ett rikt odlingslandskap		Flera av de större vägåtgärderna ger vid utbyggnad negativ effekt för landskap och naturresurser och planen bedöms sammantaget ha en negativ påverkan.
Levande skogar		
Ett rikt växt- och djurliv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från större vägåtgärder.

Etappmål trafiksäkerhet

Planförslaget går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken, se Tabell 6.

Tabell 6.Bedömning av planförslagets bidrag mot etappmålet inom trafiksäkerhet.

Mål	Bedömning	Kommentar
Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.		Planförslaget bedöms bidra i en positiv riktning vad gäller dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet är idag en integrerad del av infrastrukturplaneringen och många åtgärder i planen bidrar till trafiksäkerhet antingen för skyddade eller oskyddade trafikanter. De större vägåtgärderna har en positiv påverkan på trafiksäkerheten på vägarna. Gång och cykelåtgärder bidrar särskilt till att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Därtill bidrar åtgärder inom Trimning och effektivisering i och till stråk samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät till trafiksäkerhetsvinster, både för skyddade och oskyddade trafikanter.

Kumulativa miljöeffekter

Kumulativa effekter uppstår när flera olika effekter samverkar med varandra. Det kan handla om att olika typer av effekter från en och samma verksamhet samverkar eller att effekter från olika verksamheter samverkar. Kumulativa effekter bedöms vara mest relevanta kopplat till miljöaspekterna Klimat och Biologisk mångfald.

Klimat

Åtgärderna i planen påverkar utsläppen av koldioxid både direkt under byggskedet, och indirekt genom hur de påverkar trafiken. Varje investering i infrastrukturen är en del av en större helhet, och det går därför inte att enbart titta på hur trafiken påverkas av en enskild åtgärd, utan hur åtgärderna tillsammans påverkar förutsättningarna för trafiken. Medan investeringar i utbyggd vägkapacitet stimulerar ökad vägtrafik, bidrar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel till att skapa ett transporteffektivt samhälle där vägtrafiken kan minska. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar minskad trafik direkt till minskade koldioxidutsläpp, men även i ett längre perspektiv där vägtrafiken på sikt kan antas bli helt fossilfri kommer ett minskat behov av energi för transporter i ett systemperspektiv kunna bidra till minskade utsläpp, eftersom det tillgängliggör fossilfri energi för andra ändamål.

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är mycket mer än hotade arter och skyddade områden och en god biologisk mångfald är resultatet av en funktionalitet där många olika delar bidrar till helheten. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, utan den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen. Bedömningen av varje enskild åtgärds specifika påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten, utan sammantaget blir resultatet att biologisk mångfald utarmas lite grann för varje aktivitet. Det är ju inte heller bara infrastrukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt, samtidigt som otillräckliga ansträngningar görs för att stärka förutsättningarna för den biologiska mångfalden och kompensera för den negativa påverkan. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår. Därtill kommer klimatförändringarna, som också sätter de naturliga ekosystemen under stor press.

Prövning av barnets bästa

FN:s konvention om barnets rättigheter är svensk lag sedan 1 januari 2020. I alla frågor, ärenden och beslut som berör barn direkt eller indirekt, ska Västra Götalandsregionen ha barnets bästa som riktlinje. Det innebär att aktivt och systematisk väga in barnets bästa i mål, prioriteringar, åtgärder och uppföljning och säkerställa att barns rätt till hälsa, trygghet, rörelsefrihet, liv och utveckling samt är i enlighet med barnkonventionen. En prövning av Barnets bästa har gjort enligt Västra Götalandsregionens riktlinjer och en sammanställning av underlaget finns i Bilaga 2 Formulär för prövning och analys av barnets bästa. Här görs en kortare sammanfattning av de viktigaste medskicken från analysen.

Den regionala infrastrukturplanen påverkar alla barn som bor och vistas i Västra Götaland. Barn kan komma att påverkas i varierande grad av planens åtgärder till följd av var de bor, var och hur de rör sig, hur gamla barnen är, förutsättningar på platsen samt barnets egna kognitiva och fysiska förutsättningar.

Barn är en särskilt utsatt grupp i trafiken och upplever den på andra sätt än vuxna. Eftersom barns kognitiva och fysiska förutsättningarna är annorlunda kan de inte bedöma avstånd eller andras beteende i samma utsträckning som vuxna, och på grund av sin längd kan de ha begränsad sikt. Barns skolvägar upplevs mindre trygga idag, även om den faktiska säkerheten blivit högre, med färre allvarligt skadade och döda. Upplevd trygghet är viktigt för att öka barns möjlighet att vara självständiga i transportsystemet. Få unga uppnår aktivitetsrekommendationer för aktiv transport idag. Det lokala resandet är viktigt för barn och unga och satsningar på cykel, gång och kollektivtrafik är viktiga för att öka barns tillgänglighet eftersom det oftast är dessa färdmedel barn reser med på egen hand.

Prövningen av barnets bästa har i det här fallet gjorts baserat på tidigare studier och erfarenheter. Bakgrunden är att den regionala infrastrukturplanen hanterar långsiktiga strategiska prioriteringar som bedömts vara utmanande att föra dialog med barn kring i ett tidigt skede. Barnets bästa har i stället analyserats utifrån en kvalitativ bedömning av hur respektive åtgärd samt prioriteringarna i planen som helhet gynnar barns vardagsresor och främjar deras självständiga mobilitet. I det fortsatta arbetet med att genomföra åtgärderna i planen, där det handlar mer om barnens direkta livsmiljöer, rekommenderas att barn själva får komma till tals exempelvis genom ungdomsråd, workshop med skolbarn eller enkätundersökningar.

Överlag har satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel bedömts ha en positiv påverkan på barns självständiga mobilitet. Även förbättrade bytespunkter som ökar tryggheten bidrar till barnens bästa. Många av de större vägåtgärder som ingår i planen innehåller också satsningar på nya gång- och cykelvägar, ibland som kompensatoriska åtgärder då utbyggda vägar gör att tidigare förbindelser skärs av, men ofta också så att tillgängligheten med gång och cykel förbättras jämfört med tidigare. Även om satsningarna på gång- och cykelvägar bidrar positivt till barnens bästa kan dock inte åtgärderna som helhet sägas göra det och prioriteringen i planen att avsätta en stor andel av medlen till namngivna vägåtgärder kan inte anses bidra till barnens bästa.

Slutsatser och medskick

Slutsatser

Den mest påtagliga skillnaden mellan Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 jämfört med planen för 2022–2033 är att alla fyra kommunalförbund har valt att prioritera satsningar på större namngivna vägåtgärder, vilket gör att 38 procent av planramen avsätts för namngivna vägåtgärder jämfört med 31 procent i föregående plan. För övriga åtgärdsområden har endast mindre ändringar gjorts. De vägledande principerna för åtgärdsområdena Trimning och effektivisering, statlig regionalt vägnät samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät har skärpts något jämfört med föregående plan, med potentiellt positiva effekter på dessa åtgärdsområdens bidrag till hållbarhet.

Överlag har planen en negativ påverkan på de hållbarhetsaspekter som ingår i miljöbalken och som berör naturmiljön (Klimat, Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan), medan påverkan de hållbarhetsaspekter i miljöbalken som handlar om människors hälsa (Frisk luft, Buller, Trafiksäkerhet och Aktivt resande) samt på hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet näringsliv; Tillgänglighet landsbygd; Tillgänglighet städer; Tillgänglighet för alla samt Trygghet överlag är positiv.

Utvecklingen av transportinfrastrukturen är en långsiktig process där den stora delen av transportsystemet redan är byggt och åtgärderna i planen bara kan bidra till förändringar på marginalen. Men riktningen för den förändring av transportsystemet som ändå sker över tid avgörs trots allt av de åtgärder som genomförs. Även om förslaget till regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037 innehåller stora

satsningar på hållbart resande innebär planens starka tonvikt på satsningar på vägtrafiken en förlorad möjlighet att bidra till att skapa ett fossiloberoende transportsystem med hållbar och förbättrad tillgänglighet. Både beslutet att inte ompröva åtgärderna som ligger kvar sedan föregående plan och kommunalförbundens beslut att prioritera ytterligare satsningar på större namngivna vägåtgärder och innebär att en stor del av planramen binds upp i åtgärder med tydligt negativ påverkan på klimat och miljö, och som fortsätter att stärka bilens relativa attraktivitet.

Uppföljning av hållbarhetsaspekter

Alla planer som miljöbedöms ska följas upp med avseende på de betydande miljöeffekter som planen kan antas medföra för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan I många fall ingår kompensatoriska åtgärder redan i de större namngivna åtgärderna, som bullerskydd, viltpassager och liknande. I bedömningarna av åtgärderna är sådana planerade kompensationsåtgärder medtagna och det är viktigt att dessa kompensatoriska åtgärder genomförs i tillräcklig omfattning. Vad gäller påverkan från åtgärdsområdena Trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät är denna beroende av vilka åtgärder som genomförs, och här är det viktigt att valet av åtgärder görs med utgångspunkt i de vägledande principerna för respektive åtgärdsområde. Det är också viktigt att hänsyn tas till lokala miljöförhållanden i detaljutformningen även av de mindre åtgärderna.

Medskick till genomförandet

Utifrån ”munkmodellen” bör planeringen eftersträva att uppnå en grundläggande nivå av tillgänglighet och hälsa för alla människor, samtidigt som de negativa effekterna på ekologisk hållbarhet hålls inom de planetära gränserna. Det innebär att nyttor och onyttor inom olika områden inte kan kvittas mot varandra, utan att det gäller att hitta åtgärder som kan bidra till att ge alla en grundläggande tillgänglighet *utan* att riskera den ekologiska hållbarheten. Men det innebär också ett ökat fokus på att jämna ut skillnader i tillgänglighet, där det har högre prioritet att de som idag har sämst tillgänglighet kommer upp på en grundläggande nivå snarare än att tillgängligheten ökar till ännu högre nivåer för de som redan har en relativt god tillgänglighet. Det kan innebära till exempel att tillgängligheten för de som inte har tillgång till bil får ökad prioritet, och likaså tillgängligheten för människor i landsbygder där tillgängligheten idag är låg. Det är dock viktigt att ha med sig att tillgänglighet kan uppnås på olika sätt, och det är inte självklart att det mest effektiva sättet att skapa ökad tillgänglighet inom de

planetära gränserna är att förbättra möjligheterna att resa, utan det kan också handla om att skapa ökad tillgänglighet genom att förbättra utbudet av service där det är bristande idag. Därför behöver planeringen av transportinfrastruktur ske i samklang med annan samhällsplanering.

Leta synergier för att skapa ett hållbart transportsystem

Utifrån en genomgång av de olika hållbarhetsaspekterna och vilka åtgärder som bidrar positivt och negativt till de olika aspekterna är det tydligt att det finns starka synergier mellan vissa hållbarhetsaspekter, där samma typ av åtgärder kan bidra mot flera mål och alltså bidrar till att skapa ett hållbart transportsystem med grundläggande tillgänglighet för alla. Det finns till exempel en mycket stark synergi mellan klimat, hälsa och grundläggande tillgänglighet. Främjande av gång och cykel generellt och i stråk med stor potential kan bidra både till aktivt resande och minskad klimatpåverkan, samtidigt som det förbättrar tillgängligheten för människor som inte har tillgång till bil, till exempel barn och unga.

Åtgärder som ger tydliga synergier mellan hälsa och ökad tillgänglighet för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer är exempelvis åtgärder som bidrar till minskade barriäreffekter för gående och cyklister, säkra skolvägar, tillgängliga och trygga hållplatser och bytespunkter samt tillgänglighet med gång och cykel till målpunkter i tätort och på landsbygd.

Ytterligare ett sätt att maximera synergieffekterna mellan klimat, hälsa och tillgänglighet är att säkerställa att statlig medfinans till kommunalt vägnät bidrar till att stärka det hållbara resandet.

Minimera målkonflikterna

Det finns också tydliga områden där det uppstår målkonflikter mellan olika hållbarhetsmål, där åtgärderna visserligen bidrar till ökad tillgänglighet i regional skala, men samtidigt har en negativ påverkan på både klimat och biologisk mångfald och därigenom inte ligger inom den eftersträvansvärda ”munken”. Breddning och nyanläggning av vägar där ny mark tas i anspråk är ett sådant exempel där målkonflikter inte går att undvika, och denna typ av åtgärder bör därför i möjligaste mån undvikas.

I andra fall kan åtgärder utformas på ett sätt så att potentiella målkonflikter begränsas. Utbyggnad av cykelvägar eller kollektivtrafikanläggningar samt ombyggnad av befintlig väg för ökad trafiksäkerhet och kortare restider bidrar också till ökad tillgänglighet, men här finns möjligheter att minska målkonflikterna genom att yta i första hand omfördelas från biltrafiken. Det

är viktigt inte bara ur ett ekologiskt utan också ett ekonomiskt hållbarhetsperspektiv eftersom det innebär lägre kostnader. Det här är relevant inte minst vid beviljande av medel till kommunal infrastruktur.

En annan viktig målkonflikt att hantera är rättviseperspektivet på utbyggnad av cykelvägar och infrastruktur för regional kollektivtrafik. Den största klimatnyttan nås om satsningar görs där potential till överflyttning är som störst. Prioritering av satsningar på infrastruktur för kollektivtrafik och cykel till områden med ett stort resandeunderlag kan dock innebära en nedprioritering av satsningar på tillgänglighet för boende på landsbygder som inte har tillgång till bil, bland äldre, funktionshindrade och barn och ungdomar. Här behöver en avvägning göras för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för alla samtidigt som transportsystemets klimatpåverkan minimeras.

Referenser

Boverket (2025) Segregationsbarometern, Västra Götalands län. Hämtad 8 marks 2025, från https://segregationsbarometern.boverket.se/lan/vastra-gotalands-lan/

Folkhälsomyndigheten (u.å.) Vägledning om buller och höga ljudnivåer. Hämtad 4 mars 2025, från https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/halsoskydd/buller/

Göteborgs spårvägar (2023) Årsberättelse 2023

Göteborgs Stad (2025) Göteborgs Stad åtgärdsplan mot buller 2025–2029

IPCC (2022). Climate Change (2022). Mitigation of Climate Change, Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.

IPCC (2023). Summary for Policymakers. In: Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, H. Lee and J. Romero (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, pp. 1-34

Jordbruksverket (2024) Jordbruksmarkens användning 2024

Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024

OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en

Raworth, K. (u.å.) Doughnut economics: About the doughnut. Hämtad 9 maj 2025, från https://www.kateraworth.com/doughnut/

SCB (2022) Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2019–2021. Hämtad 7 maj 2025, från https://www.statistikdatabasen.scb.se/

SCB (2025a) Statistikdatabasen: Befolkning efter region, förändringar, kön och månad. Hämtad 8 maj 2025, från https://www.statistikdatabasen.scb.se/

SCB. (2025b) Statistikdatabasen: Folkmängd i riket, län och kommuner. Hämtad 8 maj 2025, från https://www.statistikdatabasen.scb.se/

Sjölund, Anders (2024) Biologisk mångfald och regional infrastrukturplan, dokumentation från workshop. Trivector rapport 2024:62

SMHI. (2025) Nationella emissionsdatabasen. Hämtad 8 maj 2025, från https://www.smhi.se/data/miljo/utslapp-historik/

Trafikanalys (2023) Resvanor i Sverige 2023

Trafikverket (2025) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023. Hämtad 16 maj, från https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1853965/FULLTEXT01.pdf

Trafikverket (2025) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Västra regionen 2023. Hämtad 16 maj, från https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1929645&dswid=5072

Transportstyrelsen (2025) Trafikverkets olycksstatistik, regional statistik. Hämtad 7 maj 2025, från https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik-och-publicering/statistik/olyckor-i-vagtrafiken/

Västra Götalandsregionen (2021) Trafikförsörjningsprogram 2021–2025 – Hållbara resor i Västra Götaland

Västra Götalandsregionen (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023. Hämtad 8 maj 2025, från https://mellanarkiv-

offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/ikn12836-1342147483-13/surrogate/RVU231103.pdf

Västra Götalandsregionen (2025) Strategisk plan för ökad cykling

Västtrafik (2025) Årsredovisning för Västtrafik AB: Räkenskapsåret 2024

Bilaga 1 Nuläge och trender

Enligt miljöbalken 6 kap. 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning, i detta fall en hållbarhetskonsekvensbeskrivning, innehålla en beskrivning av miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt samt beskrivning av befintliga miljöproblem som är relevanta för planen, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön. Beskrivningen av nuläge och trender har utökats till att omfatta även övriga aspekter som ingår i hållbarhetsbedömningen.

Nedan beskrivs först nuläget i regionen vad gäller demografi, tillgänglighet och resande. Därefter ges en nulägesbild utifrån relevanta miljöaspekter och sociala aspekter.

Befolkning och demografi

Västra Götaland har 49 kommuner och en sammanlagd befolkning på 1,77 miljoner invånare. Sett till antalet kommuner är det rikets största region och näst största sett till invånarantalet. Västra Götalands demografiska fördelning präglas av Göteborgsregionen som är Sveriges näst största storstadsområde. Utöver kommunerna i Göteborgsregionen finns även flera större städer, Borås, Trollhättan, Skövde och Uddevalla som har mellan 57 000 och 115 000 invånare. Regionen har 10 medelstora kommuner med mellan 40 000 och 25 000 invånare. Samtidigt finns det 13 kommuner i regionen som har färre än 10 000 invånare. Figur 15 ger en överblick över de stora skillnaderna i storlek mellan kommunerna i Västra Götaland.

Figur 15 Visualisering av Västra Götalands kommuner och deras befolkningsstorlek, data avser december 2024. Källa SCB

Västra Götaland är en av de regioner som haft starkast befolkningsökning i Sverige under de senaste 20 åren. Befolkningen har ökat med i snitt drygt 11 000 invånare per år sedan år 2000. Tidigare förväntades en fortsatt hög befolkningsökning, men denna trend kan nu konstateras ha mattats av och under 2024 ökade befolkningen i Västra Götaland med endast omkring 5 800 personer, vilket är den lägsta årliga befolkningsökningen sedan slutet av 1990-talet.[27, 28] Både en minskad invandring till regionen och ett lägre födelseöverskott ligger bakom den tydliga avmattningen i befolkningstillväxten. Födslar per kvinna i riket har minskat kraftigt under 2024 och ligger idag på 1,43, vilket är den lägsta siffran som någonsin uppmätts i Sverige. Detta resulterar i ett födelseunderskott i riket. Västra Götaland har idag ett mycket litet födelseöverskott sett till sin storlek, men stora skillnader finns inom regionen och medan Göteborg med kranskommuner har ett födelseöverskott har många mindre kommuner i regionen ett växande födelseunderskott.

Den geografiska fördelningen av befolkningstillväxten i Västra Götaland har varit ojämn under de senaste 20 åren. De största befolkningsökningarna har skett i Göteborgs och Borås kommuner, som tillsammans stått för en betydande del av regionens tillväxt. Generellt har befolkningen på landsbygden främst ökat i områden som ligger nära en större tätort (till exempel pendlingskommuner kring Göteborg) och minskat i landsbygdsområdena, där mindre kommuner har haft ihållande befolkningsminskning. I regionen är nu den tidigare breda geografiska

[27] SCB (2025a) Statistikdatabasen, Folkmängd i riket, län och kommuner
[28] SCB (2025b) Statistikdatabasen, Befolkning efter region, förändringar, kön och månad

befolkningstillväxten bruten och enbart Göteborg och ett fåtal andra kommuner uppvisade en befolkningstillväxt under 2024. Övriga kommuner i Västra Götaland har sett en befolkningsminskning under 2024, även medelstora städer som Trollhättan och Uddevalla. De flesta kommuner med ett positivt flyttnetto får de flesta nya invånarna från andra kommuner inom regionen, undantaget är Göteborg där en majoritet av inflyttningen sker från övriga Sverige eller utlandet.

SCB:s tidigare befolkningsprognoser för regionen har prognostiserat fortsatt kraftiga ökningar. Den senaste prognosen som genomfördes 2023 baserat på data från 2022 förutsåg en fortsatt befolkningsökning för Västra Götaland, men beaktat det kraftiga minskandet av inflyttningar (netto) och det nu märkbart lägre födelseöverskottet tycks regionens befolkningsökning framöver bli lägre än vad som antagits i SCB:s prognoser. En lägre befolkningstillväxt innebär bland annat att det dröjer längre innan det uppstår kapacitetsbrister i transportinfrastrukturen. Med tanke på att Trafikverkets samlade effektbedömningar utgår från befolkningsprognosen från 2022 kan det vara så att nyttorna av vissa åtgärder är överskattade om befolkningstillväxten blir lägre.

Resande i Västra Götaland

Nedan presenteras hur tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar ser ut i regionen generellt och för olika grupper och geografier.

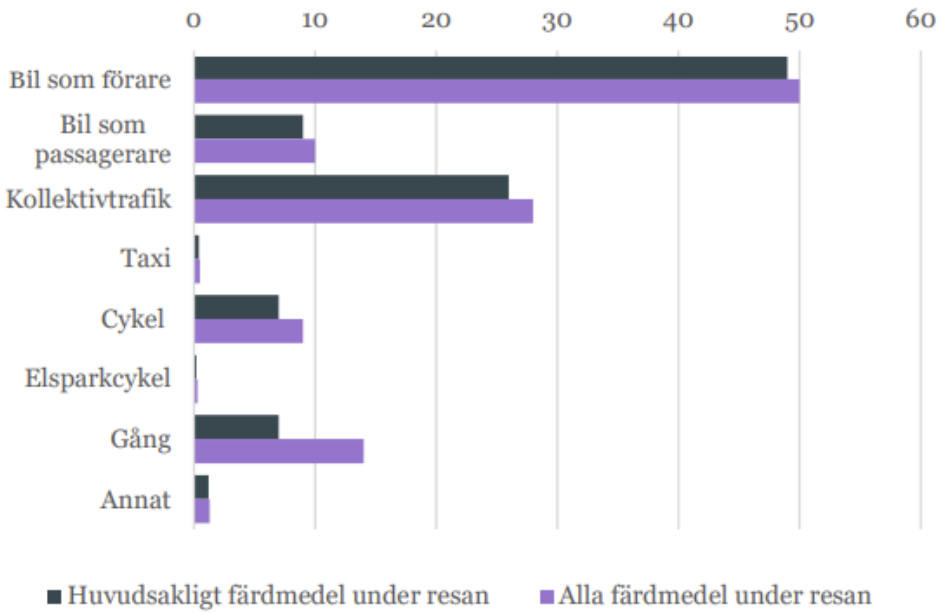
Färdmedelsandelar

Den senaste regionala resvaneundersökningen visar att det sammanlagda resandet med kollektivtrafik utgör omkring 26 procent av alla resor i regionen, där buss (tillsammans med spårvagn) står för merparten av kollektivtrafikresorna.[29] Bilen utgör det huvudsakliga färdmedlet i regionen och används vid cirka 58 procent av resorna. Resandet med bil tenderar att öka under helger, på bekostnad av andra färdmedel, vilket kan förklaras av att fritidsresor till stor del genomförs med bil och många fritidsaktiviteter är idag beroende av bil för att kunna genomföras.

Gång- och cykelresor står för runt 14 procent av resorna, med ungefär 7 procent vardera.[4] Figur 16 ger en överblick över färdmedelsfördelningen i Västra Götaland.

---

[29] VGR (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023



Figur 16 Huvudsakligt färdmedel samt alla färdmedel per resa i Västra Götaland. Källa: Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

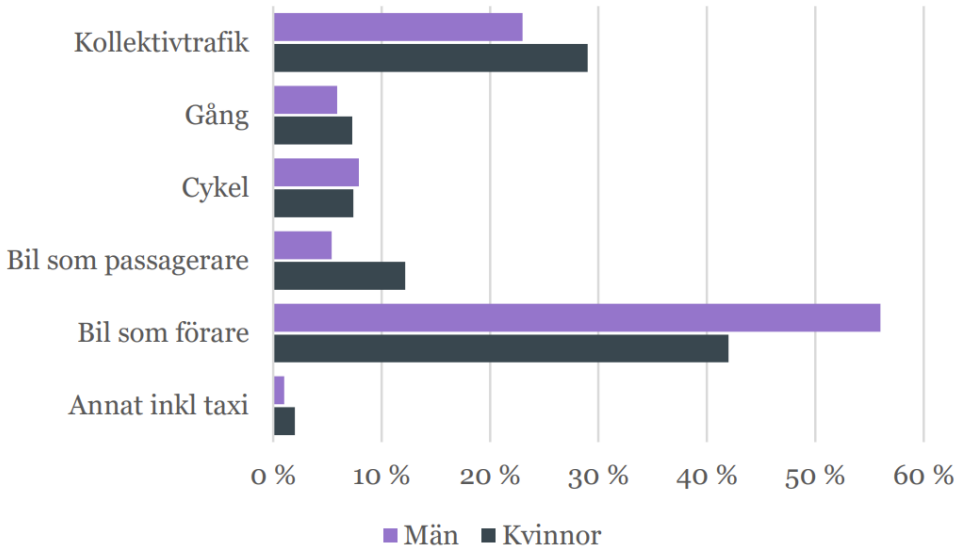
Vid jämförelser av Västra Götalands resvaneundersökning från 2023 med resultat för riket från Trafikanalys senaste nationella resvaneundersökning[30] framkommer flera skillnader. Dels är bilresandet något högre i Västra Götaland (cirka 58 procent av resorna mot strax över hälften nationellt). Vidare är resor med kollektivtrafik betydligt vanligare i Västra Götaland (cirka 26 procent av resorna) än i riket som helhet (under 20 procent) medan resor med cykel och till fots står för en mindre andel resor i regionen än i landet som helhet.

Kvinnor och män

Många studier har visat att kvinnor och män har olika resvanor. Kvinnor och män gör ungefär lika många resor per dag, men män reser längre, framför allt med bil, för alla typer av ärenden. Kvinnor vistas i betydligt större utsträckning i trafiken som gående, medan män cyklar något mer och då även längre sträckor. På nationell nivå är ungefär sex av tio av kollektivtrafikresenärer kvinnor, men den totala genomsnittliga reslängden med kollektivtrafik är densamma för män och kvinnor eftersom män reser längre sträckor. Dessa mönster återfinns också i Västra Götaland. Den senaste resvaneundersökningen visar att kvinnor reser med bil i lägre utsträckning än män, men reser kollektivt i högre utsträckning än män.

[30] Trafikanalys (2023) Resvanor i Sverige 2023

Resor med cykel är förhållandevis jämnt fördelade mellan könen, se Figur 17.



Figur 17 Färdmedelsfördelning i procent fördelat på kön. Källa: Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

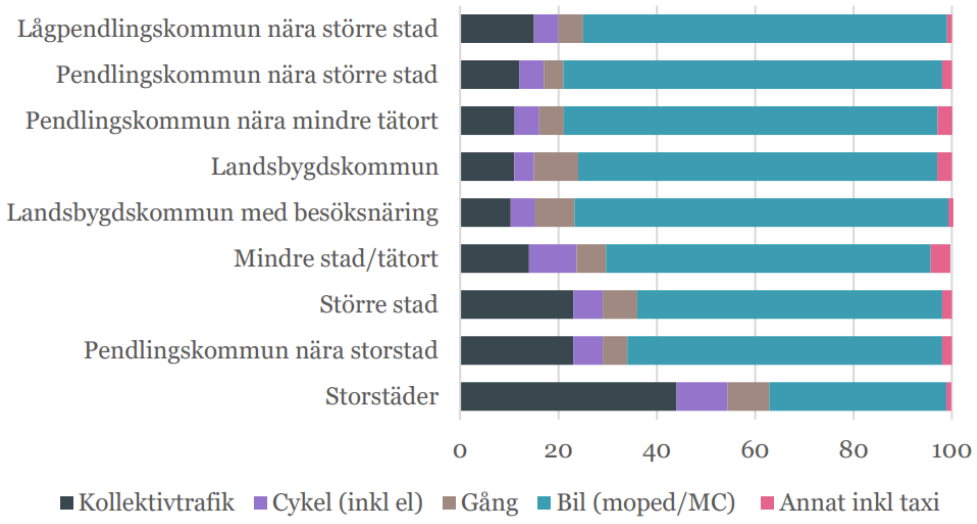
Stad och landsbygd

Resandet och mobilitetsförutsättningarna skiljer sig också åt mellan människor som bor i städer och som bor på landsbygder. Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har högre biltransportarbete per person, även om resandet i stads- och landsbygdskommuner kanske skiljer sig mindre än vad man skulle kunna tro. Befolkningarna reser lika ofta och gör ungefär lika många resor per dag. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygd. Bil är det vanligaste färdsättet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används av invånarna i landsbygdskommunerna i betydligt större utsträckning än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Bilresorna görs i ungefär samma syfte i landsbygderna som i städerna. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de skillnader i resvanor som syns mellan stad och landsbygd.

Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknät är ett av Sveriges största. Nätet täcker hela regionen och inkluderar både regionala och lokala busslinjer, pendel- och regiontåg, Göteborgs spårvägsnät samt båttrafik i kust- och skärgårdsområden. Resandet är störst i och omkring Göteborg och längs de stora pendlingsstråken mellan regionens större städer. Enbart

stadstrafiken i Göteborg-Mölndal-Partille står för omkring två tredjedelar av alla kollektivtrafikresor i regionen. På mer glesbefolkade orter och landsbygder erbjuds anropsstyrd närtrafik som komplement. Även flexlinjer används i vissa kommuner för att förbättra servicenivån för resenärer med särskilda behov.[31]

I Västra Götaland finns även en omfattande cykelinfrastruktur, om än med stora variationer mellan kommunerna. Större tätorter och mer befolkade kommuner har generellt ett mer utbyggt cykelvägnät inom huvudorterna och ibland mellan orter, medan glesare befolkade kommuner har betydligt färre cykelbanor utanför tätorterna.



Figur 18 Huvudsakligt färdmedel i procent fördelat på kommungrupper i Västra Götaland. Källa: Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

Det framkommer samtidigt stora variationer i färdmedelsfördelningen sett till regionens olika kommungrupper beroende på hur stor andel av befolkningen i kommunen som bor i kommunhuvudorten eller andra tätorter där förutsättningarna för att gå, cykla och åka kollektivtrafik är bättre jämfört med kommuner där befolkningen är mer utspridd, se Figur 18. Detta innebär att andelen bilresande är lägre i städer och pendlingskommuner till storstäder. Både cykling och kollektivtrafik är vanligare färdmedel för resor i regionens städer.

[31] Västtrafik (2025) Årsredovisning för Västtrafik AB, Räkenskapsåret 2024

Pendling i Västra Götaland

Västra Götalands största pendlingsströmmar sker till, från och inom Göteborg. Betydligt fler pendlar in till Göteborg från kranskommunerna än omvänt – särskilt från Mölndal, Partille, Kungsbacka och Kungälv. Till exempel pendlar över 16 000 personer från Mölndal till Göteborg, medan cirka 5 000 personer pendlar i motsatt riktning. Mölndal och Partille fungerar tydligt som utpräglade pendlingskommuner, där en majoritet av den förvärvsarbetande befolkningen har sin arbetsplats i Göteborg.[32]

Utöver pendlingen inom Göteborgsområdet förekommer även stora pendlingsflöden mellan andra större orter i regionen. Exempelvis pendlar många från Borås, Alingsås och Lerum till Göteborg. Även Trollhättan och Vänersborg uppvisar ett tydligt ömsesidigt pendlingsutbyte, medan Borås har betydande inpendling från kommuner som Mark, Ulricehamn och Bollebygd. Skövde har liknande funktion i Skaraborg, med inpendling från bland annat Tibro och Falköping.

Viss inpendling sker från andra regioner till Västra Götaland, särskilt från Halland (exempelvis från Kungsbacka till Göteborg) och i mindre grad från Värmland och Jönköpings län. Däremot sker ingen omfattande arbetspendling mellan Västra Götaland och större arbetsmarknader som Örebro, Karlstad eller Jönköping, bortsett från vissa gränskommuner där funktionella samband finns.

Tillgänglighet

I regionens trafikförsörjningsprogram finns en målsättning om god geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik för regionen. Idag finns kollektivtrafik utbyggd i hela Västra Götaland och invånare har i tillgång till minst en tur- och returresa per vardag. I de prioriterade stråken uppgår utbudet till minst 10 resmöjligheter per riktning i de flesta relationer. I områden med stadstrafik är det ofta möjligt att använda kollektivtrafiken under större delen av dagen.[33] Tillgängligheten med bil till centrala målpunkter är generellt sett god i stora delar av regionen. Däremot är tillgängligheten med kollektivtrafik mer varierad, särskilt i mindre kommuner och landsbygder. Överlag har boende i och kring de större orterna god tillgång till viktiga målpunkter, men det finns betydande

---

[32] SCB (2022) Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2019–2021
[33] VGR (2021) Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025 – Hållbara resor i Västra Götaland

skillnader i jämförelse mellan färdsätt, och mellan olika geografier inom regionen.

Nuläge miljöaspekter

Klimat

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga, vilket understryks allt tydligare i IPCC:s rapporter.[34] Inrikes transporter står för knappt en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även sjöfart och flyg räknas med är andelen cirka 40 procent. Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen har ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen, där utsläpp från personbilar dominerar. Sedan 1990 har utsläppen från transporter minskat med 28 procent. Minskningarna kommer från ökad andel biobränslen och mer effektiva fordon. Även i Västra Götaland har utsläppen minskat under de senaste åren, se Tabell 7. Preliminära siffror visar dock att utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken i Sverige ökade med 18 procent 2024 jämfört med 2023. Bakgrunden till de ökade utsläppen är främst att reduktionsplikten sänktes under 2024.[35]

Tabell 7 CO2-utsläpp från inrikes transporter i Västra Götaland 1990–2023, mätt i 1000-tal ton CO2. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Trafikslag	1990	2000	2010	2020	2023	Andel av total utsläpp från inrikes transporter i regionen, år 2023
Vägtrafik	2725	2875	3142	2518	2205	94,4%
Personbilar	2004	2014	2038	1686	1460	62,5%
Tunga lastbilar	514	635	774	481	432	18,5%
Lätta lastbilar	163	177	280	273	245	10,5%
Bussar	38	37	34	62	54	2,3%
Mopeder och Motorcyklar	7	12	16	16	14	0,6%
Inrikes civil sjöfart (inkl. privata fritidsbåtar)	57	66	82	91	99	4,2%

[34] IPCC, 2023: Summary for Policymakers.
[35] Vägtrafikens utsläpp 2024

Inrikes flygtrafik	50	48	32	15	24	1,0%
Järnväg	21	15	12	9	8	0,3%
Totalt (Inrikes transporter)	**2853**	**3005**	**3269**	**2633**	**2335**	

Allt fler forskare drar slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande.[36] Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter[37] och även IPCC[38] och OECD[39] drar samma slutsats.

Luft

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. Utsläppen av NOx från transportsektorn är 74 procent lägre 2023 jämfört med 1990 i Västra Götaland, se Tabell 8.

Tabell 8 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990–2022. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Trafikslag	**1990**	**2000**	**2010**	**2020**	**2023**
Vägtrafik	22 030	16 908	11 568	7421	5774
Vägtrafikens andel av totala utsläpp NOx i regionen	23%	23%	21%	18%	15%
Civil sjöfart	670	705	779	885	819
Inrikes flygtrafik	201	196	101	56	89
Järnväg	381	275	212	111	105
Totalt transporter	23 284	18 116	12 660	8475	6788

Partiklar är den typ av luftförorening som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade ultrafina partiklar, PM2.5, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar

[36] Se t.ex. Berg Mårtensson, H., Höjer, M. Åkerman, J. 2023.
[37] Klimatpolitiska rådet, 2024
[38] IPCC, 2022
[39] OECD, 2021

grövre partiklar, PM10.[40] I tätbebyggda områden är vägtrafiken vanligen den dominerande lokala källan och på starkt trafikerade gator kan halterna vara flera gånger högre än genomsnittet för tätorten. Utsläppen av de mindre partiklarna minskar medan partiklarna från vägslitage ökar.

Höga halter av luftföroreningar förekommer främst i tätorter med mycket trafik och dåligt ventilerade gaturum. Sjöfartens stora utsläpp kan ställa till lokala luftkvalitetsproblem i hamnstäder. Kväveoxid har annars i regionen främst ett lokalt ursprung och kommer till stor del från trafiken. I regionens större städer och tätorter i starkt trafikerade gaturum är halterna av kvävedioxid höga.

Buller

Enligt Folkhälsomyndigheten visar uppskattningar att nästan 2 miljoner människor i Sverige är utsatta för trafikbuller där den dygnsekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad överstiger 55 dBA. Vägtrafik är den klart dominerande källan följt av spårtrafik och flygtrafik. Buller kan ge negativ inverkan på inlärning och sömn och vid långvarig exponering för flyg- och vägtrafikbuller kan risken för hjärt- och kärlsjukdomar öka.[41]

Även när bullernivån håller sig under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Enskilda kommuner i regionen genomför bullerkartläggningar och Göteborgs stad har en åtgärdsplan för buller för perioden 2025–2029.[42] Programmet syftar till att minska invånarnas exponering för buller från vägar, spår, flyg och viss industriell verksamhet.

Trafiksäkerhet

Antalet trafikolyckor med dödlig utgång har sjunkit i Sverige de senaste decennierna och detta gäller även Västra Götaland. Det är främst olyckor i personbil som har minskat drastiskt och en liknande utveckling ses i Västra Götaland, se Figur 19. I regionen finns även en trend för minskat antal

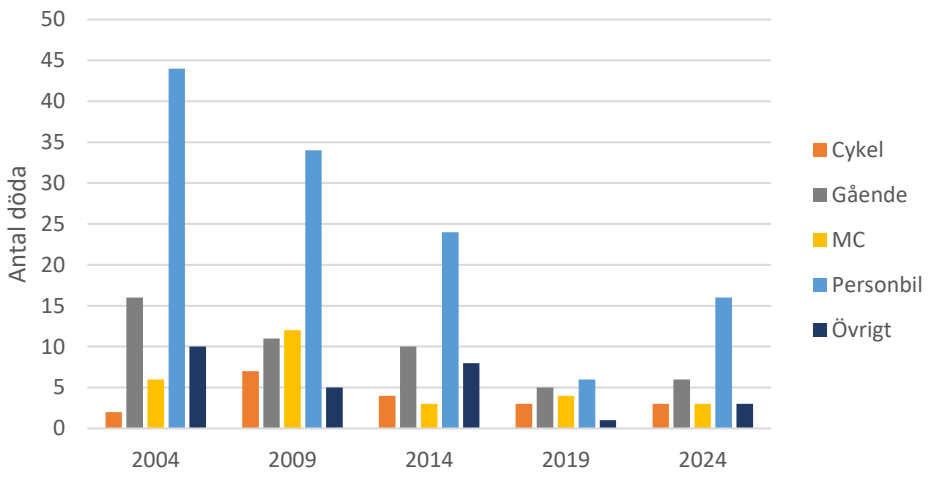
---

[40] PM10 mäts som vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kubikmeter luft. PM2,5 mäts som vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM2,5 ingår därför även i PM10.

[41] Folkhälsomyndigheten (u.å.) Vägledning om buller och höga ljudnivåer. Uttag 20250304

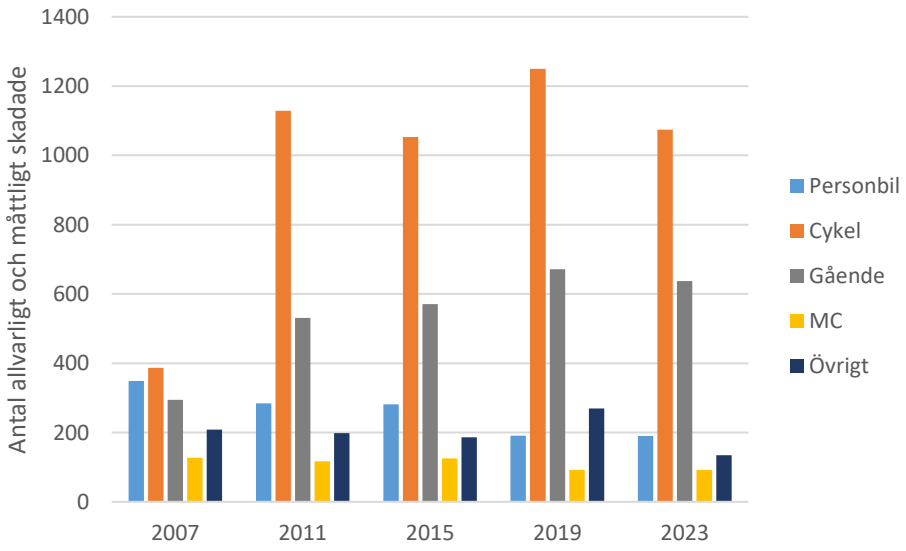
[42] Göteborgs Stad (2025) Göteborgs Stad åtgärdsplan mot buller 2025–2029

gående som omkommer. För övriga transportslag syns inga tydliga trender över tid.



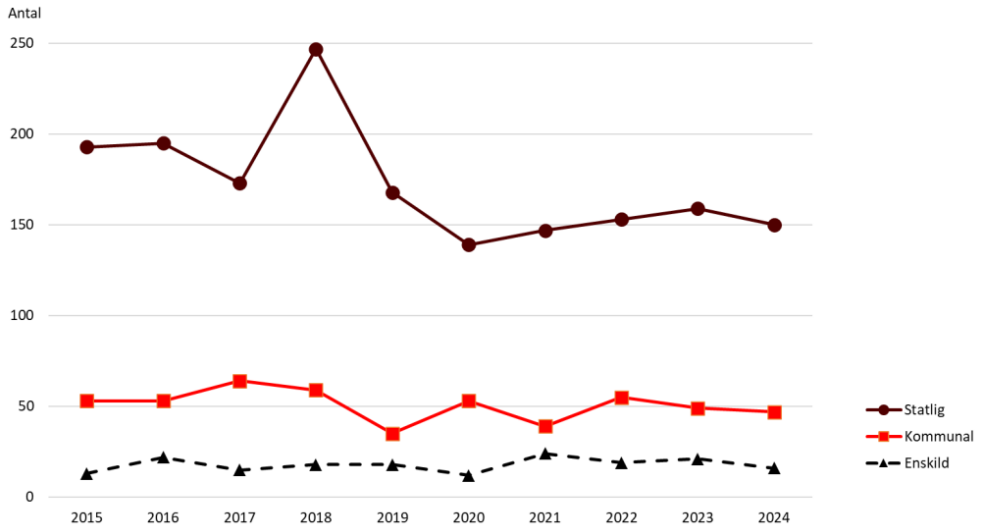
Figur 19 Polisrapporterade dödade personer i vägtrafikolyckor efter färdsätt i Västra Götaland. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

Antalet måttligt och allvarligt skadade med personbil har också minskat över tid medan de allvarligare skadorna för de som cyklar och går har ökat i antal sedan 2007 men sedan hållit sig på ungefär samma nivå mellan 2011 och 2023, se Figur 20.



Figur 20: Allvarligt och måttligt skadade totalt enligt polis och akutsjukvårdsdata i Västra Götaland. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

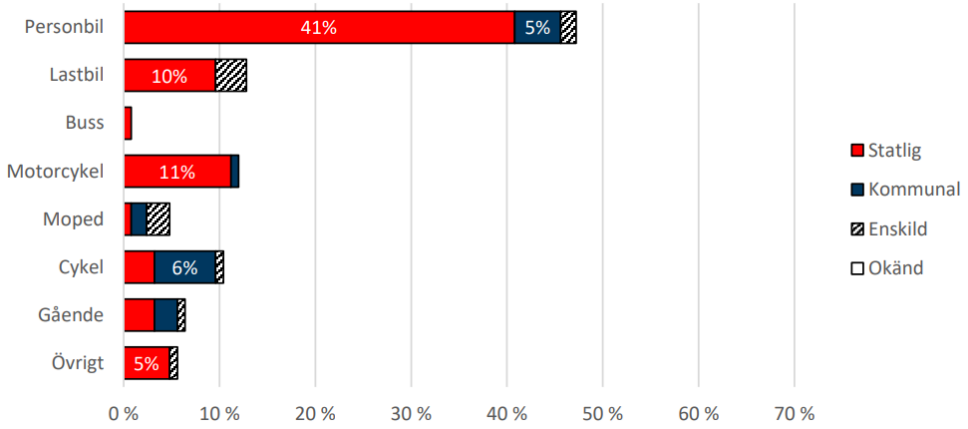
De allra flesta som omkommer i trafiken i Sverige gör det på det statliga vägnätet, vilket framkommer i Figur 21, men det statliga vägnätet är också det mest trafikerade.



Figur 21: Omkomna per väghållare. Källa: Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024.

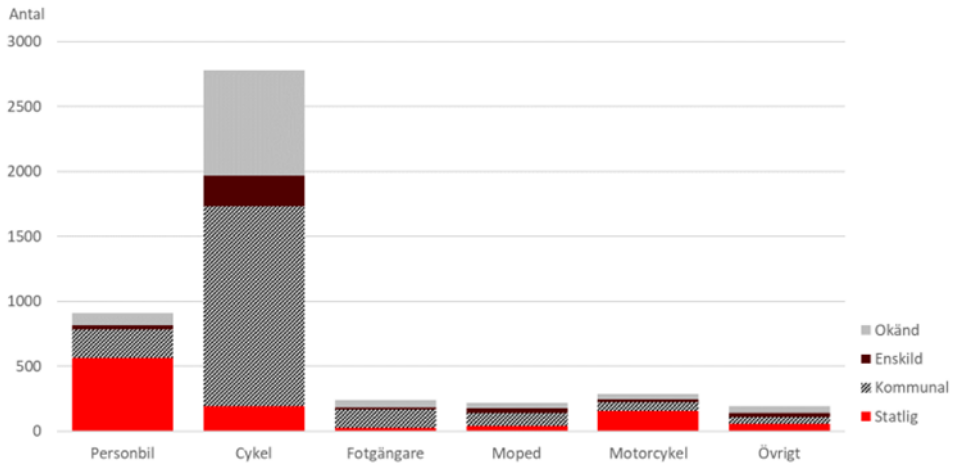
I Figur 22 visas omkomna i olika trafikantkategorier uppdelat på väghållare för Västra Götalands län. Till allra största grad är det motortrafikanter som omkommit på det statliga vägnätet.[43] Omkomna på det kommunala vägnätet utgörs primärt av fotgängare och cyklister. Av alla omkomna under den senaste treårsperioden i länet omkom 41 procent i personbilsolyckor på det statliga vägnätet. Ytterligare 21 procent av de omkomna dog i motorcykel- eller lastbilsolyckor på det statliga vägnätet.

[43] Trafikverket (2025) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Västra regionen 2023.



Figur 22: Andel omkomna per trafikantkategori i Västra Götalands län, per väghållare, genomsnitt 2021–2023. Källa: Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetutvecklingen i Trafikverket Västra regionen 2023.

När det kommer till olyckor med allvarligt skadade är en merpart av olyckorna cykel- och elsparkcykelolyckor, och sådana olyckor inträffar primärt på det kommunala vägnätet, se Figur 23. Andelen allvarligt skadade på kommunala vägar och gator har ökat över tid. Det är därför viktigt att genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet även i det kommunala vägnätet.



Figur 23 Antal allvarligt skadade uppdelat på trafikantkategori och väghållare 2024. Källa: Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024.

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också

bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gånginfrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då en kollektivtrafikresa oftare kombineras med en gång- eller cykelresa än vad en bilresa gör.

Andelen cykelresor av det totala resandet var 7 procent under 2023, men det skiljer sig dock åt mellan de olika kommunerna. I exempelvis Skövde, Öckerö, Lidköping och Alingsås var andelen cykelresor över 13 procent, vilket drar upp genomsnittet för hela regionen.[44]

Landskap och kulturmiljö

Aspekten Kulturmiljö definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som kulturvärden i infrastrukturen, såsom alléer, solitära träd, kulturvägar, kulturhistoriska järnvägsmiljöer, väg- och järnvägsanknutna kulturminnen, stenmurar, bevarandevärda broar och trummor, landskapets kulturvärden.

Transportsystemet påverkar kulturmiljön genom de förändringar som infrastrukturarbetet medför i landskapet och i tätorter. Samtidigt är transportsystemet en del av kulturmiljön genom att vägar och järnvägar utgör spår av mänskligt skapande och användning. Väg- och järnvägsmiljöer som särskilt tydligt visar infrastrukturens utveckling och betydelse genom tiderna utgör infrastrukturens egna kulturarv.

Resurser tillgängliga för människan

Vatten

Vad gäller transporternas påverkan på vatten finns det två övergripande perspektiv; dels påverkan på dricksvattenförsörjningen genom risk för påverkan från vattentäkt, dels påverkan på vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Ekologiska perspektiv på vatten beskrivs under avsnittet Biologisk mångfald nedan. Den potentiella negativa påverkan orsakas dels av trafik och fordon, dels av infrastrukturens anläggningar. Vattentäkter kan påverkas negativt genom risk för olyckor och förorening av vattentäkter. Transporter av farliga ämnen (olja, kemikalier, tungmetaller) kan vid olyckor läcka ut och förorena yt- och grundvatten och vägar och järnvägar nära sjöar, vattendrag eller grundvattentäkter ökar därför risken för spridning av föroreningar vid olyckor. Vägsalt och kemikalier kan också påverka grundvattnets kvalitet. Asfalterade ytor minskar markens naturliga

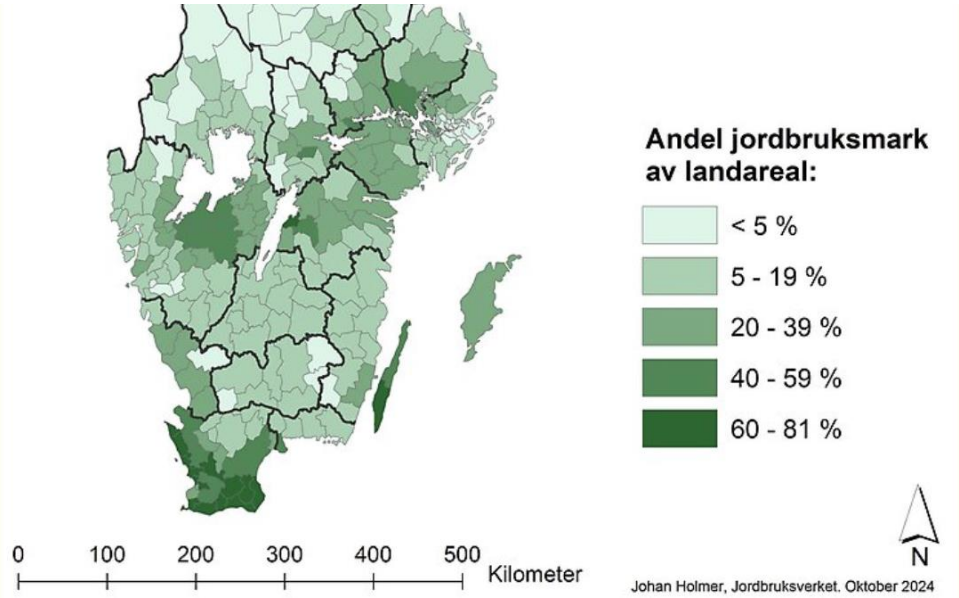
[44] VGR (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

förmåga att infiltrera vatten, vilket leder till snabbare avrinning av regnvatten. Detta kan i sin tur leda till erosion och översvämningar som skadar vattenmiljöer och bebyggelse.

Jordbruksmark

Infrastrukturanläggningar är ytkrävande i sig men bidrar också till en utbredning av bebyggelsen som tar mark i anspråk. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken till produktiv jordbruksmark. Ny infrastruktur kan också bidra till att jordbruksmark fragmenteras så att brukningen försvåras.

I Västra Götaland finns över 500 000 hektar jordbruksmark, vilket är nästan en femtedel av hela rikets jordbruksmark.[45] I regionen utmärker sig flera kommuner, främst Lidköping, Vara, Falköping, Götene, Skara, Grästorp och Essunga som har mellan 40–59 procent jordbruksmark, se Figur 24.



Figur 24 Andel jordbruksmark av landarealen per kommun, 2024. Källa: Jordbruksverket

Biologisk mångfald

För att beskriva och hantera biologisk mångfald i samhället används oftast hotade arter och skyddade områden som mått och beskrivning, men biologisk mångfald är mer än så. Fokus på hotade arter och skyddade

45 Jordbruksverket (2024) Jordbruksmarkens användning 2024

områden har lett till konflikter mellan brukande och naturvård samtidigt som utarmning av biologisk mångfald fortsatt. Biologisk mångfald är resultat av funktionalitet där alla delars värde är oavhängigt antal eller storlek. Tillämpning av gällande lagstiftning är i grunden baserad på ekonomisk värdering, vilket i praktiken innebär att skada på biologisk mångfald aldrig helt behöver motverkas eftersom det inte kan anses motiverat utifrån lönsamhetskraven i varje enskilt fall. Resultatet är att biologisk mångfald utarmas lite grann för varje aktivitet. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår.

Vägar och järnvägar tar sammantaget inte mycket mark i anspråk, de utgör till exempel bara cirka 2 procent av Sveriges yta. Men de fragmenterar i stort sett hela landet i små bitar. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen.

Den allvarligaste påverkan är genom mortalitet (djur dödade i trafik), barriärverkan (hindrar djurs möjligheter att röra sig i naturen), störning (buller, ljus, föroreningar mm) och invasiva arter som sprids via infrastrukturnätverket. Till det kommer att livsmiljöer förstörs när vägar och järnvägar med tillhörande anläggningar byggs.

Biologisk mångfald kommer undantagslöst att påverkas av resultatet från all fysisk planering som genomförs. Därför behöver biologisk mångfald finnas med redan från de allra första planeringsinitiativen, och sedan hanteras genom alla steg i planeringen och fortsätta vid genomförandet av planer och projekt. Det behöver även finnas med i uppföljningar. Det är enbart genom att hantera biologisk mångfald redan från strategisk planering som möjligheterna skapas till att stärka biologisk mångfald.

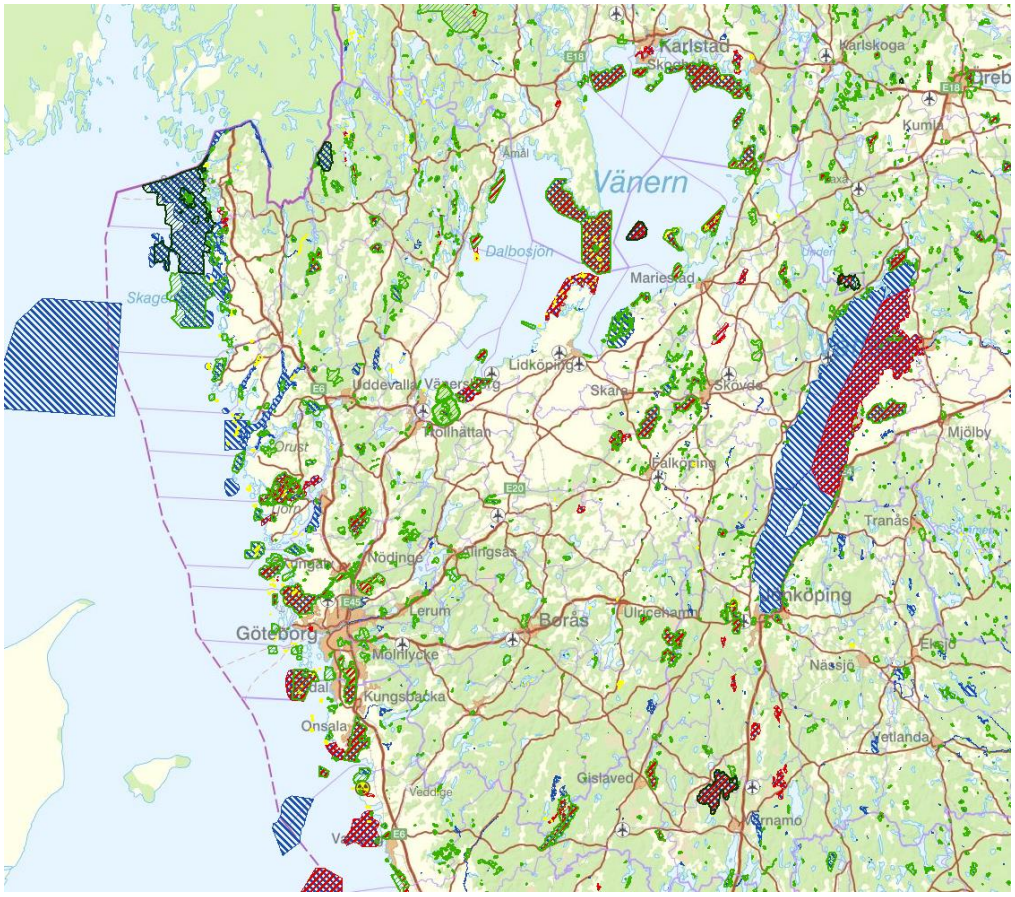
Avseende växtliv består infrastrukturens påverkan av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon. Kväveoxider och ozon kan påverka känsliga växter så att bladen skadas och produktionsförmågan minskar. Vidare påverkas marktillståndet av kväveoxidernas försurande effekt. Samtidigt som träden förses med extra kvävetillskott urlakas vissa metaller, så kallad markförsurning, vilket anses kunna påverka trädens rotsystem negativt. Halkbekämpning genom saltning har negativa effekter på vegetation längs vägnätet vilket kan leda till missfärgning i vägens närhet av tall- och granbarr med lokalt nedsatt virkesproduktion som följd.

Skyddsvärda områden som kan påverkas av infrastrukturen och dess transporter är bland annat prioriterad och utpekad grönstruktur, Natura

2000-områden, speciellt skyddsvärda områden för biologisk mångfald, samt riksintressen för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och kustzonen.

Infrastruktur och trafik kan också påverka vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt och därigenom livsmiljöer för vattenlevande djur och växter. Vattenkvalitet kan påverkas negativt när partiklar från däck, vägmarkeringar och asfalt slits ned och sköljs bort med regnvatten. Dessa kan transporteras till vattendrag och hav, där de påverkar vattenlevande organismer. Vägdagvatten kan också föra med sig oljerester, tungmetaller, näringsämnen (från gödning och avgaser) samt mikroplaster till sjöar och hav, som kan leda till både övergödning och syrebrist. Byggande av vägar, broar och järnvägar kan leda till förändrade vattenflöden, habitatförlust och fragmentering av ekosystem, genom anläggning av kanaler, muddring och utfyllnader.

I Figur 25 nedan visas en karta över Västra Götalands större väg- och järnvägsinfrastrukturen samt utpekade områden för skydd av natur, flora och fauna. Det bör nämnas att djur, växter och värdefull natur även finns utanför de utpekade områdena.



Nationalpark
Naturreservat
Djur- och växtskyddsområde
Fågeldirektivet (SPA)
Art- och habitatdirektivet (SCI)

Figur 25. En översikt av Västra Götalands naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

I Figur 26 nedan visas en karta över Västra Götalands större väg- och järnvägsinfrastruktur samt utpekade områden för vattenskydd, kulturreservat och landsbildsskyddsområde. Landarealerna upplåtna åt kulturreservat och landskapsbildsskyddsområden är mycket små i Västra Götaland. Hela Vättern är dock vattenskyddsområde.

Kulturreservat

Vattenskyddsområde

Landskapsbildsskyddsområde

Figur 26 En översikt av Västra Götalands utpekade områden för skydd av kultur, vatten och landskapsbild. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

Nuläge övriga hållbarhetsaspekter

Socioekonomi

Socioekonomiska faktorer påverkar människors mobilitetsförutsättningar. Studier visar att förutsättningar som låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är socioekonomiska faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola.

Därför är en väl fungerade kollektivtrafik centralt för delaktighet och integrering i samhället.[46]

Generellt är de socioekonomiska förutsättningarna goda i Västra Götaland, medianinkomsterna för kvinnor och män ligger strax under rikssnittet och andelen högutbildade (minst tre år eftergymnasial utbildning) uppgår till cirka 34 procent, vilket är bland de högsta nivåerna i landet.[47]

Arbetslösheten i regionen låg i början av 2025 runt 6–7 procent av arbetskraften, vilket är i linje med eller något under rikssnittet, men med stora variationer inom regionen. Exempelvis har mindre kommuner med svagare arbetsmarknad betydligt högre arbetslöshet än välmående kranskommuner runt Göteborg.[48]

Enligt Segregationsbarometern[49] bor majoriteten av invånarna i Västra Götaland i områden med goda socioekonomiska förhållanden; cirka 13 procent lever i områden med uttalade socioekonomiska utmaningar, medan nära 70 procent bor i områden med goda eller mycket goda socioekonomiska förutsättningar. Sammantaget kännetecknas Västra Götaland av en hög utbildningsnivå och relativt god ekonomisk standard, men också av tydliga skillnader mellan kommuner och områdestyper vad gäller inkomster, utbildningsgrad och sysselsättning.

Ålder

Genom livet förändras människors förutsättningar avseende mobilitet med åldern. För barns och ungas självständiga mobilitet är förutsättningarna att på ett tryggt och säkert sätt gå, cykla och åka kollektivtrafik avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet och minskat de tillgängliga ytorna för lek. Det ökande skjutsandet med bil till och från skolan innebär därtill att barn och unga går miste om möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet kan innebära.[50]

---

[46] Berg, J., mfl. (2019) Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden. K2 Outreach 2019:2

[47] SCB (2023) Jämställdhetsstatistik

[48] SCB (2025) Arbetskraftsundersökning

[49] Boverket (2025) Segregationsbarometern, Västra Götalands län

[50] Se t.ex. Niska m.fl (2017) *Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning*. VTI Rapport: 958
Lindqvist, A-K., & Rutberg S. *Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång.* Skolledaren, 2019, no 3.
https://www.skolledarna.se/Skolledaren/Artikelarkiv/2019/cykelvag-till-skolan-kan-vara-vagen-till-framgang/ samt

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdsättet hos äldre, blir gång och kollektivtrafik allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. God fysisk tillgänglighet i närmiljön samt drift och underhåll som förebygger fallolyckor är centrala frågor för äldres mobilitet. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.[51]

Kön

Som beskrevs under avsnittet om resvanor har män och kvinnor olika resmönster, där kvinnor och män gör ungefär lika många resor men män reser längre och framför allt längre i bil. Kvinnor som grupp har ett uttalat mer hållbart färdmedelsval jämfört med män. Men tidigare studier visar att kvinnor och män inte bara reser olika utan också har olika värderingar kopplat till transporter.[52] En av de mest genomgående skillnaderna i attityder och värderingar kopplade till resandet handlar om hållbarhet. Kvinnor tror i större utsträckning än män att klimatförändringarna kommer att påverka oss i Sverige och är mer positivt inställda till insatser för att bromsa klimatförändringarna och ändra sitt eget beteende. Kvinnor är generellt också mer positiva till trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder som gör det bättre för gående och cyklister jämfört med män.

Personer med funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp, utan är en grupp med stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. På ett generellt plan reser personer med funktionsnedsättning mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättning är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och

---

Savolainen, E., Lindqvist, A-K. Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S., (2024) Promoting Children´s Active School Transportation – An international scoping review of psychosocial factors. *Syst Rev*.13(47). https://doi.org/10.1186/s13643-023-02414-y

[51] Se bl a Elldér, E. Vilhelmson, B., Thulin, E. 2023. Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being, Department of Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden, Boschmann, E., Brady, S., 2013. Travel behaviors, sustainable mobility, and transitoriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area. J. Transp. Geogr. 33, 1–11. https://doi.org/10.1016/j. jtrangeo.2013.09.001

[52] Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

utemiljöer generellt avgörande för mobiliteten. Fysiska miljöer ska utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns.[53]

Stad/land

Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har något högre biltransportarbete per person än i stadskommuner. Befolkningarna reser lika ofta, gör ungefär lika många resor per dag och bilresorna har ofta samma syften. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygden jämfört med staden. Bil är det vanligaste färdsättet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används i betydligt högre utsträckning av invånarna i landsbygdskommunerna än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd.[54]

Hälsa

Att planera för en fysisk miljö som underlättar för gång och cykel underlättar för att invånarna att inkludera fysisk aktivitet som en del av sin vardag och bryta mönster av långvarigt stillasittande. Folkhälsomyndigheten rekommenderar att vara fysiskt aktiv varje dag med bakgrund av att det kan ge en ökad livskvalitet och bättre förutsättningar för att vara frisk och leva längre. Boverket framhåller att fysisk planering som prioriterar gång och cykel i områden med olika fysiska strukturer och socioekonomiska förutsättningar främjar en god och jämlik hälsa för hela befolkningen. En planering som leder till ökad andel gång och cykel har potential att skapa mervärden i form av minskad biltrafik med följdeffekter som minskat buller och minskade luftföroreningar.[55]

---

[53] Se t.ex. Trafikutskottet (2013) Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder. Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5

[54] Se t.ex. Dymén et al., (2016). Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd, Smidfelt Rosqvist mfl. (2019) Mobilitet på landsbygder – en forskningsöversikt. Trivector rapport: 2019:57

55 Se t.ex. Karlström, S., & Jonason, D. (2019) Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt. Vinnovarapport: 2019:09 ISBN: 978-91-87537-88-2 https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-omstallningen-till-halsosam-mobilitet---behovet-av-ett-missionsorienterat-arbetssatt-vr19-09.pdf?cb=20191216084341 Hämtad 2025-03-27 och Boverket (2022) Mobilitet för ett aktivt *vardagsliv.* https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/ Hämtad 2025-03-27

Bilaga 2 Formulär för prövning och analys av barnets bästa

FN:s konvention om barnets rättigheter är svensk lag sedan 1 januari 2020. I alla frågor, ärenden och beslut som berör barn direkt eller indirekt, ska vi i Västra Götalandsregionen ha barnets bästa som riktlinje. Prövning och analys av barnets bästa är ett hjälpmedel för att vi ska bli bättre på att efterleva barnets rättigheter.

Beskriv ärendet/förslaget

Västra Götalandsregionen (VGR) har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan, som en del av den statliga infrastrukturplaneringen. Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan som kan antas medföra betydande miljöpåverkan se till att en strategisk miljöbedömning görs. Detta ska redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Genom hela processen med att revidera den regionala infrastrukturplanen har en integrerad hållbarhetsbedömning gjorts, där strategisk miljöbedömning enligt miljöbalkens krav ingår.

Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med en bredare hållbarhetsbedömning avseende aspekterna Tillgänglighet näringsliv; Tillgänglighet landsbygd; Tillgänglighet städer; Tillgänglighet för alla samt Trygghet. Därutöver har en prövning av barnets bästa gjorts.

Vilka ska vara med i processen att göra en prövning av barnets bästa/barnkonsekvensanalys?

Delaktiga i prövningen av barnets bästa har konsulter från Trivector Traffic, med kompetens inom social hållbarhet, deltagit. Från VGR:s sida har Aako Raoofi granskat prövningen.

Prövningen/analysen påbörjad **2025-04-14**

Vilka barn berörs av ärendet?

Den regionala infrastrukturplanen påverkar alla barn som bor och vistas i Västra Götaland. Barn kan komma att påverkas i varierande grad (positivt eller negativt) av planens åtgärder till följd av var de bor, var och hur de rör sig, hur gamla barnen är, förutsättningar på platsen samt barnets egna kognitiva och fysiska förutsättningar.

Inom ramen för hållbarhetsbedömningen har alla åtgärder och åtgärdsområden i infrastrukturplanen bedömts var och för sig och som helhet utifrån barnets bästa.

Vilka lagar berörs?

Vilka lagar berörs av ärendet?

Barnkonventionen är sedan 2020 svensk lag och berör därmed prövningen.

Stöd går dock att finna i plan- och bygglagen 2 kap. 3 § PBL anges att särskilt viktiga allmänna intressen ska beaktas, bland annat trygga och goda livsmiljöer för barn. Det går också att finns i 1 kap. 2 § RF som beskriver att det allmänna ska främja barns rätt att växa upp under goda förhållanden och utvecklas till ansvarskännande människor.

Vad säger barnkon-ventionen?

Vad säger barnkonventionen?

Barnets bästa är en av barnkonventionens grundprinciper som ligger till grund för prövningen av barnets bästa. ”Vid alla åtgärder som rör barn varje sig de vidtas av offentliga eller sociala välfärdsinstitutioner, domstolar, administrativa myndigheter eller lagstiftande organ, ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa.”

Artikel 2, 3, 6 och 12 är de så kallade fyra grundprinciperna[56] vilka har bäring på denna prövning.

- **Artikel 2:** Om alla barns lika värde och rättigheter. Ingen får diskrimineras. Barnkonventionen gäller för alla barn som befinner sig i ett land som har ratificerat den.

[56] https://www.barnombudsmannen.se/barnkonventionen/om-barnkonventionen/

- **Artikel 3:** I alla åtgärder som rör barn ska i första hand det som bedöms vara barnets bästa beaktas. Begreppet ”barnets bästa” är konventionens grundpelare. Vad som är barnets bästa måste avgöras i varje enskilt fall och hänsyn ska tas till barnets egen åsikt och erfarenhet.
- **Artikel 6:** Varje barns rätt till liv, överlevnad och utveckling. Det handlar inte bara om barnets fysiska hälsa utan också om den andliga, moraliska, psykiska och sociala utvecklingen.
- **Artikel 12:** Barnets rätt att bilda och uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör hen. När åsikterna beaktas ska hänsyn tas till barnets ålder och mognad.

För denna prövning är följande artiklar också centrala: konventionen framhäver också (kortversion[57]):

- **Artikel 4.** Konventionsstaterna ska till fullo utnyttja sina tillgängliga resurser för att förverkliga barnets ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter. När resurserna inte räcker till bör man söka lösningar genom internationellt samarbete.
- **Artikel 23.** Ett barn med fysisk eller psykisk funktionsnedsättning har rätt till ett fullvärdigt och anständigt liv som gör det möjligt för dem att delta aktivt i samhället.
- **Artikel 31.** Barnet har rätt till lek, vila och fritid.

Vilka synpunkter har berörda barn?

Vilka synpunkter har berörda barn?

Prövningen av barnets bästa har i det här fallet gjorts baserat på tidigare studier och erfarenheter. Bakgrunden är att den regionala infrastrukturplanen hanterar långsiktiga strategiska prioriteringar som bedömts vara utmanande att föra dialog med barn kring i ett

[57] https://www.raddabarnen.se/rad-och-kunskap/skolmaterial/barnkonventionen/barnkonventionen-kort-version/

tidigt skede. Barnets bästa har i stället analyserats utifrån en kvalitativ bedömning av hur respektive åtgärd samt prioriteringarna i planen som helhet gynnar barns vardagsresor och främjar deras självständiga mobilitet. I det fortsatta arbetet med att genomföra åtgärderna i planen, där det handlar mer om barnens direkta livsmiljöer, rekommenderas att barn själva får komma till tals exempelvis genom ungdomsråd, workshop med skolbarn eller enkätundersökningar. Dialog med barns vårdnadshavare, barnets nätverk eller ideella organisationer kan komplettera barnens synpunkter.

Vad säger forskning och teori?

Vad säger forskning och teori?

Denna del är en sammanfattning som till stora delar bygger på den forskningssammanställning som gjorts inom ramen för VTI:s forskningsrapport med namnet *Barn som vägvisare Möjligheter, hinder och metoder för att inkludera barns perspektiv i kommunal trafik- och stadsplanering* (2025).

- En barnvänlig miljö främjar aktivt resande med gång och cykel, vilket kan förbättra barns och ungdomars hälsa på både kort och lång sikt. Det är också viktigt att skapa en miljö där barn känner sig trygga och självständiga för att främja deras fysiska, sociala och kreativa utveckling.
- Omfattande svensk och internationell forskning visar på att en bra uppväxtmiljö är viktigt för barns hälsa och välbefinnande (trafikmiljön är ofta en del av barns fysiska uppväxtmiljö)
- För yngre barn är den bostadsnära miljön särskilt viktig, likaså skol- och förskolegårdar samt grönytor av olika slag och hur barn kan nå dessa platser. Även gator bör ses som en del av en barnvänlig utemiljö med möjligheter till lek, fritidsaktiviteter och möten. Det är en självklarhet för barn att vilja utforska sin fysiska omgivning efter hand som de växer. Det är därför viktigt att stödja och uppmuntra barnens vilja att utforska genom en väl utformad och säker

miljö. För att platser ska få en sådan betydelse måste de vara tillgängliga för barn.

- Att ha tillgång till många platser främjar barnens rörelsefrihet. Uppgiften för vuxensamhället är att skapa ”förutsättningar för barns meningsfulla och hälsosamma tillvaro och utveckling, att bevara och utveckla strukturer och platser och att skapa inkludering” (Jansson och Herbert, 2023:3).
- Den fysiska och sociala miljöns egenskaper är helt avgörande för att åstadkomma barnvänlighet, någonting som även bör omfattas till trafikmiljöer.
- Relevanta målpunkter för barn innefattar bland annat skolor, fritidsaktiviteter, parker, lekplatser och bostadsområden där vänner och familj bor.
- Alla barn, oavsett individuella förutsättningar, ska självständigt kunna röra sig till och inom viktiga platser och målpunkter för barn. Universell design rekommenderas för att underlätta detta (alltså att platser går att använda oberoende av individuella förutsättningar, annars krävs tillgänglighetsanpassning).
- För att barn ska kunna röra sig självständigt behövs ett särskilt fokus på tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik eftersom dessa färdmedel ofta kan användas av barn själva.
- Barn upplever trafikmiljön på andra sätt än vuxna och har andra kognitiva och fysiska förutsättningar.
- Upplevd ”trafikosäkerhet” kan leda till att barns rörelsefrihet minskar till följd av orolig vårdnadshavare.
- Utformningar som bidrar till trafiksäkerhet för barn och unga är exempelvis låga hastighetsgränser, god standard på gång- och cykelinfrastruktur, hastighetsdämpande åtgärder och särskilt utnämnda gator för barn såsom lekgator och skolgator.
- För barn med funktionsnedsättningar finns olika behov kopplat till den fysiska miljön.
- Barn mår bra av att leka. Det är också en viktig del i barns utveckling avseende bland annat fysiska, sociala, intellektuella, kreativa och emotionella faktorer.

Vad säger praxis och beprövad erfarenhet?

Vad säger praxis och beprövad erfarenhet?

Enligt VTI:s rapport är barnkonventionen det främsta stödet för kommuners och regioners arbete med trafik- och stadsplanering som tar hänsyn till barnets bästa. Det finns inte några nationella beslut kring hur planeringen ska gå till för att uppfylla barnkonventionen. Varje kommun eller region har generellt sett tagit fram egna strategier och metoder för att arbeta med barnvänlig planering av stads- och trafikmiljöer.

Vilka för- och nackdelar finns det utifrån barnets rättigheter?

Vilka för- och nackdelar finns det med ärendet/förslaget utifrån barnets rättigheter, enligt det insamlade underlaget?

Bedömningen är att planens satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel har en positiv påverkan på barns självständiga mobilitet. Även förbättrade bytespunkter som ökar tryggheten bidrar till barnens bästa och kan underlätta för kollektivtrafikresor.

Många av de större vägåtgärder som ingår i planen innehåller också satsningar på nya gång- och cykelvägar, ibland som kompensatoriska åtgärder då utbyggda vägar gör att tidigare förbindelser skärs av, men ofta också så att tillgängligheten med gång och cykel förbättras jämfört med tidigare. Även om satsningarna på gång- och cykelvägar bidrar positivt till barnens bästa kan dock inte åtgärderna som helhet sägas göra det och prioriteringen i planen att avsätta en stor andel av medlen till namngivna vägåtgärder kan inte anses bidra till barnens bästa

eftersom de skapar barriärer i den lokala tillgängligheten och inte bidrar till att förstärka barns självständiga mobilitet.

Vilka konsekvenser blir det utifrån barnets rättigheter?

Vilka konsekvenser har ärendet/förslaget utifrån barnets rättigheter?

Positiva konsekvenser av infrastrukturplanen är att utbyggnaden av nya gång- och cykelbanor kan bidra till ökad självständig mobilitet och potential för aktiv mobilitet för barn och unga. Också satsningar på ökad trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet samt satsningar på nya resecentra och bytespunkter med ökad tillgänglighet får positiva konsekvenser för barns självständiga mobilitet.

Även om satsningarna på utbyggd väginfrastruktur har stort fokus på ökad trafiksäkerhet på de berörda sträckorna genererar utbyggda vägar ökad trafik vilket kan ha negativa konsekvenser för trafiksäkerheten i andra delar av trafiksystemet och därmed försämra förutsättningarna för barns självständiga mobilitet. Utbyggda vägar kan också skapa barriärer som försämrar den lokala tillgängligheten, vilket är fallet med åtgärden Väg 168 Ekelöv-Kareby.

Samtidigt innebär vägåtgärdernas också positiva bidrag till barns tillgänglighet när de reser med kollektivtrafik eller blir skjutsade med bil. På lång sikt kan även de ta del av nyttan med utbyggd väginfrastruktur, varför det inte går att säga att vägsatsningar endast ger negativa konsekvenser utifrån barnets bästa.

Planens negativa påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald, landskap och resurser tillgängliga för människan innebär dock negativa konsekvenser för barns förutsättningar i framtiden.

Vad är barnets bästa enligt den sammanlagda bedömningen?

Vad är barnets bästa i ärendet/förslaget enligt den sammanlagda bedömningen?

Utifrån den sammanlagda bedömningen är barnets bästa att satsa på gång, cykel och kollektivtrafikåtgärder eftersom det bidrar till barns självständiga mobilitet. Satsningar på ökad trafiksäkerhet, särskilt inne i samhällen och vid barns målpunkter, bidrar också till barnets bästa.

Behövs kompensatori-ska åtgärder?

Vilka kompensatoriska åtgärder kan vi göra om ärendet/förslaget inte är i linje med barnets bästa?

Vid genomförandet av planen är det viktigt att ta hänsyn till barns behov av att kunna röra sig självständigt till lokala målpunkter, och att säkerställa att nödvändiga åtgärder vidtas för att överbrygga barriärer som skapas i den lokala geografin vid vägutbyggnader. I fördelningen av medel till mindre åtgärder i det statliga regionala vägnätet och medfinans till kommunalt vägnät bör tillgängligheten till barns målpunkter särskilt vägas in.

De tre potterna för kollektivtrafik-, cykel- och mindre vägåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Generellt sett är åtgärder för de första 4–6 åren av den regionala infrastrukturplanen uppbokade, resterande medel är fria att fördela. Utöver de tre potterna finns förstärkta satsningar kopplat till den politiska prioriteringen.

Kollektivtrafikåtgärder

Åtgärdsområdet innefattar investeringar för en ökad framkomlighet och prioritet för kollektivtrafiken samt investeringar i hållplatser och åtgärder som främjar kombinationsresor. Västtrafik sammanställer behov och åtgärdsförslag i dialog med kommuner och kommunalförbund. Åtgärder prioriteras av Västtrafik i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Cykelåtgärder

Förutsättningar för cykel ska utvecklas i linje med Västra Götalandsregionens strategiska plan för ökad cykling där tätortsnära cykelinfrastruktur och integrering av cykel och kollektivtrafik ligger i fokus. För att öka trafiksäkerheten och cykelbarheten behöver cykelvägar och bygdevägar anläggas längs det statligt regionala vägnätet.

Regional infrastrukturplan finansierar kostnaden för vägplan och kommunal medfinansiering sker med 50 procent av kostnaden för projektering och byggande av statligt regionala cykelvägar. Avtal tecknas tidigt i processen mellan Trafikverket och aktuell kommun och avser en maximal medfinansiering från kommunen. Kommunerna ombeds återkommande lämna in förslag på nya cykelvägar som de avser att medfinansiera. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med Västra Götalandsregionens strategiska plan för ökad cykling.

Mindre vägåtgärder

För att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten samt att minska barriäreffekter behöver mindre åtgärder genomföras på det statliga vägnätet. Standardhöjning, korsningsåtgärder, passager för gående och cyklister samt kurvrätning utgör exempel på åtgärder. Samspelet mellan fordonstrafik, gående och cyklister samt näringslivets transportbehov är särskilt viktiga aspekter.
Åtgärder prioriteras av Trafikverket i samråd med Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden och berörda kommuner.

Tabell 6. Fördelning av medel för förstärkta satsningar.

Förstärkt satsning	Medel i plan, mnkr
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	65
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder	33
Göteborgsregionen, Obundna medel	130
Fyrbodal, Väg 161, Cykelåtgärder	52
Fyrbodal, Väg 161, Trafiksäkerhetsåtgärder	52
Fyrbodal, Väg 171, Stranderängs bro	52
Fyrbodal, mindre vägåtgärder	26
Boråsregionen, väg 27 mindre vägåtgärder	54
Summa	**464**

ÄRENDE 20 – Aktuella infrastrukturärenden, kl. 15,35-15,45

Förslag till beslut
Direktionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning
En muntlig föredragning av Morgan Ahlberg, infrastrukturstrateg

ÄRENDE 21 – Övrigt

Förslag till beslut
Direktionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning

ÄRENDE 22 – Meddelanden

Förslag till beslut
Direktionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning
1. Vänersborgs kommunfullmäktige har utsett Magnus Cassel (S) till lekmannarevisor i Fyrbodals kommunalförbund.
2. Trollhättans stads kommunfullmäktige har utsett Tony Gregorius (S) till ersättare i direktionen efter Monica Hanson (S).
3. Trollhättans stads kommunfullmäktige har godkänt Monica Hanson (S) avsägelse av uppdraget som ersättare i direktionen.
4. Åmåls kommunfullmäktige har godkänt Ove Kaye (SD) avsägelse av uppdraget som ersättare i direktionen.
5. Gryning Vårds AB Års- och hållbarhetsredovisning 2024
6. Innovatum AB Årsredovisning 2024
7. Mediapoolen Västra Götalands AB årsredovisning 2024
8. Tillägg hyresavtal Hemsö

§ 111

Fyllnadsval till uppdraget som ordförande tillika ledamot i kommunrevisionen

KS 2025/245

Beslut

Kommunfullmäktige entledigar Magnus Cassel (S) från uppdraget som vice ordförande i revisionen och utser honom till ordförande i revisionen tillika lekmannarevisor i kommunalförbundet Fyrbodal.

Kommunfullmäktige utser Sven Erik Larsson (M) till vice ordförande i revisionen

Sammanfattning av ärendet

Magnus Cassel (S) har utsetts till ordförande i revisionen. Hans uppdrag som vice ordförande i revisionen är därför vakant. Valberedningens vice ordförande har nominerat Sven Erik Larsson (M) till ny vice ordförande i revisionen.

Beslutsunderlag

- Kommunfullmäktiges beslut 2025-05-21, § 80
- Begäran om entledigade från revisorsuppdrag
- Valberedningens beslut 2025-06-17, § 1

Kommunfullmäktiges behandling under sammanträdet

Förslag till beslut på sammanträdet

Reidar Eriksson (S) nominerade Magnus Cassel till lekmannarevisor i kommunalförbundet Fyrbodal.

Ordföranden föreslog ovanstående beslut till avgörande och fann att kommunfullmäktige bifallit förslaget.

Sändlista

De valda
Kommunalförbundet Fyrbodal
Vaktmästeriet
IT-avdelningen
Löneenheten

Fyllnadsval av ersättare i direktionen för Fyrbodals kommunalförbund

Sammanfattning

Kommunfullmäktige har att under pågående mandatperiod, från och med 1 augusti 2025, till och med 31 december 2026 utse en ersättare i direktionen för Fyrbodals kommunalförbund efter Monica Hanson (S).

Yrkanden

Elliot Blixt, gruppledare för Socialdemokraterna, föreslår Tony Georgiou (S).

Beslutsgång

Ordföranden ställer proposition på förslaget och finner att kommunfullmäktige bifaller detta.

Kommunfullmäktiges beslut

Kommunfullmäktige utser Tony Georgiou (S) som ersättare, från och med 1 augusti 2025.

Beslutet skickas till

Tony Georgiou

Direktionen Fyrbodals kommunalförbund

Förtroendemannaregistret

Avsägelser politiska uppdrag 2025

Sammanfattning

William Arkemar (M) har avsagt sig sitt uppdrag som:

- Ersättare i kommunstyrelsen

Monica Hanson (S) har fr o m 2025-08-01 avsagt sig sitt uppdrag som:

- Ersättare i direktionen för Fyrbodals kommunalförbund

Beslutsunderlag

Avsägelser

Kommunfullmäktiges beslut

Kommunfullmäktige godkänner avsägelserna.

Beslutet skickas till

William Arkemar

Monica Hanson

Direktionen för Fyrbodals kommunalförbund

Förtroendemannaregistret

Dnr KS-2025-00271

KF § 140 Avsägelse av uppdrag som 1:e vice ordförande i teknik- och fritidsnämnden Säffle-Åmål, ersättare i Fyrbodals kommunalförbund, ersättare i Svinesundskommittén och ledamot i Handikapprådet – Ove Kaye (SD)

Kommunfullmäktiges beslut

Kommunfullmäktige godkänner avsägelsen.

Sammanfattning av ärendet

En avsägelse har inkommit från Ove Kaye (SD) som 1:e vice ordförande i teknik- och fritidsnämnden Säffle-Åmål, ersättare i Fyrbodals kommunalförbund, ersättare i Svinesundskommittén och ledamot i Handikapprådet.

Beslutsgång

Ordförande frågar om kommunfullmäktige kan godkänna avsägelsen och finner att fullmäktige beslutar så.

Beslutet skickas till

Lönehandläggare

Teknik- och fritidsnämnden Säffle-Åmål

Fyrbodals kommunalförbund

Svinesundskommittén

Handikapprådet

_____

Styrelsehandling nr 4b
Dnr: 2025-00005
Datum: 2025-03-13

Års- och hållbarhets-redovisning för Gryning Vård AB 2024

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

GRYNING

INNEHÅLL

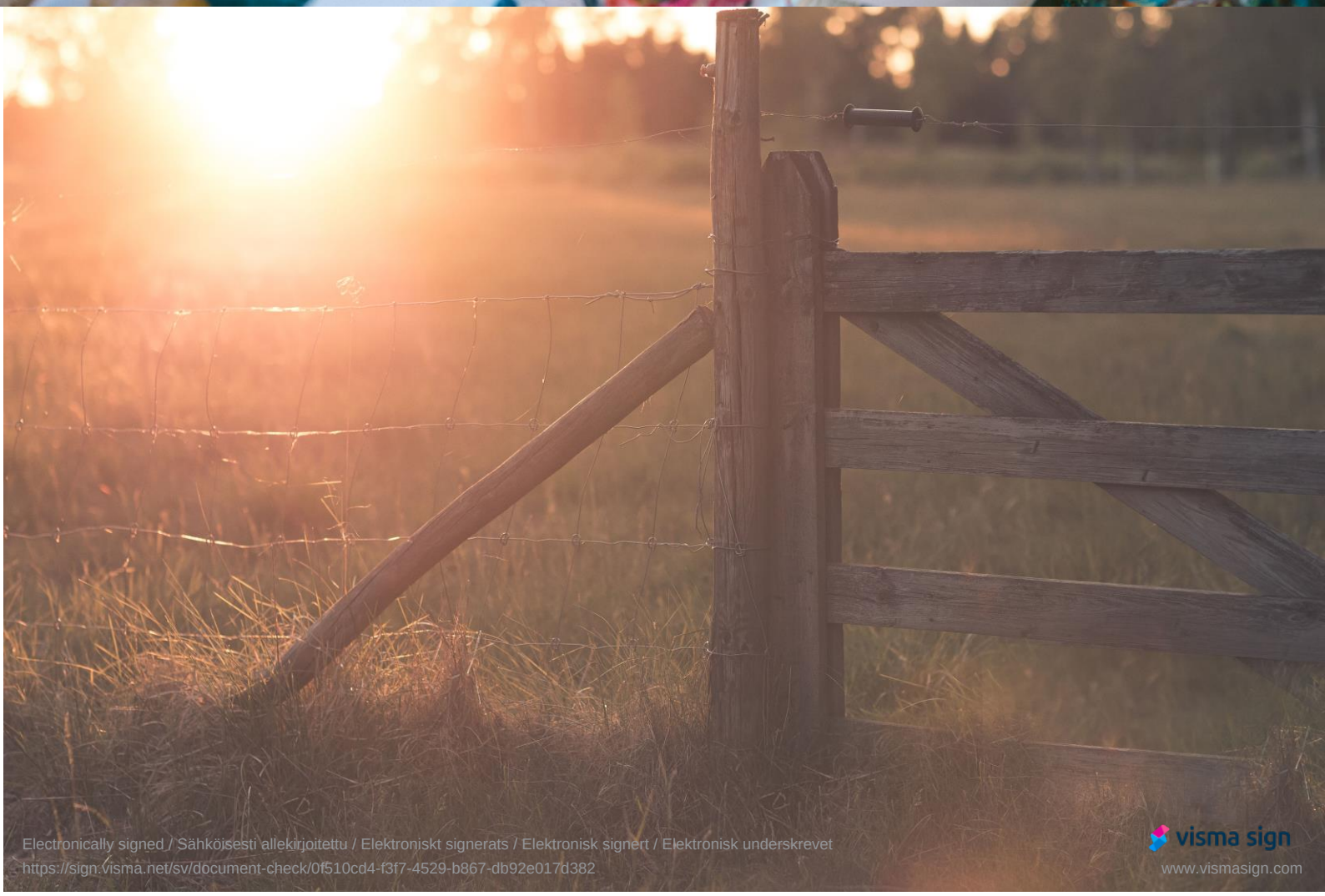
Vd sammanfattar 2024 3
1 Förvaltningsberättelse 4
1.1 Ägarkrav 4
1.2 Vision 4
1.3 Verksamhetsidé 4
2 Grynings organisering 5
3 Hållbarhetsområden med tillhörande hållbarhetsmål 7
4 Fokusområde och prioriterade mål 11
4.1. Prioriterade mål 2024 11
5 Kvalitetsberättelse 12
6 Medarbetare 14
7 Fastigheter 16
8 Miljö 17
9 Riskanalys och kontroll av finansiella risker 17
9.1 Utsikter för 2025 18
10 Ekonomi 18
11 Resultat- och balansräkning 21
12 Kassaflödesanalys 24
13 Rapport över förändring i eget kapital 25
14 Noter och kommentarer 25

Revisionsberättelse
Granskningsrapport från lekmannarevisorer

Bilagor:

1. Sammanfattning hållbarhet

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com



Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

GRYNING

Vd sammanfattar 2024

Hållbart bolag med samhällsbärande uppdrag

I februari 2025 beslutade styrelsen i Gryning Vård om förändringar i ledningen och Katarina Ahlqvist lämnade sitt uppdrag som vd. Rekryteringen av en ersättare har inletts och jag har under tiden fått förtroende att leda bolagets verksamhet vidare.

Gryning Vårds uppdrag är att bidra till en socialt hållbar samhällsutveckling och tillgodose behov hos ägarnas medlems-kommuner och dess invånare. Under snart 25 år har Gryning följsamt anpassat sitt utbud efter kommunernas föränderliga behov.
Gryning erbjuder insatser i hem för vård eller boende (HVB), stödboende, skyddat boende samt jour- och familjehem för barn, ungdomar, unga vuxna och familjer. Rådgivning och utbildning erbjuds samt samordningstöd vid placeringar. Gryning är ett av Sveriges större bolag inom HVB. Gryning ägs av kommunerna i Västra Götaland genom deras kommunalförbund.

Utmanande år för Sverige och för Gryning
Sverige har under en längre tid brottats med allvarliga utmaningar relaterade till kriminalitet och utanförskap till följd av komplexa orsaker. Medvetenheten ökar om sambandet mellan kriminalitet och vikten av tidiga insatser för barn och unga både generellt och specifikt. Regeringen och många andra aktörer har initierat omfattande åtgärder för att adressera dessa utmaningar samtidigt som många regelverksförändringar pågår.

Under 2025 börjar den nya socialtjänstlagen att gälla, vilken särskilt framhåller tidiga, förebyggande insatser för barn och unga. Pågående utredning om HVB för barn och unga är väsentlig för Grynings verksamheter, bland annat utifrån syftet är stärka tryggheten samt säkerheten för barn placerade på HVB.

2024 har också för Grynings del blivit ett utmanande år till följd av en allvarlig händelse vid ett av våra HVB i Borås i slutet av september. Ett samordnat tillslag gjordes av polis och IVO, enhetschefen häktades men avskrevs sedermera från utredningen. IVO fattade beslut om omedelbart förbud att bedriva verksamhet för de två av bolagets HVB-enheter som chefen varit ansvarig för. Detta fick stora konsekvenser för såväl bolaget som för medarbetare. Styrelsen fattade den 5 december beslut att avveckla båda enheterna för att på så sätt skapa rådighet över situationen då fortsatt förbud att bedriva verksamhet råder utifrån avsaknaden av tillstånd. Gryning inväntar beslut från IVO beträffande tillstånden.

Kvalitet
Det systematiska kvalitetsarbetet inom Gryning utgör en grundbult i all verksamhet. Utgångspunkten är lagar och föreskrifter samt att utveckla en stark kvalitetskultur med ständiga förbättringar i fokus. Utvecklingen av Kvalitetshandboken (bolagets kvalitetsledningssystem) är ett ständigt pågående arbete. Glädjande är resultaten i kund- och klientenkäterna även under 2024. NKI (nöjdkundindex) var på helår 4,4 (på en 1-5 gradig skala). 90 procent av de små barnen uppger att personalen har lyssnat. 76 procent av klienterna upplever att de känt sig trygga på Grynings enheter.

Bolagets utbud av tjänster är föränderligt och ska följa ägarnas medlemskommuners skiftande behov, en nära dialog är därav central och så även för 2025.

Långsiktig hållbarhet ur flera perspektiv
Gryning Vård står stabilt med en ekonomi i balans och goda resultat 2024 när det gäller omsättning, nöjd kund- och klientindex liksom Hållbart Medarbetarengagemang (HME). Bolaget uppbär inga lån. Soliditet och kassalikviditet har ytterligare stärkts under året utifrån ett resultat om 11 481 tkr (efter skatt). Detta ger sammantaget en långsiktig hållbarhet och goda förutsättningar för bolagets fortsatta utvecklingsarbete.
Gryning Vård ska fortsätta vara en aktör som flexibelt möter ägarnas medlemskommuners behov av insatser för barn, unga och familjer. Att fortsätta vara Kommunernas Gryning är ett löfte vi värnar högt.

Göteborg mars 2025
Birgitta Flärdh, tf vd, Gryning Vård

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

1 Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Gryning Vård AB, org nr 556605-8201, får härmed avlämna års- och hållbarhets-redovisning för räkenskapsåret 2024-01-01 – 2024-12-31. Samtliga belopp är i tkr om inget annat anges.

1.1 Ägarkrav

Gryning Vård AB ägs av Göteborgsregionens kommunalförbund (54 procent), Fyrbodals kommunalförbund (17 procent), Skaraborgs kommunalförbund (17 procent) och Boråsregionen, Sjuhärads kommunalförbund (12 procent).

Bolagets styrelse har sitt säte i Göteborg. Gryning ingår i koncernen där Göteborgsregionens kommunalförbund upprättar koncernredovisning. Göteborgsregionens organisationsnummer är 222000-0265, sätet är i Göteborg.

Ägarna utövar sin kontroll över bolaget i enlighet med Aktiebolagsordningen respektive kontrollkriteriets principer enligt Lagen om offentlig upphandling (LOU). Det innebär bland annat att det är kommunalförbundens högsta instans som beslutar om vilka som utses till styrelseledamöter i bolaget. Därutöver sker olika uppföljningar och kontroller under året. Göteborgsregionen har fyra utsedda styrelse-ledamöter, övriga kommunalförbund har vardera en utsedd styrelseledamot. Mandatperioden är fyra år. Kommunalförbundens högsta instans beslutar och utser också om bolagets lekmannarevisorer.

Grynings uppdrag regleras i ägardokumenten – aktieägaravtal, bolagsordning och ägardirektiv, vilka samliga har uppdaterats under 2023.

Av aktieägaravtalet framgår bland annat följande: *”Det kommunala ändamålet med bolagets verksamhet är att inom ramen för det allmännas intresse samt på samhällsnyttig grund, möta behov hos medlemskommunerna och dess invånare genom att utveckla och tillhandahålla vård-, omsorgs-, behandlings-, utrednings- och rådgivningsresurser samt att bedriva annan därmed förenlig verksamhet inom socialtjänstens område.”*
”Bolaget ska tillhandahålla ett kundanpassat vårdutbud med differentierade insatser främst för barn och unga med särskilda behov. Utformningen av Bolagets insatser ska vila på kunskap och beprövad erfarenhet, vilket ska bidra till en verksamhet med hög kvalitet och kostnadseffektivt utförande.”

”Utvecklingen av Bolagets verksamhet ska ske i nära samverkan mellan Parterna och Bolaget. Parterna ska en gång per år kalla bolagets styrelse till ägardialog. Ägardialogen ska med utgångspunkt från strategisk nivå ha fokus på ägardirektiv, samverkan med medlemskommunerna, bolagets budget och verksamhetsplan, väsentliga risker och övriga frågor av principiell karaktär.”

I ägardirektivet anges följande ekonomiska utgångspunkter för bolaget:
Gryning ska präglas av långsiktig ekonomisk uthållighet, ekonomiskt ansvarstagande samt kostnadsmedvetenhet. Bolaget ska självt finansiera utvecklingen av verksamheten. Grynings verksamhet ska drivas utifrån självkostnadsprincipen. Inom ramen för självkostnadsprincipen ska Gryning bygga upp ett eget kapital, dels som en buffert, dels för att möjliggöra långsiktiga satsningar i verksamheten.”

Grynings vision och verksamhetsidé är fastställd av bolagets styrelse:

1.2 Vision

Kommunernas Gryning – gör nytta för människa och samhälle

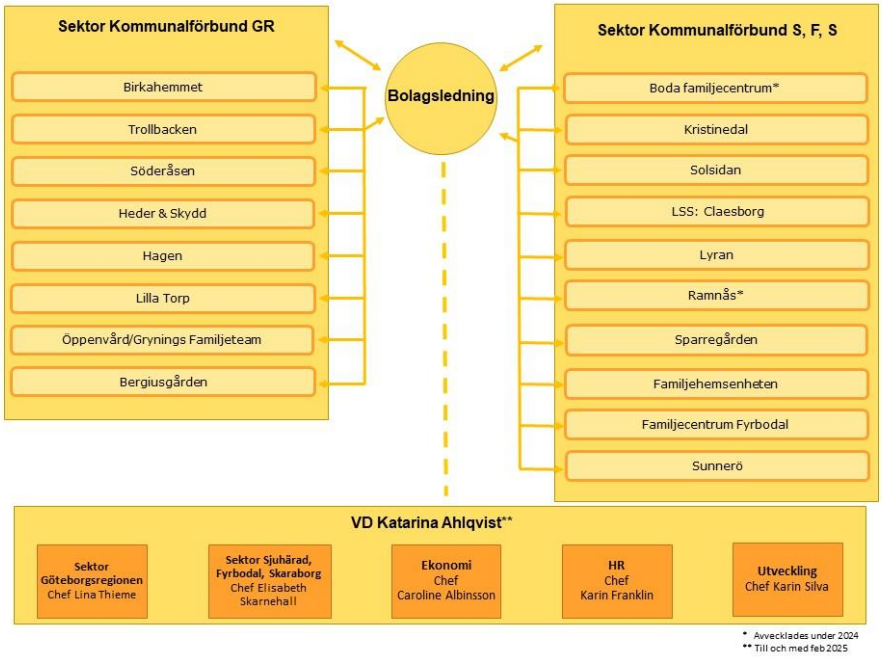
1.3 Verksamhetsidé

Gryning strävar efter att förbättra livskvaliteten för barn och unga i behov av stöd genom att erbjuda ett brett och specialiserat vård-, omsorgs- och behandlingsutbud som tillgodoser kommunernas behov. Bolaget ska erbjuda insatser med god kvalitet som har stöd i forskning och beprövade metoder.

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

2 Grynings organisering

Gryning har under 2024 varit organiserat i två sektorer. Sektorerna är geografiskt uppdelade utifrån Grynings ägare – de fyra kommunalförbunden. Sektor GR (Göteborgsregionens kommunalförbund) och sektor S.F.S. (Sjuhärad/Boråsregionen-, Fyrbodal- och Skaraborgs kommunalförbund). Geografisk dialog med medlemskommunerna och med ägarförbunden är centralt.



Figur nr 1: Grynings organisationsbild

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk undertegnet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382

visma sign
www.vismasign.com

3 Hållbarhetsområden med tillhörande hållbarhetsmål

Figur nr 2: Grynings hållbarhetsområden 2023-2027

Grynings mål och uppdrag om att göra samhällsnytta innebär att bolaget ska bidra till långsiktigt *hållbar utveckling* i samhället. För att en hållbar utveckling ska uppstå krävs utveckling inom tre perspektiv; miljömässig, ekonomisk och social utveckling. Grynings verksamhet ska utvecklas över tid så att den stödjer och omfattar samtliga perspektiv.
Gryning arbetar med långsiktiga hållbarhetsmål inom fyra områden som gestaltas i figuren ovan. Hållbarhetsområden med tillhörande hållbarhetsmål beslutas av styrelsen och sträcker sig oftast över en femårsperiod. Genom Grynings arbete mot de fyra hållbarhetsområdena bidrar bolaget till sju av FN:s totala 17 globala mål:

Kommunernas förstahandsval

- Grynings kunder ska vara nöjda och se Gryning som ett förstahandsval
- Bolaget ska tillhandahålla ett kundanpassat vårdutbud med differentierade insatser
- Utveckling av Grynings verksamhet ska ske i samverkan med ägarnas medlemskommuner

<u>Detta har vi gjort för att nå målen:</u>
Kommundialog
I arbetet med hållbar samhällsutveckling, både social och ekonomisk, behövs en god dialog med kommunerna. Dels för att kunna tillgodose behoven hos våra ägares medlemskommuner men också för att kunna följa och förstå vilka utmaningar de står inför. Dialogen är också viktig för att öka kommunernas kunskap om Gryning och för att stärka Grynings varumärke. Under 2024 har kommundialogerna fortsatt i flera forum.

Det finns sedan flera år en kontinuerlig dialog med Göteborgs Stad via stadens samlade placerings- och inköpsfunktion, Spink. De besöker också regelbundet Grynings verksamheter.

En del av den övergripande dialogen har skett genom de digitala frukostföreläsningarna där dialog äger rum innan, under direktsändning samt genom frågestund och dialog efter respektive tillfälle.

Under hösten 2024 bjöd Gryning också in ägarnas medlemskommuner till ett digitalt ”frukostmöte VIP” med regeringens nationelle samordnare Thomas Ardenfors.

Den viktigaste kommundialogen äger emellertid rum i vardagen, i det klientnära arbetet med placerande socialtjänst och är avgörande för ett gott samarbete.

Kompletterande marknadsföring
Grynings digitala föreläsningar är alltjämt uppskattade av socialtjänst, jour- och familjehem samt av studenter.

Under 2024 genomfördes sex föreläsningstillfällen och sammanfattningsvis anmälde sig fler än 1300 personer från 245 olika

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

kommuner och SDF. I snitt anmälde sig 229 personer till respektive tillfälle.

Den 24 maj bjöd bolaget in till den numera traditionella digitala Gryningdagen, som 2024 hade temat Familj. På den digitala scenen deltog socialtjänst, projektledare, forskare och Gryningmedarbetare.

Grynings webbplats har under året utvecklats för att ytterligare tillgodose målgruppens behov av att hitta rätt insats.

Andra marknadsföringsinsatser i Gryning under året har bland annat varit att delta vid HVB-dagar i Göteborg, Skövde och Malmö samt Högskolan i Västs barnkonferens. Bolagets sociala medier är också viktiga kanaler för marknadsföring. Under året delade vi korta intervjuer med medarbetare som varit anställda i 25 år, vilket var mycket uppskattat. Familjehemsenheten, som har egna konton på sociala medier delar vardagliga händelser från Grynings jour- och familjehem. Under 2024 förändrades ansvar och hantering för Familjehemsenhetens konton, vilket gav en positiv effekt på flera sätt.

Internt har bolaget bytt plattform för intranätslösning. Syftet är att stärka genemskapen, effektivisera adminstrationen och sänka kostnaden, då den nya plattformen ingår som en del av befintliga licenskostnader.

Verksamhetsanpassning
Anpassnings- och utvecklingsarbete utifrån kommunernas behov är centralt i Gryning. Det innebär följsamhet gentemot kommunernas efterfrågan som sker genom dialog med ägare och ägarnas medlemskommuner. Kommunernas efterfrågan är föränderlig och svår att prognostisera men Grynings intention är att kunna omhänderta kundernas behov genom att erbjuda skräddarsydda lösningar.

Året inleddes med färre antal familjeplatser inom HVB då bolaget identifierat att efterfrågan minskat. Denna minskning av platser innebar uppsägningar av medarbetare.

Under sommaren genomfördes flytt av ungdomsenheten Bergiusgården från hyrda lokaler till bolagets egen ägda fastighet. De nya lokalerna är mer anpassade till verksamhetens behov och innebär också att det finns större flexibilitet att möta förändrad efterfrågan.

Klientnära verksamhet med kvalitet

- Gryning ska tillhandahålla flexibla vårdinsatser med kvalitet och konkurrenskraft
- Det systematiska kvalitetsarbetet ska kontinuerligt utvecklas och utvärderas
- Verksamheterna ska vila på evidensbaserad kunskap förenat med metod- och verksamhetsutveckling
- Klienter i Gryning ska känna sig trygga, delaktiga samt uppleva att de fått adekvat hjälp och ökad livskvalitet.

<u>Detta har vi gjort för att nå målen:</u>
Grynings kvalitativa verksamhet innebär ett betydande bidrag för ökad social hållbarhet i samhället. Strategiskt är det därav viktigt att fortsätta arbetet med att utveckla och säkerställa metoder för kvalitetsuppföljning i verksamheten.

Under 2024 har bolaget genomfört kvalitetshöjande aktiviteter med fokus på Grynings systematiska kvalitetsarbete. Grynings målgrupper ändras över tid och det är av stor vikt att bolaget följer förändringar på aggregerad nivå för att kunna möta klienternas behov. Rutiner för sammanställning och analys har därför setts över och utvecklats för att säkerställa att Gryning löpande arbetar för att utveckla verksamheternas innehåll utifrån målgruppernas förutsättningar.

Gryning arrangerar varje år en FoU-dag för samtliga medarbete i samarbete med FoU i Väst. Årets FoU-dag genomfördes i oktober i Göteborg med cirka 75 deltagande medarbetare.
Temat på FoU dagen var BBIC.
Under våren genomfördes en digital temadag bestående av två halvdagsföreläsningar med temana *Mentalisering som professionellt verktyg* och *Mot ett hållbart arbetsliv som socialarbetare*. Innehållet för temadagar bygger på önskemål från medarbetarna.

I Grynings gemensamma forum för samverkan med Cura Individutveckling, VoB Syd, Högskolan Väst och Linnéuniversitet fortsätter arbetet med fokus på frågor som rör utvärdering av verksamheternas resultat, projekt som diskussionsnätverk kring olika teman, aktuell forskning samt utbildning och konferens. Under 2024 har även SiS-institutionen Brättegården

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

anslutit till nätverket. Nätverket har under flera tillfällen även träffat Thomas Ardenfors, nationell samordnare för fler kvalitativa vårdplatser inom den sociala barn- och ungdomsvården. Parallellt och i linje med ovan har Grynings mångåriga samarbete med FoU i Väst fortsatt för att tillsammans med forskare utveckla olika delar av verksamheten. *För ytterligare redogöresle kopplat till kvalitet hänvisas till Kvalitets-berättelsen i kapitel 5.*

Attraktiv arbetsplats

- Gryning ska vara en attraktiv arbetsgivare för dagens och morgondagens medarbetare
- Grynings medarbetare ska, genom tydliga uppdrag samt ett aktivt ledarskap, delta i att utveckla och förbättra verksamheten enligt uppsatta mål
- Medarbetarskapet ska präglas av kunskap, kvalitet och delaktighet

<u>Detta har vi gjort för att nå målen:</u>
I linje med hållbarhetsmålet Attraktiv arbetsplats har ett antal aktiviteter genomförts. Lönekriterier, liksom ramverket för utvecklings- och prestationssamtal, har arbetats om för att bättre understödja ett aktivt medarbetarskap. Rekryteringsprocessen har förfinats, bland annat genom digital referenstagning och kartläggning av exitorsaker som grund för ändamålsenliga initiativ framåt.

Inom arbetsmiljöområdet har bolaget kopplat på en tjänst, Medarbetarstöd, via företags-hälsovården som gör det möjligt för var och en att få snabb rådgivning och stöd i en mängd frågor. På detta sätt hoppas bolaget kunna stärka såväl den fysiska som den psykiska hälsan både individuellt och kollektivt. Utöver detta har en intern arbetsmiljöutbildning genomförts med chefer och skyddsombud, samt arbete med att locka fler att bli skyddsombud.

Lekmannarevisionen har under 2024 gjort en fördjupad granskning av Grynings systematiska arbetsmiljöarbete. Den sammanfattande bedömningen visar på att bolaget har säkerställt ett ändamålsenligt systematiskt arbetsmiljöarbete. Inga ytterligare rekommendationer lämnas till Gryning som arbetsgivare.

Uthållig ekonomi

- Gryning ska präglas av långsiktig ekonomisk uthållighet och ansvarstagande där utgångspunkten är ett marknadsperspektiv
- Utveckling av verksamheten ska självfinansieras

<u>Detta har vi gjort för att nå målen:</u>
Att bibehålla en ekonomi i balans skapar hållbarhet på lång sikt som kommunernas Gryning och som samhällsaktör. Detta innebär anpassning till rådande ekonomiska förutsättningar, vilket blir en viktig del av hållbarhetsarbetet.

De ekonomiska resultaten följs månatligen upp strategiskt och per enhet vilket säkerställer att åtgärder tas fram vid behov. Fortsatt sker förfinat arbete med prismodellen för att erbjuda rätt insats till rätt pris, utifrån efterfrågan.

Under 2024 har 74 procent av Grynings försäljning skett inom ramavtal, varför det är viktigt att fortlöpande bevaka annonserade upphandlingar och lämna in konkurrenskraftiga anbud med målet att få bred tilldelning.

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382

visma sign
www.vismasign.com

4 Fokusområde och prioriterade mål

Styrelsen fastställde två fokusområden för 2024. Dessa ska genomsyra all verksamhet inom Gryning och prägla den långsiktiga inriktningen för bolaget. Till dessa fokusområden har två prioriterade mål fastställts.

Kommunernas förstahandsval

Gryning ska kännetecknas av att vara ”Kommunernas Gryning”. Genom att fortsätta erbjuda kvalificerade insatser inom Grynings kärnutbud ska rollen som komplement till ägarnas medlemskommuner förstärkas. Gryning ska eftersträva kontinuerlig dialog med ägare och dess medlemskommuner för att tydliggöra Grynings särprägel. Kommunernas behov är utgångspunkten för Grynings fortsatta utveckling.

Kommunernas Gryning är en roll som ställer krav på följsamhet, flexibilitet, uthållighet, förändring och utveckling. En nyckelfråga för att uppnå att vara ”Kommunernas Gryning” är en god och nära dialog med såväl ägarna (kommunalförbunden) som direkt med de enskilda kommunerna.

Attraktiv arbetsplats

Gryning verkar på en hårt konkurrensutsatt arbetsmarknad, vilket märks av i ökad personalomsättning på nyckelbefattningar i det klientnära arbetet. Svårigheten att säkra adekvat kompetens märks också i rekryteringsarbetet, där chefer under lång tid noterat ökade utmaningar.

Bolaget ser därav behov att prioritera arbete med att attrahera och behålla rätt kompetens och de strategier som kopplas till målet för 2025 bygger på en analys som balanserar insats och effekt. Vi vet genom avslutsenkäter att Gryning har konkurrensfördelar att värna, som exempelvis tydligt och konstruktivt ledarskap, hög meningsfullhet, gott samarbete och sammanhållning i arbetsgrupperna, varierat och utmanande klientarbete.

4.1. Prioriterade mål 2024

1. Ökad försäljning till ägarnas medlems-kommuner

Detta har vi gjort för att nå målet:

För att kunna säkerställa ett finansiellt tillfredställande resultat har det krävts kontinuerliga insatser under perioden. Bolaget följer beläggning, efterfrågan och försäljning, i relation till ägarnas medlemskommuner kontra extern försäljning. Åtgärder har fortlöpande tagits fram. Följande aktiviteter har utförts:

- Veckovis följt beläggning och ekonomi utifrån inhouse
- Utvecklat kommunikation och varumärke utifrån kund och medarbetare i relation till ägarnas medlemskommuner
- Riktat stödfunktionsinsatser till enheter enligt preciserat behov kopplat till ägarnas medlemskommuner
- Frukostföreläsning VIP som bara riktat sig till ägarnas medlemskommuner

Bolagets bedömning gällande måluppfyllelse:

Bolaget följer veckovis verksamhetens beläggning vilket gör att tendenser på ökad eller minskad efterfrågan från ägarnas medlemskommuner upptäcks tidigt och åtgärder vidtas på kortare och längre sikt. Att se trender och dra slutsatser är en komplex uppgift.

Verksamhetskriterieandelen har per rullande 12 månader ökat med 2 procentenheter och är 73,4 procent för år 2024. Dock ligger det också i sakens natur att vissa insatser är mer gynnsamma att placera med längre geografiskt avstånd. På totalen har Gryning ökat sin försäljning till ägarnas medlemskommuner med 2 procent-enheter under 2024 vilket gör att bolagets bedömning är att målet är uppfyllt.

2. Stärka vår attraktionskraft som arbetsgivare

Detta har vi gjort för att nå målet:

- Kartlagt exitorsaker som grund för arbete att attrahera och behålla kompetens.
- Beaktat resultaten i medarbetarenkäten
- Medarbetarstöd, ny tjänst via Företagshälsovården.
- Översyn av lönekriterier och ramverk för utvecklings- och prestationssamtal.
- Intern arbetsmiljöutbildning för chefer och skyddsombud.
- Fortsatt satsning på ledarutveckling för chefer genom ledarutvecklingsprogrammet UL (Utvecklande ledarskap).
- Upphandling av nytt lönesystem

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

Bolagets bedömning gällande måluppfyllelse:
Personalomsättningen har åter stigit något, från 15,5 procent till 20,9, vilket indikerar att fokus fortsatt behövs på arbete kopplat till Attraktiv arbetsplats.
Sjukfrånvaron ligger relativt stabilt på en nivå som kräver fortsatt fokus men inte är alarmerande (6,8 procent från 6,5 procent).
Indexet Hållbart Medarbetarengagemang (HME) som erhålls från medarbetarenkät vartannat år, visar att bolagets medarbetare skattar områden som motivation, ledarskap och styrning högt (HME 2024 var 81 och 2022 var det 83).
Därav är bolagets bedömning att målet är delvis uppfyllt.

5 Kvalitetsberättelse

Det systematiska kvalitetsarbetet inom Gryning utgör en grundbult i verksamheten. Utgångspunkten är lagar och föreskrifter för det systematiska kvalitetsarbetet samt att utveckla en stark kvalitetskultur med ständiga förbättringar i fokus. I Grynings verksamhetsidé beskrivs vikten av att Grynings verksamheter och insatser står på en grund av kunskap och beprövad erfarenhet förenat med delaktighet och engagerat medarbetarskap. Kunskap, kvalitet och delaktighet är Grynings signum. Detta tillsammans bidrar till förbättrad livskvalitet för människor i behov av stöd.

Grynings kvalitetsarbete är sammanställt i Kvalitetshandboken - det bolagsövergripande kvalitetsledningssystemet med beskrivning av processer, som styrs av policyer, riktlinjer och rutiner. Gryning har tillgängliga, förankrade och aktuella styrande dokument för vårdens genomförande, såväl bolagsövergripande som lokalt per enhet. Dessutom finns processbeskrivningar för centrala processer i vården, exempelvis inskrivning, överlämning, utskrivning och kritiska skeden. Under 2024 har ett arbete gjorts där samtliga styrande dokument, inklusive rutiner kopplade till medarbetare och ekonomi, lagts in i Kvalitetshandboken. Detta för att skapa en enhetlig struktur som underlättar för samtliga medarbetare i det dagliga arbetet.

Utveckling av Kvalitetshandboken är ett ständigt pågående arbete. Revidering av rutiner och andra styrande dokument sker fortlöpande både på bolagsövergripande nivå och enhetsnivå.

Samtliga enheter ansvarar för att ha lokala administratörer som tillsammans med enhetschef hanterar respektive enhets lokala del av Kvalitetshandboken. Alla enheter kan ta del av varandras lokala rutiner och stöddokument. Detta ger förutsättningar för en lärande organisation och därmed för kvalitetsutveckling och en hållbar verksamhet. Uppföljning av enheternas arbete med revidering av rutiner sker årligen i den bolagsövergripande egenkontrollen.

Grynings systematiska kvalitetsarbete utförs med stöd av flera verktyg; avvikelsehanteringssystemet Infosoc, klagomål-och synpunktshantering i SecuraNova, kund- och klientenkäter, bolagsövergripande egenkontroll samt verksamhetsspecifika verktyg för kvalitetsuppföljning. Gryning följer löpande upp vårdens kvalitet både bolagsövergripande och på enhetsnivå. Vid behov av åtgärder genomförs dessa skyndsamt.

Den bolagsövergripande egenkontrollen under 2024 omfattade följande områden: Avvikelsehantering med fördjupning avseende hot-och våldsavvikelser, hantering av klagomål och synpunkter, dokumentation med fokus på riskbedömning, statistikuppgifter i avtal för placering, uppföljning av genomförandeplaner samt de 10 obligatoriska rutinerna för 2024. Egenkontrollens resultat påvisade bland annat att utvecklingsarbetet gällande avvikelsehantering har gått framåt då flera enheter uppgav att de arbetar systematiskt med att avsätta tid för avvikelserapportering och diskussion kring detta.

Gryning behöver fortsatt arbeta med hantering av klagomål och synpunkter och hur enheterna ska använda sig av verksamhetssystemet för detta. De bolagsövergripande rutinerna för avvikelsehantering samt klagomål och synpunkter har slagits ihop och reviderats och mallen för enheternas lokala sammanställning och analys av avvikelser, klagomål och synpunkter likaså.

Ytterligare en åtgärd som vidtagits och förts in i den bolagsgemensamma rutinen för hantering och handläggning av avvikelser, klagomål och synpunkter är att Gryning från och med 2025 begär ut samtlig dokumentation kring tips, klagomål och synpunkter och övriga meddelanden som inkommit till Inspektionen för vård och omsorg (IVO) för samtliga Grynings enheter på delårsbasis. Syftet är att säkerställa att

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

Gryning får kännedom om samtliga klagomål etcetera då IVO rutinmässigt inte sänder vidare samtliga uppgifter som inkommit till respektive huvudman för att kunna vidta eventuella åtgärder.

Under 2023 påbörjades ett arbete i samverkan med FoU i Väst för att förbättra Grynings arbete med genomförandeplanering. En FoU-dag med fokus på genomförandeplaner och -planering genomfördes på hösten och samtliga enheter fick därefter i uppdrag att arbeta vidare med utvecklingsarbetet med hjälp från utvecklingsledare. Under hösten 2024 har arbetet följts upp av forskare från FoU i Väst. Uppföljningen har bestått av granskning av genomförandeplaner från samtliga enheter. Under 2025 kommer resultatet från uppföljningen presenteras och Gryning kommer, inom ramen för det systematiska kvalitetsarbetet, arbeta vidare med resultatet för att förbättra dokumentationen i bolagets verksamheter.

För att möjliggöra systematisk uppföljning och utveckling har den bolagsgemensamma rutinen för dokumentation reviderats för att säkerställa att statistikunderlag samlas in i samtliga ärenden. Exempel på statistikuppgifter som registreras är besök hos hälso- och sjukvård, orsaker till varför en enskild får insatser från Gryning samt måluppfyllelse vid utskrivning.

Revideringen av rutinen har gjorts av en arbetsgrupp som fokuserar på dokumentationsfrågor. Syftet med att registrera statistikuppgifterna är att skapa ett underlag som kan användas för att upptäcka mönster och förbättringsmöjligheter utifrån de klientärenden som varit aktuella i Grynings verksamheter. Uppgifterna ska sammanställas och analyseras i samband med delårs- och årsredovisning. Då den bolagsgemensamma rutinen reviderades under hösten 2024 är underlaget för året för litet för att analysera. Under 2025 förväntas underlaget vara mer omfattande.

Utifrån att myndigheter och forskare under lång tid har sett att barn och unga som placeras utanför det egna hemmet ofta har fler hälsoproblem än jämnåriga har vi i Gryning valt att följa hälsoläget för de barn och unga som är placerade på Grynings HVB-enheter. Gryning genomförde en enkätundersökning 2020 och 2022 och under 2024 genomfördes en uppföljande enkätundersökning för att undersöka hälsoläget för barn och unga som var placerade inom Grynings HVB-enheter. Resultatet påvisade bland annat att flera placerade barn och unga inom Gryning enheter genomgår en hälsoundersökning, fler barn och unga har en egenvårdsbedömning och en fast vårdkontakt. Enkätundersökningen möjliggör för Gryning att följa upp hälsoläget hos de placerade barn och unga samt vid behov vidta förbättringsåtgärder.

För att följa upp vårdens kvalitet används flera verktyg inom bolaget. Som exempel använder vissa av Grynings ungdomsverksamheter ESTER, ett verktyg för att identifiera risk- och skyddsfaktorer och för att se hur klienten utvecklas kring dessa faktorer. Användandet av ESTER ger ökade förutsättningar för en bra samarbetsallians med klienten vilket är gynnsamt för arbetet. Vissa enheter har metoder där uppföljning av vårdens kvalitet i form av måluppfyllelse ingår i metoden, till exempel MST (Multisystemisk terapi) och MSMT (Multisystemisk Miljöterapi).

En viktig del i det systematiska kvalitetsarbetet är Grynings arbete med klientnöjdhet. Gryning erbjuder samtliga inskrivna klienter att besvara en klientenkät under pågående placering samt vid utskrivning. Resultatet från klientenkäten som besvaras i samband med utskrivning används som en del av Grynings förbättringsarbete. Enkätresultaten har över tid visat på att klienter som tar del av öppenvårdsinsatser är mer nöjda med insatserna är de som är inskrivna på en institution. Inom både öppenvård och insititutionsvård kan man dock se att de områden man är mest nöjd med är delaktighet samt förtroende för personalen. Det område Gryning behöver arbeta vidare med avser klientens upplevelse av insatsernas resultat.

Gryning använder även enkäter för att mäta kundnöjdhet. Enkäten skickas till ansvarig handläggare inom socialtjänsten vid avslutad insats. Enkäterna innehåller ett Nöjd-Kund-Index (NKI) uppbyggt av frågor med svarsalternativ på en femgradig skala där 1 motsvarar ”inte alls nöjd” och 5 motsvarar ”mycket nöjd”. Frågorna handlar om hur nöjd kunden är med hur enheten genomfört uppdraget, kompetensen på enheten, nöjdhet avseende enhetens service, tillgänglighet och bemötande. Under 2024 besvarades 137 kundenkäter och det genomsnittliga NKI-värdet för bolaget blev 4,4. Grynings kunder är mest nöjda med verksamheternas bemötande.

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

En annan del av det systematiska förbättringsarbetet är utredning av avvikelser i form av missförhållanden enligt regelverket för lex Sarah. Totalt har tretton rapporter om missförhållande eller risk för för missförhållande upprättats, vilken kan jämföras med åtta rapporter under 2023 och femton rapporter under 2022.

Av dessa tretton rapporter har tre händelser, varav två är den allvarliga händelse som inträffade den sista september i Borås, bedömts som allvarliga missförhållanden och således anmälts vidare till IVO.

De interna lex Sarah utredningarna har bland annat handlat om våld och hot mellan barn eller misstanke om våld, hot eller kränkande behandling från personal gentemot barn, sekretess och medicinhantering. Utifrån genomförda lex Sarah utredningar har åtgärder vidtagits samt åtgärdsplaner upprättats och följts upp för att undanröja missförhållanden och minska risken för att liknande händelser inträffar igen.

Inspektionen för vård och omsorg (IVO) genomförde under 2024 tillsyn vid 18 av Grynings enheter. Beslut har fattats av IVO i alla utom två ärenden som är pågående utifrån oanmälda extra inspektioner vid två av Grynings enheter avseende allvarlig händelse i Borås i september 2024. I tio ärenden har IVO avslutat ärendet efter att ha konstaterat att det inte funnits några brister inom de områden som tillsynen omfattat. IVO har påtalat brister i sex ärenden. Bristerna omfattade bland annat att det inte har genomförts och dokumenterats analys av avvikelser, klagomål och synpunkter. IVO avskriver också ett ärende då verksamheten vid tillfället inte bedriver någon verksamhet enligt tillståndet. Samtliga beslut från IVO åtgärdas och följs upp.

6 Medarbetare

Gryning ska vara en attraktiv arbetsgivare för att kunna attrahera både dagens och morgondagens medarbetare, därav att detta utgör ett av våra fyra hållbarhetsområden med tillhörande hållbarhetsmål.

Som grund för arbetet finns HR-Plattformen, med tillhörande utvecklingsplan, som beskriver Grynings ambition och ramverk för att vara en attraktiv arbetsgivare. Ambitionen är att alla medarbetare ska kunna uppleva arbetsglädje, ha en fungerande arbetsmiljö och känna yrkesstolthet.

Gryning arbetar för ett hållbart arbetsliv och är en attraktiv arbetsgivare när medarbetarskapet och ledarskapet fungerar, när det råder jämställdhet på arbetsplatserna, när medarbetarna har en god hälsa och arbetsmiljö, rätt kompetens och konkurrenskraftiga löner och villkor.

Gryning hade vid årsskiftet 273 (274) tillsvidareanställda medarbetare. Fördelningen kvinnor och män i bolaget är 75 respektive 25 procent.
Utöver de tillsvidareanställda arbetade 8 (8) månadsavlönade vikarier och 235 (266) timavlönade (inklusive sommararbetare).

Anställningsform	2023	2024
Tillsvidare (inkl. provanställning)	74 %	75,7 %
Månadsvikarier (visstid och allmän visstid)	4,5 %	3,8 %
Timavlönade	21,5 %	20,6 %

Avseende fördelningen arbetad tid utifrån anställningsform har det över tid skett en förändring i att andel arbetad tid som utförs av timavlönade har ökat. Det är resultatet av ett målmedvetet schema- och bemanningsarbete för att kunna skapa en ökad flexibilitet i förhållande till faktisk beläggning och i förhållande till nya vilogregler som gäller sedan 2023.

Totalt har Gryning 40 (40) chefer, inklusive biträdande enhetschefer. 73 (75) procent av cheferna är kvinnor. 1 chef är född 1960 eller tidigare. Personalomsättningen bland chefer är låg.

Under året har 49 (51) medarbetare rekryterats och 57 (41) medarbetare har slutat, vilket ger en personalomsättning på cirka 20,9 procent (15,5 procent).

Andel medarbetare som har en akademisk examen ligger på 53 procent (57 procent) företrädesvis som socionom eller socialpedagog. Andel medarbetare som har minst tvåårig eftergymnasial utbildning med inriktning socialt arbete ligger på 12 (13) procent. Den sammanlagda siffran på utbildad personal

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

(akademisk examen samt minst tvåårig eftergymnasial utbildning) är 66 (70) procent.

Övertidsersättningen ligger på 24 (24) timmar per tillsvidareanställd medarbetare. Verksamheterna arbetar löpande med flexibel bemanning, vilket exempelvis kan innebära att hellre låta en tillsvidareanställd arbeta övertid en timma än att tillsätta en timanställd på ett helt pass, för att lösa ett akut bemanningsproblem.

Under 2024 har tillbudsrapporterna ökat något, till 66 (54). Näst intill alla tillbud är händelser i relation till klient. Den vanligaste åtgärden efter ett tillbud, ur ett medarbetarperspektiv, är internt samtalsstöd.

Antalet anmälda arbetsskador är 22 st under 2024 och är därav något högre än 2023 (17). Den övervägande delen av abetsskade-anmälningarna är liksom tillbuden kopplade till klientarbete.

Under 2024 har 64 (16) medarbetare fått externt individuellt samtalsstöd. Majoriteten kommer sig av den allvarliga händelsen i Borås under hösten. Företagshälsovården har bokfört 91 (99) samtalstillfällen, som utöver medarbetarsamtal innefattar för/efter-samtal med chef. Gruppsamtal har genomförts för 30 (2) medarbetare vid två tillfällen.

Sedan juni 2024 har samtliga medarbetare haft tillgång till Medarbetarstöd via Företags-hälsovården. Stödet kan nyttjas anonymt, utan arbetsgivarens godkännande eller kännedom, och erbjuder rådgivning i både privata och arbetsrelaterade frågor. Tjänsten är tillgänglig dagligen mellan kl. 06.00 och 24.00.

Under perioden juni–december 2024 har totalt 17 medarbetare använt stödet, varav 7 i arbetsrelaterade ärenden och 10 i privata ärenden. Varje ärende kan omfatta upp till fem samtal.

Andra förebyggande insatser i verksam-heten avseende främst den sociala och organisatoriska arbetsmiljön är handledning, behandlingskonferenser, rapporteringstid vid överlämning, arbetsplatsträffar, utbildningar och utvecklingssamtal. Till detta tillkommer medicinska kontroller för nattpersonal.

7 Allvarlig händelse 2024

Den 30 september 2024 gjorde polis ett tillslag på Boda familjecentrum i Borås. På uppdrag av polis fanns även IVO med vid tillslaget. Vid husrannsakan på enheten fann polisen vad man bedömde var en större mängd narkotika. Ansvarig enhetschef anhölls på plats och häktades senare. Ytterligare husrannsakan gjordes samma kväll på Ramnås i Borås där narkotika och mediciner, som bedömdes ha tillhört tidigare klienter, beslagtogs.

Två separata lex Sarah-anmälningar upprättades och skickades till IVO och Gryning anlitande en extern utredare för hantering och utredning enligt lex Sarah. Utredaren fann inga indikationer på systematiska brister eller att det förekommit liknande händelser i verksamheterna sedan tidigare. Utredaren uppmärksammande inga tecken på att rutiner och arbetssätt var en bidragande orsak till att händelsen inträffade.

Det framkom att den mänskliga faktorn inte kan uteslutas och att händelser likt denna är svårt att förutse vilket understryker vikten av att fortsätta utveckla rutiner och proaktiva arbetssätt för att minska risken liknande händelser i framtiden. Vikten av att utbilda och säkerställa att personal kan identifiera tecken på påverkan samt att rutiner är tydliga och välkända, uppföljning av rutiner både gällande att de finns samt tillämpas i praktiken samt genom stärkt kommunikation som skapar en trygg miljö för personal att rapportera misstankar.

Utredaren konstaterade att Gryning har vidtagit samt planerar åtgärder för att undanröja eller avhjälpa risken för missförhållanden samt minskar risken att liknande händelser inträffar igen. Utredningarna påvisar inte att någon brottslig verksamhet ägt rumt i verksamheterna av egen personal.

Den 2 oktober beslutade IVO att stänga de båda enheterna och samtliga klienter fick omedelbart omplaceras. Gryning kunde erbjuda ett flertal klienter boende på andra enheter inom bolaget men det stora flertalet flyttades till andra aktörers boenden. Under hösten har det rått stor ovisshet om utgången av händelsen då det rådit förundersökningssekretess samt att IVO inte kunnat ge något besked om hur deras utredning

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

fortskridit. Enhetscefen släpptes ur häkte och avfördes senare från utredningen utifrån tillslaget den 30 september.

Styrelsen fattade den 5 december beslut att avveckla båda enheterna för att på sått sätt skapa rådighet över situationen då fortsatt förbud att bedriva verksamhet råder utifrån saknaden av tillstånd. IVOs utredningar per februari månad pågår alltjämt. Bolaget väntar på IVOs besked.

Ett omfattande arbete har pågått för att hantera alla medarbetare vid de två enheterna. Omplaceringsutredning ledde till att ett fåtal kunde erbjudas arbete på andra enheter, övriga gick till uppsägning på grund av arbetsbrist.

8 Fastigheter

Grynings lokaler ska bidra till god boende- och behandlingsmiljö för klienterna och en hållbar arbetsmiljö för medarbetarna. Bolagets inriktning är att i första hand hyra fastigheter och lokaler för att bedriva sin kärnverksamhet.

Bolaget innehar nio egenägda fastigheter. Det bokförda värdet för bolagets byggnader, inklusive mark uppgår per 2024-12-31 till 27 852 tkr. Enligt Grynings fastighetspolicy ska två fastigheter värderas årligen av extern konsult för att på så sätt värdera hela beståndet under en femårsperiod. Utifrån aktuella värderingar som gjorts bedöms beståndets marknadsvärde ligga runt 100 000 tkr.

Marknadsvärde egenägda fastigheter	
FC Fyrbodal (2022)	16 000 000 kr
Kristinedal (2020)	6 300 000 kr
Ramnås (2020)	7 200 000 kr
Solsidan (2023)	28 000 000 kr
Sparregården (2020)	6 600 000 kr
Strandgården (2020)	5 800 000 kr
Sunnerö (2022)	8 000 000 kr
Söderåsen (2023)	11 000 000 kr
Trollbacken (2020)	10 750 000 kr
	99 650 000 kr

För att fastigheterna ska vara ändamålsenliga och väl anpassade för verksamheten krävs systematiserat, planerat underhåll och renoveringar vilket också säkerställer och bevarar fastigheternas värde över tid. De ägda fastigheterna förvaltas utifrån ett långsiktigt och verksamhetsorienterat perspektiv och samtliga av bolagets ägda fastigheter ska ha en så kallad ”Gryningstandard”. Årligen läggs cirka 2 000 tkr på renoverings- och underhållsarbeten.

Under 2024 har ett Gryning-koncept tagits fram för omfattande renoveringar, gällande exempelvis fast inredning och kulörval. På detta sätt vill Gryning skapa en igenkännlighet för klienter, medarbetare och kunder.
Under 2025 kommer samtliga egenägda fastigheter att genomgå en omfattande teknisk besiktning. Målet är att få en digital sammanställning för det planerade underhållet med en plan som sträcker sig över tid. Syftet är att systematisera det underhåll som fastigheterna kräver i rätt tid.

Gryning nyttjar omkring 50 hyreskontrakt. Hyreskontrakten avser både lokaler och bostäder. Bostadskontrakten har generellt en uppsägningstid på tre månader medan lokalkontrakten har varierande uppsägningstid. De flesta av lokalkontrakten avser bolagets enheter för vård och behandling medan bostadskontrakten avser lägenheter för klienter.

9 IT

Under året har Gryning påbörjat en omfattande modernisering av bolagets IT-miljö i syfte att skapa en robust, säker och skalbar infrastruktur som stödjer verksamhetens nuvarande och framtida behov. En ny IT-leverantör har valts ut efter en noggrann upphandlingsprocess för att säkerställa hög kvalitet, proaktiv support och kontinuerlig utveckling av våra system.

Implementeringen av ny IT-miljö påbörjades före årsskiftet och pågår under första halvåret 2025. Miljön är utformad för att maximera driftsäkerhet och skydda känslig data. Bland de viktigaste åtgärderna som implementerats ingår:

- Förbättrad IT-säkerhet: Nya säkerhetslösningar införs, inklusive avancerade skydd mot cyberhot, regelbundna säkerhetsuppdateringar och förstärkta rutiner för hantering av känslig information.
- Molnbaserade lösningar: En övergång till molnbaserade system möjliggör högre

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

tillgänglighet, flexibilitet och snabbare återställning vid eventuella driftstörningar.
- Optimerad systemdrift: Genom modern teknik och tydligt definierade SLA:er (Service Level Agreements) säkerställs hög prestanda och minimerade avbrott i verksamhetskritiska system.

10 Miljö

Grynings miljöpolicy fastställs årligen av styrelsen och tydliggör långsiktig inriktning och mål för miljöarbetet. Grynings största miljöpåverkan finns inom fastighetsområdet, vid inköp av livsmedel till enheter samt vid de resor som görs i tjänsten. Tydliga riktlinjer för att minska bolagets miljöpåverkan finns därför i styrande dokument såsom policyer för resor, bilar samt inköp och upphandling. Varje enhet har i uppdrag att utveckla och anpassa sitt miljöarbete utifrån inriktningen i miljöpolicyn samt utifrån lokala förutsättningar. Riskhantering och uppföljning sker på enhetsnivå där också förbättrings- och utvecklingsmöjligheter identifieras.

Sedan 2023 har leasing av elhybrida fordon inletts och äldre fossildrivna fordon är under avyttring. Under året har energibesparande investeringar i fastigheterna gjorts utifrån genomförda energideklarationer, exempelvis utbyte till led-belysning.

11 Riskanalys och kontroll av finansiella risker

Arbetet med riskvärdering och internkontroll är en väsentlig del i bolagets ledning och styrning. Årligen fastställer styrelsen en plan för arbetet med internkontroll för kommande år, planen följs upp och återrapporteras till styrelsen enligt årshjul.

I internkontrollplanen för 2024 finns åtta punkter, varav en är ny sedan 2023. Utifrån den helt rörliga efterfrågan på Grynings tjänster är internkontrollpunkterna ”Konjunktur och kommunernas ekonomiska förutsättningar”, ”Förfrågningar och utbud” och ”Hög affärsrisk” ständigt i fokus, även om efterfrågan stabiliserats under de senaste åren. Uppföljning av beläggning och försäljningsprognos görs veckovis.

Utöver detta har internkontrollpunkterna ”Kvalitet och innehåll i verksamheten”, ”Attraktiv arbetsgivare”och ”Arbetsmiljö” varit särskilt prioriterade utifrån bolagets fokusområde och prioriterade mål för 2024.

Punkten ”IT-säkerhet” omformulerades inför 2024 och innefattar nu såväl intern som extern säkerhet. Det innebär både tekniska säkerhetsaspekter och att miljön är användarvänlig samt att vi har erforderliga avtal inom alla delar av leveransen av vår IT-miljö. Under året har ett omfattande arbete genomförts och sedan oktober har bolaget en ny leverantör av IT-miljö och implementeringsarbete pågår.

Inför 2024 infördes ett nytt riskområde: ”Politisk och samhällelig omvärld”. I denna internkontrollpunkt har ett antal tidigare identifierade riskområden slagits samman till en gemensam punkt. Gryning arbetar aktivt med att vara en ansvarstagande aktör på marknaden bland annat genom att delta i remissgrupper för att dela vår kunskap och kompetens i det pågående förändringsarbete som sker i branschen.

I styrelsens årshjul ingår även att besluta om bolagets policyer och attestregler. Syftet är att fortlöpande säkerställa efterlevnad respektive att få en årlig uppföljning utifrån reviderad lagstiftning eller andra regelverk. Bolaget ska i enlighet med policyer och riktlinjer/rutiner i alla lägen idka en god affärsetik och inte försättas i situationer där misstanke om mutor, diskriminering, jäv eller otillbörlig gynnande av leverantör eller medarbetare kan uppstå. Därutöver har ledning och styrelsen löpande uppföljning för att säkerställa att policyn för ekonomi och finans följs. Policyn anger mål för kassalikviditet och soliditet. För år 2024 uppnås båda målen och nyckeltalen har dessutom förbättrats jämfört med 2023.

Inköp och upphandling
Policy för ekonomi och affärsetik tydliggör bolagets ställning såsom upphandlande myndighet samt säkrar att Grynings upphandlingar och inköp görs i enlighet med EU-direktiv och svensk lagstiftning. Den säkerställer också att upphandling av varor, tjänster och entreprenader sker på ett kvalitetssäkrat, kostnadseffektivt och affärsmässigt sätt. Policyn är också en garant för att social och etisk hänsyn

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

samt miljöhänsyn är en naturlig del av Grynings upphandlings- och inköpsverksamhet.

Idag har Gryning tillgång till ramavtal inom ett brett utbud av varor och tjänster, de flesta genom samverkan med Göteborgs Stad. Gryning tecknar även egna avtal där samverkan med Göteborgs Stad av olika anledningar inte är möjlig. Utöver detta nyttjas Addas nationella ramavtal inom områden som annars är avtalslösa.

11.1 Utsikter för 2025

Ekonomi

Grynings försäljning har legat på en jämn nivå under de senaste fem åren. Verksamhetsåret 2024 präglas dock, likt tidigare år, av arbetet med att bibehålla en ekonomi i balans på respektive enhet. Grynings höga andel personalkostnader i kombination med en helt rörlig försäljning utifrån kommunernas behov och förutsättningar gör att ekonomisk hållbarhet är en ständig utmaning i bolagets relativt småskaliga verksamheter.

Detta belyser hur betydande det är att bolagets fyra verksamhetsområden samverkar till att bygga en stabil grund för ekonomi i balans för Gryning som helhet.

Försäljningen inom ramavtal fortsätter att öka jämfört med föregående år och för år 2024 är andelen 73 procent (70 procent 2023). Detta indikerar att avtalstrohet och val av upphandlade leverantörer är prioriterat för placerande socialtjänst.

Resultatet för år 2024 är ett positivt resultat om 11 481 tkr. Den finansiella ställningen är fortsatt stabil, bolaget uppbär inga lån och har vid utgången av 2024 ej nyttjat medel från checkkredit. IVO:s beslutade stängning av två enheter i Borås belastar resultatet med 8 964 tkr.

Budget för 2025 innebär en minskning av omsättningen jämfört med 2024 utifrån två färre enheter. Budgeterad försäljning är 304 391 tkr. Avvecklingskostnader hänförliga till 2025 ingår i beslutad budget med 8 060 tkr. Detta avser främst personalkostnader. Grynings budgeterade resultat för 2025 är -7 908 tkr, vilket ger en rörelsemaginal om -2,6 procent.
Utifrån den helt rörliga försäljningen, snabba förändringar i efterfrågan och beläggning och höga fasta personalkostnader är fokus fortsatt under 2025 att varje enhet ska vara lönsam för att vårda den långsiktiga ekonomiska stabiliteten.

Omvärldsanalys

Gryning är fortsatt en stor aktör på marknaden för extern utförarverksamhet gällande barn- och ungdomsvård. Utifrån Socialstyrelsens siffror gällande beviljade insatser inom barn- och ungdomsvård kan man även konstatera att kommunernas efterfrågan stabiliserats efter en kraftig nedgång mellan åren 2018-2020.

Kommunernas totala kostnader för köp av barn- och ungdomsvård har ökat med 14 procent i riket mellan åren 2021–2023 trots en placerings-minskning av antal barn och unga 0–20 år med 2 procent. Rimligtvis beror detta på ökade dygnskostnader för varje placering kopplat till både prisuppräkningar samt komplexitet.

Under samma period har de totala kostnaderna för köp av barn- och ungdomsvård i Västra Götalands kommuner ökat med 12 procent (en total ökning om knappt 200 miljoner kronor).

Gryning och flera andra aktörer har dock kunnat se att efterfrågan gällande tjänsternas innehåll förändrats över tid som en följd av mer komplexa ärenden. Kommunerna efterfrågar i allt högre utsträckning helhetslösningar som ofta ställer krav på samverkan med andra huvudmän. Gryning arbetar ständigt med att upprätta samverkansformer med andra aktörer för att kunna tillmötesgå kommunernas behov.

Under 2024 har regeringen genomfört ett flertal utredningar inom socialtjänstens område. Utredningarna förväntas bland annat resultera i en ny socialtjänstlag som föreslagits träda i kraft den 1 juli 2025.

Den nya socialtjänstlagen samt eventuella beslut från övriga utredningar kommer att påverka hur socialtjänsten jobbar och det är viktigt att

Gryning arbetar aktivt med omvärldsbevakning och kommundialog för att kunna anpassa sitt utbud till en eventuellt förändrad efterfrågan. Under slutet av 2024 har Gryning påbörjat en handlingsplan inför omställning till en ny socialtjänstlag som kommer att utvecklas under 2025.

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

GRYNING

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

GRYNING

12 Ekonomi

Även detta år kännetecknas av snabba variationer i efterfrågan både mellan verksamhetsområden och över året. Aktuell beläggning följs veckovis genom intäktsprognos för innevarande månad. Månatliga analys- och uppföljningsmöten ger möjlighet att följa upp beläggning och efterfrågan och anpassa åtgärder efter behov.

Årets resultat uppgår efter skatt till +11 481 (+14 233) tkr och rörelsemarginalen uppgår till 3,5 (4,3) procent. Den totala försäljningen 2024 uppgick till 327 353 tkr, vilket är 927 tkr lägre än budgeterat och på samma nivå som 2023 års försäljning om 327 147 tkr. Jämfört med föregående år så har verksamhetsområdena Ungdom samt Barn och Familj ökad försäljning. Utifrån att två enheter var stängda under hösten och inte hade någon försäljning alls visar detta på hög efterfrågan i övrigt under året.

Verksamhetsområde Ungdom har en försäljning som är 3 385 tkr högre än föregående år och 3 080 tkr högre än budget för 2024. Resultatet för verksamhetsområdet är -1 857 tkr, vilket är 2 108 tkr lägre än budgeterat. Justerat för avvecklad enhet är resultatet +58 tkr, vilket är 136 tkr lägre än budget. Hälften av Grynings Ungdomsenheter har positivt resultat för 2024, vilket visar att det är en utmaning att uppnå ekonomi i balans i dessa småskaliga verksamheter. Andelen personalkostnader av försäljning är 72,1 procent för hela verksamhetsområdet.

Verksamhetsområde Barn och Familj har en försäljning som är 1 533 tkr högre än föregående år och 3 254 tkr högre än budget för 2024. Resultatet för verksamhetsområdet är -1 087 tkr, vilket är 2 055 tkr lägre än budgeterat. Justerat för avvecklad enhet är resultatet +6 284 tkr, vilket är 5 617 tkr högre än budgeterat. Två tredjedelar av enheterna inom verksamhetsområdet har positivt resultat och ekonomi i balans för år 2024. Personalkostnadsandelen är 69,9 procent.

Verksamhetsområde Familjehem har en försäljning som ligger på samma nivå som 2023, dock är utfallet 4 045 tkr lägre än budgeterat. Nya familjehem har rekryterats under året men på grund av matchning av förfrågningar har nya placeringar inte startat i lika stor utsträckning som planerat. Detta innebär att personal-kostnaderna för de arvoderade familjehemmen ligger lägre än budgeterad nivå. Verksamhetsområdet har ett resultat för 2024 om +740 tkr, vilket är 692 tkr högre än budgeterat.

Verksamhetsområde Öppenvård har en försäljning för 2024 som är 3 216 tkr lägre än budget för året och 4 713 tkr lägre än utfallet 2023. Jämfört med 2023 har efterfrågan på placeringar för vuxna i lägenhetsboende varit betydligt lägre. Verksamhetsområdet har ett sammantaget resultat för året om -701 tkr, vilket är 383 tkr lägre än budgeterat. Under året har viss minskning gjorts av bemanningen för att anpassa till efterfrågan.

Balansomslutningen ökade 2024 med 8 883 tkr till 151 346 (142 463) tkr. De likvida medlen ökade med 4 723 tkr och uppgick vid årets slut till 57 629 (52 906) tkr. Detta beror på ökad försäljning och positivt årsresultat.

Förslag till vinstdisposition
Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel (tkr):

Balanserat resultat	67 040
Årets resultat	11 481
Totalt	78 521

Styrelsen föreslår att den ansamlade vinsten på 78 521 tkr överförs i ny räkning.

Resultat, balansräkning och noter
Resultatet av bolagets verksamhet samt den ekonomiska ställningen vid räkenskapsårets utgång framgår av efterföljande resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys och noter.

Flerårsöversikt (tkr)	2024	2023	2022	2021
Nettoomsättning	327 353	327 147	306 977	308 890
Årets resultat	11 481	14 233	5 797	2 428
Rörelsemarginal	3,5 %	4,3 %	1,8 %	0,8 %
Soliditet	69,2 %	65,4 %	63,3 %	62,0 %
Kassalikviditet	268 %	235 %	204 %	172 %
Skuldsättningsgrad	0,45	0,53	0,58	0,61
Eget kapital	104 687	93 206	78 973	73 175

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

13 Resultat- och balansräkning

Resultaträkning (tkr)

	Not	2024	2023
Rörelsens intäkter			
Försäljning	1	327 353	327 147
Direkta klientkostnader		-14 486	-15 085
S:A Bruttovinst		**312 867**	**312 062**
Övriga rörelseintäkter	2	2 741	3 337
Summa intäkter		**315 608**	**315 398**
Rörelsens kostnader			
Personalkostnader	3	-244 674	-247 987
Övriga externa kostnader	4, 5	-58 911	-52 411
Av- och nedskrivning av materiella anläggningstillgångar	6, 7, 8	-2 509	-2 510
Summa rörelsens kostnader		**-306 173**	**-302 907**
Rörelseresultat		**9 435**	**12 491**
Ränteintäkter		1 975	1 469
Resultat efter finansiella poster		**11 410**	**13 960**
Bokslutsdispositioner		0	240
Skatt på årets resultat	14	71	33
Årets resultat		**11 481**	**14 233**

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

GRYNING

Balansräkning (tkr)

	Not	2024	2023
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	6	27 639	29 482
Förbättringsutgift på annans fastighet	7	213	346
Inventarier	8	958	1 143
Finansiella anläggningstillgångar			
Uppskjuten skattefordran	9	64	0
Summa anläggningstillgångar		**28 874**	**30 971**
Omsättningstillgångar			
Kundfordringar		26 628	22 344
Skattefordringar		4 440	4 460
Övriga kortfristiga fordringar		303	347
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	33 472	31 435
Summa kortfristiga fordringar		**64 843**	**58 586**
Kassa och bank		57 629	52 906
Summa omsättningstillgångar		**122 472**	**111 492**
SUMMA TILLGÅNGAR		**151 346**	**142 463**

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

GRYNING

EGET KAPITAL OCH SKULDER

	Not	2024	2023
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital (100 000 aktier à kvotvärde 100 kr)		10 000	10 000
Reservfond		16 166	16 166
Bundet eget kapital		**26 166**	**26 166**
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat	19	67 040	52 807
Årets resultat		11 481	14 233
Fritt eget kapital		**78 521**	**67 040**
Summa eget kapital	**11**	**104 687**	**93 206**
Avsättningar	12	1 000	7
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		7 663	7 969
Övriga kortfristiga skulder		3 628	3 636
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	13	34 369	37 644
Summa kortfristiga skulder		**45 659**	**49 250**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**151 346**	**142 463**

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

14 Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys (tkr)	2024 Tkr	2023 Tkr
Den löpande verksamheten		
Rörelseresultat före finansiella poster	9 435	12 491
Av- och nedskrivningar	2 509	2 510
Justeringar för övriga poster som ej ingår i kassaflödet*	1 000	-539
Summa	**12 944**	**14 462**
Erhållna räntor	1 975	1 469
Erlagda räntor	-	-
Betald inkomstskatt	20	0
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	**14 939**	**15 931**
Förändring av kundfordringar	-4 284	2 429
Förändring av övriga rörelsefordringar	-1 993	-2 440
Förändring av leverantörsskulder	-307	69
Förändring av övriga rörelseskulder	-3 284	3 839
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**5 071**	**19 828**
Investeringsverksamheten		
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	0	0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-348	-713
Kassaflöde från investeringsverksamheten	**-348**	**-713**
Årets kassaflöde	**4 723**	**19 115**
Likvida medel vid årets början	52 906	33 791
Likvida medel vid årets slut	57 629	52 906
***Övriga poster ej ingående i kassaflödet från den löpande verksamheten**		
Reavinst vid avyttring av inventarier	0	0
Reaförlust vid avyttring av inventarier	0	0
Avsättningar	1 000	-539

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

GRYNING

15 Rapport över förändring i eget kapital

	Aktie-kapital	*Bundet EK* Reserv-fond	*Fritt EK* Balanserat resultat	Årets resultat
Ingående balans 2023-01-01	10 000	16 166	47 009	5 797
Disposition föregående års resultat			5 797	-5 797
Årets resultat				5 797
Utgående balans 2023-12-31	**10 000**	**16 166**	**52 806**	**14 233**
Disposition föregående års resultat			14 233	-14 233
Årets resultat				11 481
Utgående balans 2024-12-31	**10 000**	**16 166**	**67 039**	**11 481**

16 Noter och kommentarer

Redovisningsprinciper
Årsredovisningen har upprättats enligt Årsredovisningslagen (1995:1554).
och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).
Tillgångar, skulder och avsättningar har värderats till anskaffningsvärde om inget annat anges nedan.

Fordringar
Fordringar upptas till det belopp, som efter individuell bedömning beräknas bli betalt.

Anläggningstillgångar
Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar.
Materiella anläggningstillgångar har delats upp på betydande komponenter när komponenterna har väsentligt olika nyttjandeperioder.

Materiella anläggningstillgångar skrivs av systematiskt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod.
Linjär avskrivningsmetod används.
Härvid tillämpas följande avskrivningstider:
Komponent, Antal år
Stomme - 70 år
Innerväggar – 35 år
Värme - 20 år
El - 10 år
Sanitet – 15 år
Inre ytskikt - 15 år

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

Fasad - 30 år
Fönster - 30 år
Kök - 15 år
Yttertak - 35 år
Ventilation - 20 år
Inventarier 5-10 år
Datorer - 3 år
Fordon - 5 år
Förbättringsutgift på annans fastighet – 10 år

Intäkter
Intäkter från försäljning av tjänster redovisas när överenskommelse med kund föreligger samt tjänsten har utförts.

Inkomstskatter
Aktuell skatt
Redovisade inkomstskatter innefattar skatt som ska betalas eller erhållas avseende aktuellt år samt eventuella justeringar avseende tidigare års aktuella skatt.
Total skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Skatter redovisas i resultaträkningen, utom då underliggande transaktion redovisas direkt mot eget kapital varvid tillhörande skatteeffekt redovisas i eget kapital.

Uppskjuten skatt
Uppskjuten skatt är inkomstskatt som avser framtida räkenskapsår till följd av tidigare händelser. Redovisning sker enligt balansräkningsmetoden.
Enligt denna redovisas uppskjutna skatteskulder och uppskjutna skattefordringar på temporära skillnader som uppstår mellan bokförda respektive skattemässiga värden för tillgångar och skulder samt för övriga skattemässiga avdrag eller underskott.

Leasingavtal
Leasingavtal redovisas som operationell leasing, det vill säga att leasingavgifterna kostnadsförs löpande.

Övriga avsättningar
Avsättningar redovisas när bolaget har en formell eller informell förpliktelse som en följd av tidigare händelser och det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen. Avsättningar värderas till den bästa uppskattningen av det belopp som krävs för att reglera förpliktelsen.

Kassaflödesanalys
Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar transaktioner som medför in- eller utbetalningar.

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

GRYNING

1. Försäljning	2024 Tkr	2023 Tkr
Institutionsvård	240 361	219 390
Abonnemang institution	10 886	9 160
Lägenhetsboende	14 926	16 622
Eftervårdsavtal	8 920	11 143
Familjehemsvård	33 544	31 525
Jourfamiljehemsvård	16 628	17 440
Asylboende	-	-
Skyddat boende lägenheter	2 088	19 408
Skyddat boende familjehem	-	2 447
Våld i nära relationer	-	-
Provision på vårdintäkter	-	11
Totalt	**327 353**	**327 147**

Av totala försäljningsintäkter avser 0 procent (0 procent) försäljning till andra koncernföretag.
Av totala inköpskostnader avser 1 procent (1 procent) inköp från andra koncernföretag

2. Övriga rörelseintäkter	2024 Tkr	2023 Tkr
Utbildningsintäkter	183	166
Övriga intäkter	520	672
Kostavdrag	46	47
Försäljning bilar	1 330	912
Försäljning övrigt	650	661
Sjuklöneersättning	12	55
Ersättning för personal	0	824
Totalt	**2 741**	**3 337**

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

GRYNING

3. Anställda och personalkostnader

	2024	2023
Medelantal anställda	273	258
Andel kvinnor	75%	72%
Löner och ersättningar som utgått till styrelse och VD	1 561	1 521
Övriga anställda	165 775	164 824
Totala löner och ersättningar	167 336	166 345
Sociala avgifter enligt lag och avtal	69 824	74 698
Varav pensionskostnader	20 153	19 139
Totala löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader	**237 159**	**241 042**

I personalkostnader tillkommer utbildning, handledning, arbetskonferenser m.m.

VD:s anställningsvillkor
För anställningen gäller en ömsesidig uppsägningstid av sex månader. Vid uppsägning från bolagets sida betalar bolaget vid anställningens upphörande ett avgångsvederlag till VD under totalt 18 månader. Avgångsvederlaget skall samordnas och avräknas mot eventuell annan inkomst.
VD:s andel av pensionskostnader uppgår till 516 tkr.

Styrelseledamöter och ledande befattningshavare

	2024 Antal på balansdagen	2023 Antal på balansdagen
Styrelseledamöter	7	7
VD och andra ledande befattningshavare	6	6
	Varav Män	**Varav Män**
Styrelseledamöter	43%	57%
VD och andra ledande befattningshavare	0%	0%

4. Ersättning till revisorerna

	2024 Tkr	2023 Tkr
Lagstadgad revision Ernst & Young	142	158
Verksamhetsrevision Ernst & Young	287	278
Övriga granskningsuppdrag PwC	140	-
Totalt	569	436

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

GRYNING

5. Leasingkostnader

	2024 Tkr	2023 Tkr
Bolagets leasingkostnader uppgår till:		
leasingbilar	3 389	2 850
övriga maskiner och inventarier	156	98
lokalhyra	19 908	15 718
Totalt	**23 453**	**18 666**

Framtida (nominella) minimileaseavgifter, inklusive hyra, som ska erläggas avseende icke uppsägningsbara leasingavtal:		
Förfaller till betalning inom ett år	14 652	16 821
Förfaller till betalning senare än ett men inom 5 år	27 617	21 081
Förfaller till betalning senare än 5 år	-	-
Totalt	**42 269**	**37 902**
Under perioden kostnadsförda leasingavgifter	23 453	18 666

6. Byggnader och mark

	2024 Tkr	2023 Tkr
Ingående ackumulerade anskaffningsvärden	54 164	53 978
Inköp		186
Försäljningar och utrangeringar		
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	54 164	54 164
Ingående ackumulerade avskrivningar	-24 682	-22 781
Försäljningar och utrangeringar		
Avskrivningar	-1 843	-1 901
Utgående ackumulerade avskrivningar	-26 525	-24 682
Utgående restvärde enligt plan	27 639	29 482

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

GRYNING

7. Förbättringsutgift på annans fastighet

	2024 Tkr	2023 Tkr
Ingående ackumulerade anskaffningsvärden	2 436	2 436
Inköp	0	0
Försäljningar och utrangeringar		
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 436	2 436
Ingående ackumulerade avskrivningar	-2 090	-1 925
Försäljningar och utrangeringar		
Nedskrivning	0	0
Avskrivningar	-133	-165
Utgående ackumulerade avskrivningar	-2 223	-2 090
Utgående restvärde enligt plan	213	346

8. Inventarier

	2024 Tkr	2023 Tkr
Ingående ackumulerade anskaffningsvärden	10 019	9 717
Inköp	348	527
Försäljningar och utrangeringar		-225
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	10 367	10 019
Ingående ackumulerade avskrivningar	-8 876	-8 656
Försäljningar och utrangeringar		225
Avskrivningar	-532	-445
Utgående ackumulerade avskrivningar	-9 408	-8 876
Utgående restvärde enligt plan	958	1 143

9. Uppskjuten skatt

	2024 Tkr	2023 Tkr
Ingående saldo	-7	-40
Återförd skatteskuld	71	33
Totalt	**64**	**-7**
Specifikation		
Uppskjuten skatteskuld avseende temporära skillnader byggnader	-251	-339
Uppskjuten skattefordran avseende temporär skillnad investering på främmande fastighet	315	332
Totalt	**64**	**-7**

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

GRYNING

10. Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	2024 Tkr	2023 Tkr
Förutbetalda kostnader	2 397	987
Förutbetald hyra	2 592	2 592
Upplupna intäkter	28 483	27 856
Totalt	**33 472**	**31 435**

11. Eget kapital	2024 Tkr	2023 Tkr
Ingående balans	**93 206**	78 973
Aktiekapital	10 000	10 000
Reservfond	16 166	16 166
Balanserat resultat	67 040	52 807
Omföring resultat föregående år	0	0
Årets resultat	11 481	14 233
Utgående balans	**104 684**	**93 206**

12. Avsättningar	2024 Tkr	2023 Tkr
Kostnader hänförliga till år 2024	1 000	
Uppskjuten skatteskuld		7
Totalt	**1 000**	**7**

13. Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	2024 Tkr	2023 Tkr
Upplupna löner	4 285	4 301
Upplupna semesterlöner	6 297	6 153
Upplupna sociala avgifter	3 603	3 342
Upplupna pensionspålägg	5 200	11 851
Övriga upplupna kostnader	14 984	11 997
Förutbetalda intäkter	0	0
Totalt	**34 369**	**37 644**

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

14. Skatt på årets resultat

	2024 Tkr	2023 Tkr
Aktuell skatt	0	0
Förändring av uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	71	33
Skatt hänförlig till tidigare år	0	0
Summa redovisad skatt	71	33
Redovisat resultat före skatt	**11 410**	**14 200**
Skatt beräknad enligt gällande skattesats	-2 351	-2 925
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader	-1 181	-670
Skatteeffekt av ej skattepliktiga intäkter	4	7
Skatteeffekt av ej beaktade underskott	3 528	3 588
Justeringspost uppskjuten skatt	71	33
Redovisad skattekostnad	**71**	**33**
Genomsnittlig effektiv skattesats	**-0,6 %**	**-0,2 %**

15. Uppskattningar och bedömningar

Inga väsentliga uppskattningar och bedömningar för år 2024 som har någon väsentlig effekt på nästa räkenskapsår har gjorts.

16. Väsentliga händelser efter utgången av 2024

Den 24 februari 2025 beslutade styrelsen om förändring i ledningen av Gryning Vård. Katarina Ahlqvist lämnade bolaget och avslutade sitt uppdrag som VD omgående.

17. Ställda säkerheter

Det finns inga ställda säkerheter.

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

18. Förslag till vinstdisposition

Förslag till vinstdisposition
Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel (tkr):

	2024	2023
Balanserat resultat	67 040	52 807
Årets resultat	11 481	14 233
Totalt	78 521	67 040

Styrelsen föreslår att den ansamlade vinsten på 78 521 tkr överförs i ny räkning.

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

GRYNING

Göteborg 2025-03-13

Ylva Morén
Styrelseordförande

Ken Gunnesson
Styrelsens vice ordförande

Maria Standar
Styrelseledamot

Jerker Andersson Liljestrand
Styrelseledamot

Sofia Gärdsfors
Styrelseledamot

Birgitta Flärdh
Styrelseledamot

Rickard Olsson
Styrelseledamot

Birgitta Flärdh
Tf vd

Vår revisionsberättelse har avgivits enligt digital signatur

Ernst & Young AB
Anders Linusson
Auktoriserad revisor

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

Kommunernas Gryning – Det övergripande målet

Bilaga 1 – Sammanfattning hållbarhet

Grynings hållbarhetsområden	Risker/utmaningar – Så hanterar vi dem	Styrande dokument	Aktiviteter
Kommunernas förstahandsval Motverkande av korruption	**Risker** Minskade inköp från ägarkommunerna **Resultatindikatorer** • Uppföljning av försäljning och kontinuerliga försäljnings- och resultatprognosbedömningar • Kontinuerlig och systematiserad kommundialog • NKI (Nöjd Kund-Index)	Policy: Ekonomi och affärsetik	✓ Kommundialog i hela Gryning ✓ Digitala kostnadsfria frukostföreläsningar i angelägna ämnen ✓ Ekonomiska uppföljningar dagligen/månadsvis ✓ Mätning av NKI (Nöjd Kund-Index) ✓ Frukostföreläsning "VIP" med ägarnas medlemskommuner
Klientnära verksamhet med kvalitet Miljö Mänskliga rättigheter Sociala förhållanden och personal Motverkande av korruption	**Risker** Allvarliga händelser med klienter Ökade antal tillbud och Lex Sarah-anmälningar Brist i efterlevnad av rutiner Negativ publicering i media Att nedanstående resultatindikatorer visar på otillfredsställande resultat eller att tillståndsmyndigheter påpekar brister i verksamheten **Resultatindikatorer** • Kund- och klientenkäter • IVO:s uppföljningar och övriga myndighetsbesiktningar • Årlig genomgång av styrande dokument • Grynings kvalitetsledningssystem skapar ramverket för kvalitetssäkerställande	Policyer: Ekonomi och affärsetik, Arbetsmiljö, Brandskydd, Fastighet och underhåll, IT, Kommunikation, Kvalitet, Medarbetarskap, Miljö, Resor och fordon, Säkerhet	✓ Systematiskt kvalitetsarbete – löpande uppföljning och ständiga förbättringar av Grynings kvalitetsarbete ✓ Utvecklingsprojekt avseende genomförandeplaner i samverkan med FoU i Väst ✓ Kompetenshöjningsprojekt med medel från Omställningsfonden
Attraktiv arbetsplats Sociala förhållanden och personal Mänskliga rättigheter	**Risker** • Att Gryning inte uppfattas som en attraktiv arbetsgivare • Att antal tillbud och arbetsskador ökar • Att duktiga medarbetare väljer att lämna Gryning • Att personalomsättningen är otillfredsställande **Resultatindikatorer** • Årlig genomgång av rutiner • Medarbetarsamtal • Medarbetarenkät vartannat år, pulsmätningar vid behov • Medarbetarforum • Samverkan med fackliga organisationer inkl skyddskommitté	Policyer: Arbetsmiljö, Medarbetarskap och Villkor	✓ Medarbetardialog/enhet ✓ Gryning-introduktion bolagsövergripande ✓ Ledar- och medarbetarskapsutveckling ✓ Översyn av villkor ✓ Översyn rekryterings-processen ✓ Beakta resultaten i medarbetarenkäten ✓ Arbete med schema ✓ Kommunikation till universitet och högskolor ✓ Utvecklingsdag för alla chefer kring Effektfullt ledarskap.
Uthållig ekonomi Motverkande av korruption	**Risker** Försämrad försäljning, ökade kostnader, ekonomisk förlust **Resultatindikatorer** • Riskvärdering och internkontroll (Cosomodellen) • Revisionsgranskning, externa institut • Krav och uppföljning vid upphandling • Kontroll av avtalstrohet	Policyer: Ekonomi och affärsetik, Fastigheter och underhåll	✓ Veckovis uppföljning av beläggning och försäljningsprognos ✓ Kostnadsåterhållsamhet i hela bolaget ✓ Månadsvis resultatuppföljning ✓ Bevakar och lämnar anbud i alla upphandlingar

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/0f510cd4-f3f7-4529-b867-db92e017d382
visma sign
www.vismasign.com

SIGNATURES ALLEKIRJOITUKSET UNDERSKRIFTER SIGNATURER UNDERSKRIFTER

This documents contains 36 pages before this page
Tämä asiakirja sisältää 36 sivua ennen tätä sivua
Detta dokument innehåller 36 sidor före denna sida
Dokumentet inneholder 36 sider før denne siden
Dette dokument indeholder 36 sider før denne side

authority to sign	asemavaltuutus	ställningsfullmakt	autoritet til å signere	myndighed til at underskrive
representative	nimenkirjoitusoikeus	firmateckningsrätt	representant	repræsentant
custodial	huoltaja/edunvalvoja	förvaltare	foresatte/verge	frihedsberøvende

SIGNATURES ALLEKIRJOITUKSET UNDERSKRIFTER SIGNATURER UNDERSKRIFTER

This documents contains 37 pages before this page
Tämä asiakirja sisältää 37 sivua ennen tätä sivua
Detta dokument innehåller 37 sidor före denna sida
Dokumentet inneholder 37 sider før denne siden
Dette dokument indeholder 37 sider før denne side

authority to sign	asemavaltuutus	ställningsfullmakt	autoritet til å signere	myndighed til at underskrive
representative	nimenkirjoitusoikeus	firmateckningsrätt	representant	repræsentant
custodial	huoltaja/edunvalvoja	förvaltare	foresatte/verge	frihedsberøvende

Årsredovisning

och

Koncernredovisning

för

Innovatum AB

ORG NR 556546-2008

RÄKENSKAPSÅR 2024-01-01 – 2024-12-31

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Innovatum AB avger härmed följande årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2024-01-01 – 2024-12-31.

Styrelsens säte: Trollhättan
Bolagets redovisningsvaluta: Svenska kronor (SEK)
Alla belopp redovisas, om inte annat anges, i kronor

Information om verksamheten

Innovatumkoncernen driver genom Innovatum Science Park och Innovatum Science Center utvecklingscentrum med fokus på näringslivsutveckling, kulturarv och livslångt lärande kring teknik och naturvetenskap. Här pågår projekt, forskning, entreprenörskap och pedagogisk verksamhet allt medan lusten till teknik väcks och tas tillvara hos människor i alla åldrar.

Innovatum AB är huvudman för utveckling av verksamheten.

Ägarförhållanden och koncernstruktur

Innovatum AB, med säte i Trollhättans kommun, ägs av Stiftelsen Innovatum (org.nr. 863001-1057), 1 000 aktier, Trollhättans Stad, 13 aktier och Fyrbodals kommunalförbund, 13 aktier. Innovatum AB är den operativa enheten för Stiftelsen Innovatum som bildades 1997. Stiftelsen Innovatum har sitt säte i Trollhättans kommun. Innovatum AB äger i sin tur samtliga aktier i Innovatum Science Center AB, Innovatum Portfolio AB, Innovatum Progress AB och Wargön Innovation AB.

Ägardirektiv, verksamhetens syfte och fokusområden

Stiftelsen Innovatums styrelse har utfärdat ägardirektiv för Innovatum ABs verksamhet. Återrapportering till ägaren ska innehålla redogörelse för hur verksamheten bedrivits och utvecklats mot bakgrund av det i bolagsordningen och ägardirektivet angivna syftet och ramarna med densamma.

Innovatum ABs övergripande målsättning är att stärka och bredda näringslivet primärt i Fyrbodal och Västra Götalandsregionen genom att vara en nod som har koppling till kunskapscenter i regionen, nationellt och internationellt. Arbetet ska bidra till kompetensuppbyggnad och samverkansprojekt samt stödja innovationer och entreprenörskap inom utmaningsområdena; Hållbar industri, Energi och Bioekonomi. Samtliga dessa vilar på basen Industriell teknik. Detta ska ske genom att tillhanda en öppen innovationsmiljö där företag, akademi och offentligheten ges bästa möjliga förutsättningar att utvecklas.

Verksamheten syftar till att inom ramen för den kommunala kompetensen:

- Allmänt främja näringslivets utveckling.
- Främja utvecklingen av tekniskt och industriellt kunnande.
- Verka för uppkomsten av en mötesplats mellan näringslivsutveckling och kulturhistoria, där människa och teknik, teori och praktik, historia och framtid möts.
- Beskriva det historiska förnyelsearbetet.
- Stödja det framtida förnyelsearbetet.
- Öka förståelsen för sambandet mellan teknisk och industriell utveckling och samhällsutveckling i stort.
- Öka ungdomars intresse för teknisk och naturvetenskaplig utbildning.
- Bidra till ökad sysselsättning genom att erbjuda en tillväxtmiljö för nyföretagande samt för befintliga mindre och medelstora företag.
- Öka tillgängligheten och förståelsen för de industrihistoriska minnena inom den av regeringen föreslagna nationalstadsparken (fallen, kraftstationerna och slussarna).
- Öka turismen och därigenom skapa fler arbetstillfällen inom turistnäringen.

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

Moderbolaget
Innovatum ABs vision är ”Innovatum är ett erkänt utvecklingscentrum som stärker konkurrenskraften och skapar hållbar tillväxt i regionen”.

I en miljö som präglas av innovation och samverkan där kompetenser, teknik och affärsmodeller utvecklas, identifierar Innovatum Science Park behov hos entreprenörer, företag och offentliga aktörer. Utmaningar och behov konkretiseras och blir till satsningar. Innovatum Science Park fungerar som en neutral arena för samutveckling i skärningspunkten mellan näringsliv, akademi och det offentliga. Verksamheten som bedrivs är marknadskompletterande och fungerar som en allmänt främjande samhällsaktör.

För att uppfylla uppdraget tillhandahåller Innovatum Science Park en öppen innovationsmiljö med erbjudanden inom två verksamhetsområden, Projekt- och Startupverksamhet med dess kärnprocesser. Projektverksamheten har en plattform för utvecklings- och innovationsprojekt med process för projektriggning. Startupverksamheten genomför entreprenörskapsfrämjande insatser och erbjuder en inkubationsprocess för innovativa affärsidéer med skalbarhetspotential.

Produktionstekniskt centrum, som är en test- och demonstrationsmiljö för produktionsteknisk utveckling, bidrar genom samlokalisering och samverkan till att stärka parternas möjligheter att finansiera och bedriva framgångsrik forskning och utveckling.

Övriga koncernbolag
Innovatum Science Center ABs vision är ”Innovatum Science Center är ett erkänt innovativt science center som ur nya och oväntade perspektiv speglar teknikutveckling och industrisamhällets förändring”. Science Center utgör en mötesplats och upplevelsearena för inspirerande lärande. Här finns förutsättningar för att utveckla nytänkande och öka förståelsen för den tekniska utvecklingen. En lärandemiljö som ur olika perspektiv speglar attityder och reflektioner kring industrisamhällets utveckling och skapar förståelse för teknikutvecklingen och dess sammanhang, genom utställningar, arrangemang och pedagogisk verksamhet.

Innovatum Progress ABs verksamhet är att driva samverkansprojekt inom utmaningsområdet Energi tillsammans med offentliga organisationer, akademi och näringsliv, stötta energiomställningen samt bedriva därmed förenlig verksamhet. I verksamheten ingår också att svara för det regionala energikontoret i Västra Götaland, Energikontor Väst, som bl.a. samordnar kommunernas energi och klimatrådgivare.

Wargön Innovation ABs verksamhet är att bedriva projekt i samverkansform tillsammans med offentliga organisationer, akademi och näringsliv, i syfte att bidra till ökad konkurrenskraft för regionens små och medelstora företag genom omställning inom cirkulära flöden och biobaserade material. I verksamheten ingår också att utveckla och tillgängliggöra test- och demoanläggning för biomaterial och industriell textilsortering.

Innovatum Portfolio AB skapades för att förvalta ägarandelar i inkubatorföretag inom Innovatum och därmed förenlig verksamhet. Bolaget är för närvarande vilande.

Innovatum District
Innovatum deltar i arbetet med områdets utveckling genom att samverka med fastighetsägaren Kraftstaden Fastigheter Trollhättan AB. Sedan ett par år har området ett eget varumärke, Innovatum District, för att särskilja det från verksamheterna och varumärkena Innovatum Science Park samt Innovatum Science Center.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret och efter dess utgång

Moderbolaget
Arbetet med att genomföra den antagna strategin har fortsatt. Nedbrutna handlingsplaner samt team för att driva arbetet inom utmaningsområdena Hållbar industri, Energi och Bioekonomi finns på plats. Alla tre utmaningsområden vilar på grunden Industriell teknik, vilket innebär modern produktionsteknologi i kombination med digitala verktyg med fokus på uppskalning och implementation för att uppnå största möjliga samhällsnytta.

Uddevalla kommun meddelade under hösten 2024 att de kommer att lämna det så kallade DRUM-samarbetet. Detta får direkta konsekvenser på det verksamhetsbidrag som Innovatum AB erhåller från Fyrbodals kommunalförbund.

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

Samverkan med Högskolan Väst har fördjupats väsentligt under 2024. Detta märks genom många gemensamma projektriggningar, samarrangemang, ett ökat inflöde av högkvalitativa idéer till startupverksamheten samt entreprenörskapsfrämjande aktiviteter på campus. Även inom ramen för Produktionsteknisk Centrum märks detta fördjupade samarbete bl.a. genom prioriteringar för att stärka miljön. Gemensamma ansträngningar görs även för att stärka partenskapet samt för att utöka antalet relevanta parter.

Ett nationellt samverkansprojekt mellan inkubatorerna som utgör ESA-BIC Sverige har startats upp under året med fokus att skapa en strukturerad och gränsöverskridande samverkan mellan aktörer som Svenska Rymdstyrelsen, ESA samt svenska och europeiska industripartners.

Verksamheten är fortsatt klassad som Excellensinkubator av Vinnova. Under 2024 ansöktes om fortsättning och nyligen kom det positiva beskedet att Innovatum Science Park behåller sin klassning som excellensinkubator under 2025-2029. Förutom kvalitetsstämpeln ges också en finansiering om totalt 14,6 miljoner kronor.

Under året lanserades en första Impact Report för att summera resultat och effekter som verksamheten är med och bidrar till. Mottagandet har varit mycket positivt och arbetssättet är implementerat i organisationen.

Verksamhetens arbete har synts allt mer på nationell nivå. Inom bioekonomiområdet är detta tydligt inom både det blå och skogliga. Även Produktionstekniskt Centrum får nationellt genomslag inte minst genom att miljön varit viktig för de stora satsningar som GKN Aerospace gör i Sverige.

Nya tolkningar av regelverk, minskade anslag och ändrade prioriteringar hos statliga myndigheter hade en fortsatt påverkan under inledningen av 2024. Ett internt arbete har genomförts för att strukturera verksamheten utifrån förändrade förutsättningar. Bedömningen är att verksamheten är rustad för att driva allmänt främjande verksamhet som stöttar utveckling och omställning i samhället.

Styrelsen för Innovatum AB har beslutat att mot bakgrund av Innovatum Science Parks roll och uppdrag ska Innovatum AB avveckla ägande i Wargön Innovation AB, vilket ligger i linje med tidigare styrelsebeslut. Under 2025 ska frågan beredas i samverkan med berörda aktörer.

Övriga koncernbolag

Innovatum Science Center AB hade 2024 ett bra år beträffande besökare. Det kan konstateras att siffrorna för science centerdelen var tillbaka i nivå med innan pandemin. Saab Car Museum hade rekordår med 41 800 besökare, vilket är den högsta sedan museet återstartades 2012. Arbetet med en djupare förankring och ett tätare samarbete med näringslivet resulterat i att intäkterna från uppdrag och samarbetsavtal var de högsta någonsin. Projektet “Framtidstro” syftar till att stärka ungdomar på deras väg in i framtidens hållbara arbetsliv. Projektet är omfattande och bidrar till den totala finansieringen av personal och verksamhet. Trollhättan stad och Innovatum Science Center hade under 2024 avtal gällande att utveckla Vårviks gård och där igenom har verksamheten kunnat erbjuda utomhuspedagogik.

Innovatum Progress AB projektportfölj har genomgått en förflyttning till att tydligare innehålla projekt som har koppling mot akademi och näringsliv samt en högre innovationshöjd. Fler näringslivsaktörer är involverade och verksamheten har utvecklat ett närmare samarbete med Hållbar industriteamet i syfte att skapa större synergier för industrins omställning. Under året har Innovatum Science Park och Energikontor Väst fått förtroende att driva arbetet med strategisk energiplanering i regionen i nära samverkan med Länsstyrelsen, Västra Götalandsregionen och kommunalförbund.

Wargön Innovation ABs basfinansiering kommer ifrån ett ERUF-projekt. Test- och demomiljön har utvecklats och portföljen av innovationsprojekt har förnyats med strategiskt värdefulla projekt. Komplettering av test- och demomiljön har skett med utrustning för bland annat utveckling av AI för industriell textilsortering, rekonditionering och fototunnel. Samverkan med Högskolan Väst har fördjupats under året vilket stärker verksamheten.

Förväntad framtida utveckling samt risker och osäkerhetsfaktorer

Moderbolaget

Verksamheten har ett förtroende från ägare och finansiärer och för de närmaste åren en väl definierad och fastlagd strategisk inriktning. Verksamheten är väletablerad och inom flera områden en efterfrågad aktör och samverkanspart. Osäkerheten kring Uddevalla kommun är en faktor att beakta. Nära dialog sker med Fyrbodals kommunalförbund. För 2025 så innebär det en minskning av verksamhetsbidraget om 25%.

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

Arbetet med att bereda Innovatum ABs avvecklande av ägande i Wargön Innovation kommer att vara en central fråga för kommande år. Det är av största vikt att skapa robusta och långsiktiga lösningar.

Satsningar sker på att ytterligare etablera verksamheten på nationell nivå för att skapa ännu bättre förutsättningar för utvecklings- och omställningsarbetet. I verksamhetsplanen ligger också ett fokus på internationalisering genom olika partnerskap och samarbeten.

Det fördjupade samarbetet med Högskolan Väst är en möjliggörare för verksamhetens utveckling. Både när det gäller Projekt- och Startupverksamheten samt Produktionstekniskt Centrum (PTC). Målsättningen är att öka antalet relevanta partners i PTC, rigga och utveckla fler gemensamma projekt och satsningar samt att bidra till att fler forskningsresultat kommersialiseras. Beredskapsfrågan och dual-use bedöms vara centrala och genomsyra verksamheten under överskådlig tid.

Framåt ser möjligheterna fortsatt goda ut utifrån att verksamheten är etablerad, har en omfattande projektportfölj med många olika samverkansparter, ett väldefinierat strukturkapital samt ett gott renommé.

Övriga koncernbolag

Innovatum Science Center AB fortsätter arbetet med att bidra till regionens satsning på fullföljda studier, något som är nödvändigt att lyckas med för att hantera framtida kompetensförsörjningsbehov samt att undvika segregation och utanförskap. Finansieringen från Skolverket har återgått till tidigare nivå men osäkerheten kring nivån på bidraget kvarstår då en rad större förändringar i utlysningslogiken genomförts med kort varsel under de senaste åren och där den totala budgeten för stöd till landets science centers inte utökas samtidigt som det tillkommit nya aktörer. Utvecklingsprojekt är vitala både för verksamhetens utveckling och finansiering. Kommunernas ekonomiska situation är en utmaning för den pedagogiska verksamheten med skolavtal. Uppsagda avtal och minskade intäkter är kännbart för verksamheten. Under 2025 kommer ett rejält omtag kring skolavtalen att vara högt prioriterat. Det påbörjade arbetet med att utveckla Saab Car Museum för att fortsatt vara relevant och nå fler och nya målgrupper fortsätter. Detta är en viktig del i verksamhetsutvecklingen och en förutsättning för fortsatt stöd från Västra Götalandsregionen.

Innovatum Progress AB har i och med verksamhetsbidraget från Västra Götalandsregionen en god basnivå av finansiering. Bolagets och Innovatum Science Parks roll inom energiområdet förväntas att stärkas. Detta utifrån att verksamheten blir en alltmer etablerad verksamhet inom både näringslivet och det offentliga. Energifrågan är helt central för industriomställning och de ökade behov av fossilfri energi som Västsverige står inför. Detta betyder också att rollen som neutral, koordinerande och pådrivande aktör förväntas att efterfrågas än mer. Komplexiteten i frågorna betyder att de behöver adresseras tvärsektoriellt och tvärvetenskapligt och här har en verksamhet likt denna en viktig roll att spela. Verksamheten bedöms ha ett gott förtroende bland finansiärer och samverkansparter.

I Wargön Innovation AB är basverksamheten väl definierad till och med basprojektets slut Q1 2026. Därefter har verksamheten betydande osäkerhet i dess utformning och finansiering. Verksamhetens osäkerhet reduceras av att projektportföljen är stor och med lång löptid på projekten samt att det finns en väl etablerad kunskap kring projektriggningsarbete. Därutöver stärks verksamheten av att tjänsteförsäljningen avseende främst sortering och värdering av textilier är stabil. Verksamhetens långsiktiga ägarkonstellation är helt central. Innovatum ABs styrelsen har beslutat att mot bakgrund av Innovatum Science Parks roll och uppdrag ska Innovatum AB avveckla ägande i Wargön Innovation AB, vilket ligger i linje med tidigare styrelsebeslut. Under 2025 ska frågan beredas i samverkan med berörda aktörer.

Fakturering och resultat

Koncernens nettoomsättning uppgick till 100 472 478 kronor (97 738 834). Koncernens nettoresultat uppgick till en vinst om 2 971 656 kronor (3 006 262). Under räkenskapsåret har koncernen ökat omsättningen totalt sett. De främsta förändringarna har uppstått i moderbolaget Innovatum AB där såväl omsättning som externa kostnader har minskat, se nedan, samt i Innovatum Science Center AB där både omsättning och personalkostnader har ökat.

Moderbolagets nettoomsättning uppgick till 44 905 281 kronor (47 639 125). Bolagets resultat efter finansiella poster uppgick till en vinst om 1 132 076 kronor (1 680 971), och nettoresultatet till en vinst om 592 813 kronor (961 716). Minskningen avseende omsättning och externa kostnader hänförs till att ett flertal projekt inom Startup avslutades under 2023. Tidigare nämnda förändrade förutsättningar hos statliga myndigheter har också haft påverkan på såväl projektomsättning som externa kostnader.

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

Investeringar
Koncernens investeringar uppgick till 2 182 216 kronor (8 987 088) varav 1 890 226 kronor har direktavskrivits mot erhållna bidrag.

Moderbolagets investeringar uppgick till 141 056 kronor (6 499 143) och avser IT-utrustning. Moderbolagets investeringar har direktavskrivits mot erhållna bidrag från Trollhättans Stad.

Likviditet och finansiering
Koncernens likvida medel uppgick vid årsskiftet till 31 687 719 kronor (34 926 361). Koncernens och moderbolagets utvecklingsprojekt har till övervägande del finansierats med bidrag från EU, Vinnova, Västra Götalandsregionen, Formas m.fl.

Moderbolagets likvida medel uppgick vid årsskiftet till 20 412 030 kronor (26 001 386). Bolaget har under året tecknat borgen till förmån för dotterbolaget Wargön Innovation AB avseende en tillfälligt utökad checkkredit om 1 500 000 kronor som avslutades per 2024-12-31.

Flerårsöversikt - koncernen

(Belopp i tkr)	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**	**2020**
Nettoomsättning	100 472	97 739	97 921	88 823	84 260
Resultat efter finansiella poster	3 864	3 960	3 747	2 614	2 236
Balansomslutning	55 168	55 186	54 186	49 245	42 251
Kassalikviditet (%)	223	196	178	177	183
Soliditet (%)	55	49	45	45	48
Medelantal anställda	90	88	75	80	76

Flerårsöversikt - moderbolaget

(Belopp i tkr)	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**	**2020**
Nettoomsättning	44 905	47 639	53 914	50 154	46 393
Resultat efter finansiella poster	1 132	1 681	2 551	953	655
Balansomslutning	31 652	34 937	34 985	32 634	29 222
Kassalikviditet (%)	299	235	214	214	231
Soliditet (%)	67	58	54	55	59
Medelantal anställda	30	30	28	38	37

Specifikation över förändring i koncernens egna kapital

	Aktie-kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Annat eget kapital inkl årets resultat
Ingående balans 2023-01-01	1 026 000	8 000 000	15 244 168
Transaktioner med ägare:			
Utdelning			-40 000
Årets resultat			3 006 262
Utgående balans 2023-12-31	1 026 000	8 000 000	18 210 430
Transaktioner med ägare:			
Utdelning			-40 000
Årets resultat			2 971 656
Utgående balans 2024-12-31	1 026 000	8 000 000	21 142 086

	2024-12-31	**2023-12-31**
Erhållna aktieägartillskott ingående i övrigt tillskjutet kapital	8 000 000	8 000 000

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

Specifikation över förändring i moderbolagets egna kapital

	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital	
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat
Ingående balans 2023-01-01	1 026 000	21 000	16 599 173	831 749
Omföring resultat föregående år			831 749	-831 749
Transaktioner med ägare:				
Utdelning			-40 000	
Årets resultat				961 716
Utgående balans 2023-12-31	1 026 000	21 000	17 390 922	961 716
Omföring resultat föregående år			961 716	-961 716
Transaktioner med ägare:				
Utdelning			-40 000	
Årets resultat				592 813
Utgående balans 2024-12-31	1 026 000	21 000	18 312 638	592 813

	2024-12-31	**2023-12-31**
Erhållna villkorade aktieägartillskott ingående i balanserat resultat	8 000 000	8 000 000

Förslag till resultatdisposition

Till årsstämmans förfogande står följande medel:

balanserat resultat	18 312 638	kronor
årets resultat	592 813	kronor
	18 905 451	kronor

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att:

till Stiftelsen Innovatum utdelas 40 kr per aktie, totalt	40 000	kronor
i ny räkning överförs	18 865 451	kronor
	18 905 451	kronor

Utdelning kommer att utbetalas när aktieägarens rätt att erhålla betalning har säkerställts, dock senast den 30 maj 2025.

Styrelsens yttrande över föreslagen utdelning

Den föreslagna utdelningen påverkar bolagets soliditet marginellt. Soliditeten är mot bakgrund av att bolagets verksamhet fortfarande bedrivs med lönsamhet betryggande. Likviditeten i bolaget och koncernen bedöms kunna upprätthållas på en likaledes betryggande nivå. Styrelsens uppfattning är att den föreslagna utdelningen ej hindrar bolaget och koncernen från att fullgöra sina förpliktelser på kort och lång sikt eller att fullgöra erforderliga investeringar. Den föreslagna utdelningen kan därmed försvaras med hänsyn till vad som anförs i ABL 17 kapitel 3 § 2-3 stycket (försiktighetsprincipen).

Resultat och ställning

Koncernens och moderbolagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultaträkning, balansräkning och kassaflödesanalys med därtill hörande noter.

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

KONCERNENS RESULTATRÄKNING

	Not	2024	2023
	1		
Nettoomsättning	2	**100 472 478**	**97 738 834**
Övriga intäkter	2	**683 803**	**606 952**
		101 156 281	**98 345 786**
Rörelsens kostnader			
Handelsvaror		**-1 033 287**	**-646 181**
Övriga externa kostnader	3,4	**-28 700 250**	**-30 558 791**
Personalkostnader	5	**-67 837 367**	**-63 419 157**
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	6	**-505 524**	**-500 580**
Övriga rörelsekostnader		**-125 205**	**-22 116**
		-98 201 633	**-95 146 825**
Rörelseresultat		**2 954 648**	**3 198 961**
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		**940 039**	**799 390**
Räntekostnader och liknande resultatposter		**-31 181**	**-38 379**
		908 858	**761 011**
Resultat före skatt		**3 863 506**	**3 959 972**
Skatt på årets resultat	7	**-891 850**	**-953 710**
Årets resultat		**2 971 656**	**3 006 262**

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

KONCERNENS BALANSRÄKNING

	Not	2024-12-31	2023-12-31
TILLGÅNGAR	1		
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier	6	**949 419**	**1 162 953**
		949 419	**1 162 953**
Summa anläggningstillgångar		**949 419**	**1 162 953**
Omsättningstillgångar			
Varulager m.m.			
Handelsvaror		**388 172**	**433 860**
		388 172	**433 860**
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		**2 598 860**	**2 352 518**
Aktuella skattefordringar		**1 059 732**	**1 029 757**
Övriga fordringar		**1 507 557**	**1 630 569**
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	8	**16 976 092**	**13 650 250**
		22 142 241	**18 663 094**
Kassa och bank		**31 687 719**	**34 926 361**
Summa omsättningstillgångar		**54 218 132**	**54 023 315**
Summa tillgångar		**55 167 551**	**55 186 268**

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

KONCERNENS BALANSRÄKNING

	Not	2024-12-31	2023-12-31
	1		
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	9		
Aktiekapital		**1 026 000**	**1 026 000**
Övrigt tillskjutet kapital		**8 000 000**	**8 000 000**
Annat eget kapital inkl. årets resultat		**21 142 086**	**18 210 430**
		30 168 086	**27 236 430**
Summa eget kapital		**30 168 086**	**27 236 430**
Avsättningar	10		
Uppskjuten skatteskuld		**868 845**	**648 501**
		868 845	**648 501**
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		**4 411 318**	**5 316 279**
Checkräkningskredit	11	**0**	**201 066**
Övriga skulder		**4 162 513**	**3 826 433**
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	12	**15 556 789**	**17 957 559**
		24 130 620	**27 301 337**
Summa eget kapital och skulder		**55 167 551**	**55 186 268**

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

KONCERNENS KASSAFLÖDE

	2024	2023
Den löpande verksamheten		
Resultat efter finansiella poster	**3 863 506**	**3 959 972**
Avskrivningar	**505 524**	**500 580**
Betald skatt	**-701 481**	**-621 338**
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	**3 667 549**	**3 839 214**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital:		
Kortfristiga fordringar/placeringar ökning/minskning	**-3 449 172**	**4 070 109**
Varulager m.m. minskning/ökning	**45 688**	**-149 040**
Räntefria kortfristiga skulder minskning/minskning	**-2 969 651**	**-2 537 906**
	-6 373 135	**1 383 163**
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**-2 705 586**	**5 222 377**
Investeringsverksamheten		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	**-2 182 216**	**-8 987 088**
Investeringsbidrag	**1 890 226**	**8 735 451**
Kassaflöde från investeringsverksamheten	**-291 990**	**-251 637**
Finansieringsverksamheten		
Utbetald utdelning	**-40 000**	**-40 000**
Förändring av checkräkningskredit (minskning/ökning)	**-201 066**	**201 066**
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	**-241 066**	**161 066**
Årets kassaflöde	**-3 238 642**	**5 131 806**
Likvida medel vid årets början	**34 926 361**	**29 794 555**
Likvida medel vid årets slut	**31 687 719**	**34 926 361**

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

MODERBOLAGETS RESULTATRÄKNING

	Not	2024	2023
	1		
Nettoomsättning	2	**44 905 281**	**47 639 125**
Övriga intäkter	2	**229 194**	**7 084**
		45 134 475	**47 646 209**
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader	3,4	**-14 772 317**	**-16 818 811**
Personalkostnader	5	**-29 906 776**	**-29 721 972**
Övriga rörelsekostnader		**-15 562**	**-20 407**
		-44 694 655	**-46 561 190**
Rörelseresultat		**439 820**	**1 085 019**
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		**693 255**	**597 242**
Räntekostnader och liknande resultatposter		**-999**	**-1 290**
		692 256	**595 952**
Resultat efter finansiella poster		**1 132 076**	**1 680 971**
Bokslutsdispositioner	13	**-330 000**	**-440 000**
Resultat före skatt		**802 076**	**1 240 971**
Skatt på årets resultat	7	**-209 263**	**-279 255**
Årets resultat		**592 813**	**961 716**

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

MODERBOLAGETS BALANSRÄKNING

	Not	2024-12-31	2023-12-31
	1		
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier	6	**0**	**0**
		0	**0**
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	14	**1 200 000**	**1 200 000**
		1 200 000	**1 200 000**
Summa anläggningstillgångar		**1 200 000**	**1 200 000**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		**1 533 979**	**1 120 865**
Fordringar hos koncernföretag	15	**1 074 517**	**416 225**
Aktuella skattefordringar		**812 483**	**742 491**
Övriga fordringar		**998 065**	**914 097**
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	8	**5 620 519**	**4 542 360**
		10 039 563	**7 736 038**
Kassa och bank		**20 412 030**	**26 001 386**
Summa omsättningstillgångar		**30 451 593**	**33 737 424**
Summa tillgångar		**31 651 593**	**34 937 424**

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

MODERBOLAGETS BALANSRÄKNING

	Not	2024-12-31	2023-12-31
	1		
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	9		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		**1 026 000**	**1 026 000**
Reservfond		**21 000**	**21 000**
		1 047 000	**1 047 000**
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		**18 312 638**	**17 390 922**
Årets resultat		**592 813**	**961 716**
		18 905 451	**18 352 638**
Summa eget kapital		**19 952 451**	**19 399 638**
Obeskattade reserver	16	**1 510 000**	**1 180 000**
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		**2 284 505**	**2 422 328**
Övriga skulder		**1 696 453**	**1 536 115**
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	12	**6 208 184**	**10 399 343**
		10 189 142	**14 357 786**
Summa eget kapital och skulder		**31 651 593**	**34 937 424**

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

MODERBOLAGETS KASSAFLÖDE

	2024	2023
Den löpande verksamheten		
Resultat efter finansiella poster	**1 132 076**	**1 680 971**
Betald aktuell skatt	**-279 255**	**-278 870**
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**852 821**	**1 402 101**
före förändring av rörelsekapital		
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital (exkl likvida medel):		
Kortfristiga fordringar/placeringar		
ökning/minskning	**-2 233 533**	**4 514 243**
Räntefria kortfristiga skulder		
minskning/minskning	**-4 168 644**	**-1 408 977**
	-6 402 177	**3 105 266**
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**-5 549 356**	**4 507 367**
Investeringsverksamheten		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	**-141 056**	**-6 499 143**
Investeringsbidrag	**141 056**	**6 499 143**
Kassaflöde från investeringsverksamheten	**0**	**0**
Finansieringsverksamheten		
Utbetald utdelning	**-40 000**	**-40 000**
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	**-40 000**	**-40 000**
Årets kassaflöde	**-5 589 356**	**4 467 367**
Likvida medel vid årets början	**26 001 386**	**21 534 019**
Likvida medel vid årets slut	**20 412 030**	**26 001 386**

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

NOTER

Not 1 Redovisningsprinciper m.m.

Allmänna upplysningar
Årsredovisningen och koncernredovisningen har upprättats enligt Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3). Tillämpade principer är oförändrade jämfört med föregående år.

Koncernredovisning
Koncernredovisningen omfattar Innovatum AB och helägda dotterbolagen Innovatum Science Center AB, Innovatum Portfolio AB, Innovatum Progress AB och Wargön Innovation AB. Koncernredovisningen är upprättad enligt förvärvsmetoden. Förvärvsmetoden innebär att koncernens anskaffningsvärden på aktier och andelar vid förvärvstidpunkten avräknas mot det förvärvade företagets egna kapital inkl. andelen eget kapital i obeskattade reserver. I koncernens egna kapital ingår härigenom endast den del av dotterbolagets egna kapital som tillkommit efter förvärvet. Vid upprättandet av koncernbalansräkningen har obeskattade reserver uppdelats i två delar, dels uppskjuten skatteskuld vilken redovisas under rubriken avsättningar och dels eget kapital. Den uppskjutna skatteskulden upptas till aktuell skattesats. Därmed redovisas inga bokslutsdispositioner och obeskattade reserver i koncernredovisningen.

Intäktsredovisning
Inkomsten redovisas till verkligt värde av vad bolaget fått eller kommer att få. Det innebär att bolaget redovisar inkomsten till nominellt värde (fakturabelopp) om bolaget får ersättning i likvida medel direkt vid leveransen. Avdrag görs för lämnade rabatter.

Intäkter har tagits upp till verkligt värde av vad som erhållits eller kommer att erhållas och redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillgodogöras bolaget och intäkterna kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Ersättning i form av ränta, royalty eller utdelning redovisas som intäkt när det är sannolikt att bolaget kommer att få de ekonomiska fördelar som är förknippade med transaktionen och när inkomsten kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Offentliga bidrag
Offentligt bidrag redovisas till verkligt värde när det finns rimlig säkerhet att bidraget kommer att erhållas och att bolaget kommer att uppfylla alla därmed sammanhängande villkor. Bidrag som är förenade med krav på framtida prestation erhålls i förskott och redovisas som skuld. Offentligt stöd som hänför sig till förvärv av en tillgång minskar tillgångens anskaffningsvärde. Vidareförmedlade bidrag till parter i samverkansprojekt nettoredovisas.

Ersättning till anställda
Ersättningar till anställda avser alla typer av ersättningar som koncernen lämnar till de anställda. Koncernens ersättningar innefattar bland annat löner, betald semester, betald frånvaro, bonus och ersättningar efter avslutad anställning (pensioner). Redovisning sker i takt med intjänandet. Ersättningar till anställda efter avslutad anställning avser avgiftsbestämda eller förmånsbestämda pensionsplaner. Som avgiftsbestämda planer klassificeras planer där fastställda avgifter betalas och det inte finns förpliktelser, vare sig legala eller informella, att betala något ytterligare, utöver dessa avgifter. Övriga planer klassificeras som förmånsbestämda pensionsplaner. Bolaget tillämpar båda pensionsplanerna och den anställdes ålder avgör vilken plan som tillämpas.

Leasing
Leasingavtal klassificeras antingen som finansiell eller operationell leasing. Finansiell leasing föreligger då de ekonomiska riskerna och fördelarna som är förknippade med ägande i allt väsentligt är överförda till leasetagaren. Övriga leasingavtal är operationella. Klassificering görs vid leasingavtalets ingående. I moderbolaget och koncernen redovisas samtliga leasingavtal som operationella.

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

Avskrivning på anläggningstillgångar – inventarier
Samtliga tillgångar redovisas till ursprungliga anskaffningsvärden efter avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan. Planenliga avskrivningar är baserade på tillgångarnas anskaffningsvärden och beräknade ekonomiska livslängder. I förekommande fall har anskaffningsvärdena reducerats med erhållna investeringsbidrag.

Följande avskrivningstider tillämpas:
Inventarier, verktyg och installationer 5 år.

Skatter
Årets totala skatt för bolaget utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Aktuell skatt är den skatt som beräknas på det skattepliktiga resultatet för perioden inklusive justeringar avseende tidigare års aktuella skatt. Uppskjuten skatt beräknas med utgångspunkt i temporära skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar, skulder och avsättningar.

Finansiella instrument
Finansiella instrument värderas utifrån anskaffningsvärdet.

Fordringar, skulder och avsättningar
Om inget annat anges ovan värderas kortfristiga fordringar till det lägsta av dess anskaffningsvärde och det belopp varmed de beräknas bli reglerade. Långfristiga fordringar och skulder värderas efter det första värderingstillfället till upplupet anskaffningsvärde. Övriga skulder och avsättningar värderas till de belopp varmed de beräknas bli reglerade. Se även avsättningar nedan. Övriga tillgångar redovisas till anskaffningsvärde om inget annat anges ovan.

Varulager
Varulagret har värderats till det lägsta av anskaffningsvärde och dess nettoförsäljningsvärde på balansdagen. Med nettoförsäljningsvärde avses varornas beräknade försäljningspris minskat med försäljningskostnader. Den valda värderingsmetoden innebär att eventuell inkurans i varulagret har beaktats.

Avsättningar
Avsättningar redovisas när bolaget har en formell eller informell förpliktelse som en följd av tidigare händelser och det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen. Avsättningar värderas till den bästa uppskattningen av det belopp som krävs för att reglera förpliktelsen. Om effekten av tid när betalning sker är väsentlig nuvärdesberäknas förpliktelsen.

Kassaflödesanalys
Kassaflödesanalysen har upprättats enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medfört in- eller utbetalningar. Som likvida medel klassificerar bolaget kassa och banktillgodohavanden samt kortfristiga likvida placeringar som är noterade på en marknadsplats och har en kortare löptid än tre månader från anskaffningstidpunkten.

Nyckeltalsdefinitioner
Soliditet
Justerat eget kapital (eget kapital och obeskattade reserver med avdrag för uppskjuten skatt) i procent av balansomslutningen.
Kassalikviditet
Kortfristiga fordringar, kortfristiga placeringar och likvida medel/ kortfristiga skulder.

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

Not 2 Nettoomsättning

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Nettoomsättning				
Besöksintäkter, utställningen	3 574 991	3 772 052	0	0
Uppdragsersättning, Trollhättans Stad	21 004 573	19 457 982	5 954 000	5 753 000
Uppdragsersättning, Fyrbodals kommunalförb.	0	2 900 000	0	2 900 000
Verksamhetsstöd, V:a Götalandsregionen	22 280 343	22 223 527	12 050 000	12 050 000
Verksamhetsstöd, Fyrbodals kommunalförbund	3 000 000	0	3 000 000	0
Intäkter maskinutrustning	3 813 404	3 360 408	3 813 404	3 360 408
Verksamhetsstöd Skolverket	1 802 740	1 796 400	0	0
Utvecklingsverksamhet, intäkter	1 532 029	2 681 929	1 532 029	2 681 929
Utvecklingsverksamhet, bidrag	30 598 529	32 231 604	11 785 231	14 393 738
Övriga intäkter	8 753 599	7 885 409	6 770 617	6 500 050
Övriga bidrag	4 112 270	1 429 523	0	0
	100 472 478	97 738 834	44 905 281	47 639 125
Övriga intäkter				
Försäkringsersättning	200 618	0	200 618	0
Ersättning för sjuklönekostnader	179 964	117 714	0	0
Övriga ersättningar/bidrag för personal	303 221	489 238	28 576	7 084
	683 803	606 952	229 194	7 084
	101 156 281	98 345 786	45 134 475	47 646 209

Fakturering inom koncernen uppgick under året till 5,0% (4,8%). Verksamhetsstöd erhålls från Västra Götalandsregionen, Fyrbodals kommunalförbund och Skolverket. Bidrag erhålls från EU (ERUF, Interreg, Horizon m.fl.), Vinnova, VGR, Formas m.fl. för projektverksamhet. Bidrag redovisas som intäkt när villkoren för att få bidraget uppfyllts.

Not 3 Arvode till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Revisionsuppdrag, EY	187 229	188 438	62 339	71 500
Annan revisionsverksamhet, Lekmannarevisor	5 730	5 250	2 865	2 625
	192 959	193 688	65 204	74 125

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisorer att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter. Revisionsuppdraget innehas av EY.

Not 4 Leasingkostnader

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Kostnader avseende operationella leasingavtal	234 921	443 685	100 668	310 580
	234 921	443 685	100 668	310 580
Framtida minimileaseavgifter avseende ej uppsägningsbara operationella leasingavtal				
Ska betalas inom 1 år	7 966	23 454	0	0
Ska betalas inom 2-5 år	0	7 818	0	0
	7 966	31 272	0	0

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

Samtliga leasingavtal redovisas som hyresavtal (operationell leasing). Leasingavgiften kostnadsförs linjärt över leasingperioden. Leasingavtalen avser kontorsmaskiner, hyra av inventarier till utställning och aktiviteter samt utrustningar.

Not 5 Anställda och personalkostnader

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Medelantalet anställda				
Kvinnor	57	54	19	18
Män	33	34	11	12
	90	88	30	30
Könsfördelning bland ledande befattningshavare				
Kvinnor	1	1	1	1
Män	0	0	0	0
	1	1	1	1
Könsfördelning bland styrelseledamöter				
Kvinnor	9	11	3	4
Män	21	19	7	6
	30	30	10	10
Löner, ersättningar och sociala kostnader				
Löner och andra ersättningar:				
-styrelse och verkställande direktör	1 693 824	1 747 128	1 645 119	1 718 253
-övriga anställda	44 412 755	41 529 336	17 996 028	17 825 152
Pensionskostnader:				
-styrelse och verkställande direktör	403 067	346 037	403 067	346 037
-övriga anställda	3 940 149	3 088 124	2 054 064	1 707 045
Övriga sociala kostnader	15 444 363	14 449 248	6 754 022	6 792 064
	65 894 158	61 159 873	28 852 300	28 388 551

För verkställande direktören gäller 6 månaders uppsägningstid vid uppsägning från bolagets sida. Styrelsearvoden redovisas bland externa kostnader i resultaträkningen. BFNAR 2006:11 har tillämpats.

Not 6 Inventarier

	Koncernen		Moderbolaget	
Inventarier	2024	2023	2024	2023
Ingående ack anskaffningsvärde	73 021 171	66 095 839	30 284 161	23 801 264
Årets investeringar	2 182 216	8 987 088	141 056	6 499 143
Årets försäljning/utrangering	-859 292	-2 061 756	0	-16 246
Ackumulerade anskaffningsvärden	74 344 095	73 021 171	30 425 217	30 284 161
Avgår ack investeringsbidrag	-58 100 555	-57 069 621	-30 425 217	-30 284 161
Utgående ack anskaffningsvärde	16 243 540	15 951 550	0	0
Ingående avskrivningar enligt plan	-14 788 597	-15 151 365	0	0
Återföring avskrivning försäljning/utrangering	0	863 347	0	0
Årets avskrivningar	-505 524	-500 579	0	0
Utgående ack avskrivningar enligt plan	-15 294 121	-14 788 597	0	0
Utgående planenligt restvärde	949 419	1 162 953	0	0

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

Not 7 Skatt på årets resultat

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Aktuell skatt	-671 506	-734 028	-209 263	-279 255
Förändring uppskjuten skatt, temporära skillnader	-220 344	-219 682	0	0
	-891 850	-953 710	-209 263	-279 255
Effektiv skattesats	23,1%	24,1%	26,1%	22,5%
Redovisat resultat före skatt	3 863 506	3 959 972	802 076	1 240 971
Skatt på redovisat resultat	-795 879	-815 749	-165 227	-255 638
Skatteeffekt, ej avdragsgilla kostnader	-85 690	-78 244	-43 304	-25 896
Skatteeffekt, ränta ingående periodiseringsfond	-16 580	-7 894	-6 368	-2 957
Skatteeffekt, återföring periodiseringsfond	-123	-962	0	0
Skatteeffekt, ej skattepliktiga intäkter	47 891	47 250	5 636	5 236
Skatteeffekt, ökning av underskottsavdrag	-37 349	-93 991	0	0
Skatteeffekt, justeringspost koncern	-4 120	-4 120	0	0
	-891 850	-953 710	-209 263	-279 255

Förändring av uppskjuten skatt avser obeskattade reserver, se not Avsättningar.

Not 8 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024-12-31	2023-12-31	2024-12-31	2023-12-31
Förutbetalda hyror	2 251 929	2 507 547	1 194 205	1 425 803
Upplupna projektintäkter/bidrag	14 091 478	10 374 076	4 041 376	2 385 957
Övriga poster	632 685	768 627	384 938	730 600
	16 976 092	13 650 250	5 620 519	4 542 360

Offentligt bidrag redovisas till verkligt värde när det finns rimlig säkerhet att bidraget kommer att erhållas och att bolaget kommer att uppfylla alla därmed sammanhängande villkor.

Not 9 Antal aktier

	2024-12-31	2023-12-31	2024-12-31	2023-12-31
	Kvotvärde	Kvotvärde	Antal	Antal
Aktier	1 000	1 000	1 026	1 026
			1 026	1 026

Not 10 Avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024-12-31	2023-12-31	2024-12-31	2023-12-31
Uppskjuten skatteskuld				
Belopp vid årets ingång	648 501	428 818	0	0
Årets avsättning	220 344	219 683	0	0
	868 845	648 501	0	0

Avsättningar avseende uppskjuten skatteskuld är hänförlig till obeskattade reserver.

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

Not 11 Checkräkningskredit

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024-12-31	2023-12-31	2024-12-31	2023-12-31
Beviljad kredit, Wargön Innovation AB	**1 000 000**	**1 000 000**	**0**	**0**
Utnyttjad kredit, Wargön Innovation AB	**0**	**201 066**	**0**	**0**

Not 12 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024-12-31	2023-12-31	2024-12-31	2023-12-31
Förutbetalda utvecklingsbidrag m.m.	**5 666 756**	**8 455 498**	**883 838**	**5 293 309**
Upplupna löner, semesterlöner, sociala avg	**9 088 619**	**8 679 723**	**4 626 425**	**4 442 109**
Övriga poster	**801 414**	**822 338**	**697 921**	**663 925**
	15 556 789	**17 957 559**	**6 208 184**	**10 399 343**

Bidrag som är förenade med framtida krav på prestation erhålls i förskott och redovisas som skuld. Erhållna bidrag som kommer att återbetalas redovisas som skuld.

Not 13 Bokslutsdispositioner

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Avsättning till periodiseringsfond	**0**	**0**	**-330 000**	**-440 000**
	0	**0**	**-330 000**	**-440 000**

Not 14 Andelar i koncernföretag

	Moderbolaget	
	2024-12-31	2023-12-31
Ingående anskaffningsvärden	**1 200 000**	**1 200 000**
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**1 200 000**	**1 200 000**
Utgående redovisat värde	**1 200 000**	**1 200 000**

Specifikation av andelar i koncernföretag	Kapital- och rösträttsandel	Resultat	Eget kapital	Antal	Bokfört värde
Innovatum Science Center AB Org nr 556556-7301, säte Trollhättan	100%	1 169 001	5 338 682	500	500 000
Innovatum Progress AB Org nr 556887-6592, säte Trollhättan	100%	377 396	2 017 251	1 000	100 000
Innovatum Portfolio AB Org nr 556546-1992, säte Trollhättan	100%	-19 495	257 893	100	100 000
Wargön Innovation AB Org nr 559212-5917	100%	22 650	452 957	1 000	500 000

I bokfört värde ingår villkorat aktieägartillskott till Wargön Innovation AB med 400 000 kr.

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

Not 15 Fordringar koncernföretag

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024-12-31	2023-12-31	2024-12-31	2023-12-31
Innovatum Science Center AB	0	0	0	1 850
Innovatum Progress AB	0	0	38 281	0
Wargön Innovation AB	0	0	1 036 236	414 375
	0	0	1 074 517	416 225

Not 16 Obeskattade reserver

	Moderbolaget	
	2024-12-31	2023-12-31
Periodiseringsfond avsatt 2021	300 000	300 000
Periodiseringsfond avsatt 2022	440 000	440 000
Periodiseringsfond avsatt 2023	440 000	440 000
Periodiseringsfond avsatt 2024	330 000	0
	1 510 000	1 180 000

Not 17 Ställda säkerheter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024-12-31	2023-12-31	2024-12-31	2023-12-31
Ställda säkerheter	inga	inga	inga	inga

Not 18 Eventualförpliktelser

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024-12-31	2023-12-31	2024-12-31	2023-12-31
Eventualförpliktelser	inga	inga	inga	inga

Not 19 Disposition av vinst eller förlust

	Moderbolaget	
Förslag till resultatdisposition	2024-12-31	2023-12-31
Styrelsen föreslår att till förfogande stående medel (efter lämnat koncernbidrag)		
Balanserat resultat	18 312 638	17 390 922
Årets resultat	592 813	961 716
	18 905 451	18 352 638
disponeras så att		
till Stiftelsen Innovatum utdelas 40 kr per aktie, totalt	40 000	40 000
i ny räkning överföres	18 865 451	18 312 638
	18 905 451	18 352 638

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

Innehållet i denna årsredovisning bestämdes den 14 mars 2025

Henrik Runnemalm
Styrelseordförande

Peter Eriksson
Vice styrelseordförande

Joel Andersson
Styrelseledamot

Benny Augustsson
Styrelseledamot

Mats Jägstam
Styrelseledamot

Anna Lärk Ståhlberg
Styrelseledamot

Pernilla Valkenström Sundberg
Styrelseledamot

Paul Åkerlund
Styrelseledamot

Louise Åsenfors
Styrelseledamot

Martin Öman
Styrelseledamot

Linda Bohlin Trajkovski
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avgivits den

Anna de Blanche, Ernst & Young AB
Auktoriserad revisor

Transaktion 09222115557541607447 Signerat HR, PE, JA, BA, MJ, ALS, PVS, PÅ, LÅ, MÖ, LBT, AdB

Verifikat

Transaktion 09222115557541607447

Dokument

Innovatum AB årsredovisning 2024
Huvuddokument
23 sidor
Startades 2025-03-14 16:08:56 CET (+0100) av Innovatum AB e-signering (IAe)
Färdigställt 2025-03-19 13:47:02 CET (+0100)

Initierare

Innovatum AB e-signering (IAe)
Innovatum AB
e-signering@innovatum.se

Signerare

Henrik Runnemalm (HR)
henrik.runnemalm@gknaerospace.com

BankID

Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Karl Henrik Runnemalm"
Signerade 2025-03-17 12:54:15 CET (+0100)

Peter Eriksson (PE)
peter.eriksson@trollhattan.se

BankID

Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Peter Eriksson"
Signerade 2025-03-17 19:20:22 CET (+0100)

Joel Andersson (JA)
joel.andersson@hv.se

BankID

Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Joel Håkan Ottomar Andersson"
Signerade 2025-03-18 10:36:00 CET (+0100)

Benny Augustsson (BA)
benny.augustsson@vanersborg.se

BankID

Namnet som returnerades från svenskt BankID var "BENNY AUGUSTSSON"
Signerade 2025-03-18 10:40:45 CET (+0100)

SIGNATURES scrive. VERIFIED BY

Verifikat

Transaktion 09222115557541607447

Mats Jägstam (MJ) mats.jagstam@hv.se BankID *Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Mats Robert Fredrik Jägstam"* *Signerade 2025-03-18 11:24:53 CET (+0100)*	Anna Lärk Ståhlberg (ALS) anna.lark.stahlberg@fyrbodal.se BankID *Namnet som returnerades från svenskt BankID var "ANNA LÄRK STÅHLBERG"* *Signerade 2025-03-18 16:41:48 CET (+0100)*
Pernilla Valkenström Sundberg (PVS) pernilla.walkenstrom@ri.se BankID *Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Pernilla Valkenström Sundberg"* *Signerade 2025-03-18 16:42:58 CET (+0100)*	Paul Åkerlund (PÅ) paul.akerlund@trollhattan.se BankID *Namnet som returnerades från svenskt BankID var "PAUL ÅKERLUND"* *Signerade 2025-03-18 19:16:15 CET (+0100)*
Louise Åsenfors (LÅ) louise.asenfors@vgregion.se BankID *Namnet som returnerades från svenskt BankID var "LOUISE ÅSENFORS"* *Signerade 2025-03-18 20:06:24 CET (+0100)*	Martin Öman (MÖ) martin.oman@afry.com BankID *Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Johan Martin Öman"* *Signerade 2025-03-18 21:46:02 CET (+0100)*

SIGNATURES scrive. VERIFIED BY

Verifikat

Transaktion 09222115557541607447

Linda Bohlin Trajkovski (LBT) linda.bohlin@innovatum.se	Anna de Blanche (AdB) anna.de.blanche@se.ey.com
Namnet som returnerades från svenskt BankID var "LINDA MARIE BOHLIN TRAJKOVSKI" *Signerade 2025-03-19 08:13:43 CET (+0100)*	*Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Anna Elisabeth De Blanche"* *Signerade 2025-03-19 13:47:02 CET (+0100)*

Detta verifikat är utfärdat av Scrive. Information i kursiv stil är säkert verifierad av Scrive. Se de dolda bilagorna för mer information/bevis om detta dokument. Använd en PDF-läsare som t ex Adobe Reader som kan visa dolda bilagor för att se bilagorna. Observera att om dokumentet skrivs ut kan inte integriteten i papperskopian bevisas enligt nedan och att en vanlig papperutskrift saknar innehållet i de dolda bilagorna. Den digitala signaturen (elektroniska förseglingen) säkerställer att integriteten av detta dokument, inklusive de dolda bilagorna, kan bevisas matematiskt och oberoende av Scrive. För er bekvämlighet tillhandahåller Scrive även en tjänst för att kontrollera dokumentets integritet automatiskt på: https://scrive.com/verify

Årsredovisning

för

Mediapoolen Västra Götaland AB

556601-4741

Räkenskapsåret

2024

HkxKASxnpyx-SJEKRrehp1l

Styrelsen och verkställande direktören för Mediapoolen Västra Götaland AB får härmed avge årsredovisning för räkenskapsåret 2024.

Årsredovisningen är upprättad i svenska kronor, SEK.

VD-ord

Under 2024 har Mediapoolen Västra Götaland AB, i nära samarbete med våra ägarkommuner, aktivt arbetat för att möta de växande kraven på en modern mediecentral. Vårt fokus har varit att utveckla och stärka MediapoolenPlay för skolverksamheter, vilket har präglat året genom omfattande implementeringsarbete.

För att möta den ökande efterfrågan på modern AV-teknik i offentlig verksamhet har vi implementerat en rad teknologiska lösningar. Mediapoolen erbjuder helhetslösningar från planering och installation till service och support genom hela produktens livscykel.

Sverige har fortsatt en stor utmaning avseende lärarbrist, vilket gör kvalitativa läromedel än mer avgörande för att säkerställa en likvärdig utbildning. I denna utveckling spelar Mediapoolen och andra mediecentraler en nyckelroll genom att tillgängliggöra kvalitetssäkrade, strömmande lärresurser. Film har blivit ett naturligt inslag i klassrummet och erbjuder en pedagogisk mångfald genom sin multimodala struktur med rörelser, bilder, grafik och ljud som tillsammans fördjupar förståelsen av komplexa ämnen.

Äldreomsorgen står inför liknande digitala utmaningar som skolan, med ett växande behov av tillgängliga och användarvänliga digitala tjänster. Genom vår plattform Seniorwebben erbjuder vi personal inom äldreomsorgen ett kraftfullt verktyg för att skapa meningsfulla stunder med de äldre. Med tillgång till film, musik, rörelseaktiviteter, korsord och frågesporter kan personalen minimera planeringstiden och istället fokusera på det viktigaste, mötet med de äldre.

Digital teknik kan förbättra livskvaliteten för äldre, men det krävs riktade insatser för att minska det digitala utanförskapet. Mediapoolen arbetar aktivt för att tillhandahålla kompetenshöjande material och användarvänliga tekniska lösningar. Genom att sänka trösklarna för teknikens användning skapar vi bättre förutsättningar för både personal och äldre att dra nytta av digitala möjligheter.

Efterfrågan på utbildning och genomgångar av teknisk utrustning har ökat markant, både inom skolan och äldreomsorgen. Mediapoolen erbjuder kompetensdagar och professionell rådgivning, vilket hjälper kommunerna att fatta långsiktiga och strategiska beslut om AV produkter.

För att säkerställa att våra tjänster och produkter möter kommunernas behov genomför vi regelbundna besök hos kommunen samt enskilda verksamheter, där VD och redaktionschef deltar. Dessa möten ger oss möjlighet att presentera pågående utvecklingsarbeten samt att lyssna in de utmaningar och önskemål som finns lokalt.

HkxKASxnpyx-SJEKRrehp1l

Tillsammans möter vi dagens och morgondagens utmaningar genom smart teknik, digitala lösningar och kvalitetssäkrade pedagogiska resurser. Mediapoolen fortsätter att vara en drivande kraft i denna utveckling för skolan, för äldreomsorgen och för en mer inkluderande digital framtid.

Carina Sahlén

Verkställande Direktör

Förvaltningsberättelse

Verksamheten

Allmänt om verksamheten

Sedan 2001 har Mediapoolen servat förskola, skola och äldreomsorg med pedagogiskt inspirerande innehåll. Vi hjälper våra kunder att hitta rätt filmer, smart teknik och kompetensutvecklande kurser. Bolaget har sitt säte och huvudkontor i Skövde samt filialer i Borås och Uddevalla

Ägarförhållanden

Mediapoolem ägs av Skaraborgs Kommunalförbund (1/3), Sjuhärads Kommunalförbund (1/3), Fyrbodals Kommunalförbund (1/6) samt Uddevalla kommun (1/6).

Väsentliga händelser under året

MediapoolenPlay
I januari 2024 ersattes vår digitala plattform Digital Pedagogik av MediapoolenPlay, nästa generations plattform. MediapoolenPlay erbjuder tusentals strömmande utbildnings- och spelfilmer med läroplanskopplingar, handledningar, lektioner, quiz och kompetenshöjande material. Plattformen stöttar skolans likvärdighetsuppdrag samt stödjer alla elevers tillgång till digitala verktyg och kvalitetssäkrade digitala lärresurser.

Nanokurs
Under 2024 har Mediapoolen tillsammans med sin utvecklingsgrupp, bestående av representanter från Skaraborg, Fyrbodal och Sjuhärad, arbetat fram en ny tjänst för bred kompetenshöjning som ska göras tillgänglig för samtliga verksamheter inom våra avtalskommuner. Den nya tjänsten består av digitala nanokurser med innehåll som ska spegla breda och centrala kompetensbehov inom kommunen. Nanokurserna ska delas genom en egen plattform, men även vara tillgängligt för kommunernas intranät. Första nanokursen fokuserar på AI och lanseras genom en pilot i augusti 2025.

HkxKASxnpyx-SJEKRrehp1l

Samarbete
Mediapoolen har fortsatt sitt samarbete med mediecentraler i södra Sverige; GR, Mediacenter Jönköping, AV- Media Kronoberg och AV Media Skåne, inom projektet Digital Kvart. Syftet är att dela expertkompetenser och ta fram kompetenshöjande filmer inom digitalisering, Medie- och informationskunnighet samt IKT. Under 2025 planeras Digitala Kvartar om AI och en särskild satsning på filmkunnighet.

Ägarkommunbesök
Under året har VD och redaktionschef genomfört möten med kommundirektörer, skolchefer, chefer för äldreomsorg samt digitaliseringsstrateger i ägarkommunerna. Syftet har varit att presentera Mediapoolens verksamhet och inhämta behov för fortsatt utveckling.

Avtal
Mediapoolens ägarkommuner har kontinuerligt informerats om utvecklingsarbetet. Hjo kommun har under året kommit tillbaka som avtalskommun till Mediapoolen.

Mediapoolens kompetensdagar

För att stärka kompetens inom it, digitalisering, pedagogik och ny teknik anordnar Mediapoolen varje år flertalet kompetensdagar. Bland dessa kan nämnas:

• Teknikdagar: En mässdag där kommunernas verksamheter kan träffa pedagoger och säljare från Mediapoolen och få testa ny teknik, prata med experter och inspireras kring nya produkter och användningsområden.

• Vårlyftet: Föreläsningsdag för pedagoger inom skolverksamhet med fokus på pedagogik, IT, digital utveckling samt medie- och informationskunnighet.

• Förskolelyftet: Nystartad kompetensdag för förskolan med tema digitalisering och pedagogik för förskolan.

• Seniorlyftet: Föreläsningar och teknikdemonstrationer för verksamhet riktad mot äldreomsorg.

Försäljningen
Användningen av multimodala läromedel och välfärdsteknik har fortsatt öka i kommunala verksamheter. Efterfrågan på AV-produkter för digitala möten inom skola och äldreomsorg är fortsatt hög, liksom teknik för äldre och personal. Behovet av hybrid- och distansundervisningsanpassade klassrum växer, och efterfrågan på montering av AV produkter är fortsatt stor. Bland några av årets större projekt kan nämnas:

• Utrustat Borås nyaste skola, Fredriksborgskolan, med AV-utrustning till drygt 60 st klassrum.

HkxKASxnpyx-SJEKRrehp1l

• Monterat fukttåliga bildskärmar m.m. på Uddevallas nya badhus, Rimnersbadet.

• Startat ett projekt för att sköta direktsändning av kommunfullmäktiges möten i Lidköping.

Mål

1. Samtliga 37 ägarkommuner ska vara avtalskunder i vårt gemensamma bolag. Mediapoolen ska vara attraktiva och vara det självklara valet för våra ägare. (Mål ej helt uppnått, en ökning från 33 till 34 avtalskommuner 2024).

2. Representant från Styrelsen, VD och verksamheten träffar samtliga kommunalförbund under året för att visa på utbud, innehåll samt gemensamt diskutera plan för informationsspridning inom respektive kommunalförbund. (Mål ej helt uppnått, information har erhållits löpande, möten har skett med Boråsregionen (Sjuhärad), Fyrbodal, möte med Skaraborg inbokat januari 2025).

3. Genom att följa antalet användare på våra konton på MediapoolenPlay ser vi över nyttjandegraden och följer upp användning och kundnöjdheten via vår utvecklingsgrupp. Mediapoolen ska vara ett bolag i toppklass för våra ägare. (Mål uppfyllt i dialog via utvecklingsgruppen).

4. Avseende ekonomi ska Mediapoolen över tid ha ett avkastningsmål på 10% på eget kapital, som syftar till att återinvesteras i bolaget för utveckling av vårt huvudsakliga uppdrag, att leverera undervisningsfilm via vår digitala plattform till våra användare och därmed leverera en konkurrenskraftig produkt till våra ägarkommuner. (Pågående dialog gällande avkastningsmål).

Flerårsöversikt (Tkr)	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**
Nettoomsättning	48 278	49 603	49 977	48 811
Resultat efter finansiella poster	1 496	-272	1 369	1 029
Soliditet (%)	37,8	31,9	34,0	33,1

Förändringar i eget kapital

	Aktie-kapital	**Reserv-fond**	**Balanserat resultat**	**Årets resultat**	**Totalt**
Belopp vid årets ingång	1 500 000	87 000	7 771 265	50	**9 358 315**
Disposition enligt beslut av årsstämman:			50	-50	**0**
Årets resultat				890 777	**890 777**
Belopp vid årets utgång	**1 500 000**	**87 000**	**7 771 315**	**890 777**	**10 249 092**

HkxKASxnpyx-SJEKRrehp1l

Resultatdisposition
Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

balanserat resultat	7 771 315
årets resultat	890 777
	8 662 092
disponeras så att	
i ny räkning överföres	8 662 092
	8 662 092

Företagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning med noter.

HkxKASxnpyx-SJEKRrehp1l

Resultaträkning

	Not	2024-01-01 -2024-12-31	2023-01-01 -2023-12-31
Rörelseintäkter, lagerförändringar m. m.			
Nettoomsättning		48 277 913	49 602 653
Övriga rörelseintäkter		374 070	380 724
Summa rörelseintäkter, lagerförändringar m.m.		**48 651 983**	**49 983 377**
Rörelsekostnader			
Handelsvaror		-28 908 680	-30 760 168
Övriga externa kostnader		-5 017 160	-6 403 034
Personalkostnader	2	-13 187 574	-13 013 179
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-139 286	-149 942
Övriga rörelsekostnader		0	-6 998
Summa rörelsekostnader		**-47 252 700**	**-50 333 321**
Rörelseresultat		**1 399 283**	**-349 944**
Finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		96 822	77 907
Summa finansiella poster		**96 822**	**77 907**
Resultat efter finansiella poster		**1 496 105**	**-272 037**
Bokslutsdispositioner			
Förändringar av periodiseringsfonder		-369 500	281 500
Summa bokslutsdispositioner		**-369 500**	**281 500**
Resultat före skatt		**1 126 605**	**9 463**
Skatter			
Skatt på årets resultat		-235 828	-9 413
Årets resultat		**890 777**	**50**

HkxKASxnpyx-SJEKRrehp1l

Balansräkning

	Not	2024-12-31	2023-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner och andra tekniska anläggningar	3	14 701	23 986
Inventarier, verktyg och installationer	4	338 832	372 813
Summa materiella anläggningstillgångar		**353 533**	**396 799**
Summa anläggningstillgångar		**353 533**	**396 799**
Omsättningstillgångar			
Varulager m. m.			
Färdiga varor och handelsvaror		2 968 076	3 242 143
Summa varulager		**2 968 076**	**3 242 143**
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		10 246 472	9 411 266
Övriga fordringar		325 570	744 848
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		7 708 829	7 094 372
Summa kortfristiga fordringar		**18 280 871**	**17 250 486**
Kassa och bank			
Kassa och Bank		8 406 680	10 969 353
Summa kassa och bank		**8 406 680**	**10 969 353**
Summa omsättningstillgångar		**29 655 627**	**31 461 982**
SUMMA TILLGÅNGAR		**30 009 160**	**31 858 781**

HkxKASxnpyx-SJEKRrehp1l