Mötesbok: Kommunstyrelsen (2025-12-02)

Kommunstyrelsen

Datum: 2025-12-02

Plats: Kommunstyrelsens sammanträdesrum

Kommentar:

Dagordning

Bolagsinformation

210/25 Bolagsinformation 2025: AB Bostaden 3

Beslutsärenden

211/25 Svar på nämndinitiativ: Trygga äldreomsorgen; Lars Forsgren (SD) 4

212/25 Svar på nämndinitiativ: Förstärkta kontroller vid anställning i Umeå kommun; Hans Lindberg (S) 13

213/25 Nämndinitiativ: Kraftsamling för äldres välfärd, trygghet och säkerhet (ÄVTS); Hans Lindberg (S) 37

214/25 Stadsledningskontorets förslag till planeringsdirektiv version 1 43

215/25 Kommunstyrelsens internkontrollplan 2026 215

216/25 Umeåregionens samt Umeå kommuns yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 225

217/25 Umeå kommuns yttrande över förslag till Länstransportplan för Västerbotten 2026 - 2037 489

218/25 Finans- och kraftrapport oktober 2025 537

219/25 Inbjudan: Umeå kommuns och Vasa stads gemensam utvecklingsstrategi - avstämning och fortsatt arbete 545

220/25 Anmälan av delegationsbeslut 2025-12-02 600

Till KF

221/25 Motion 11/2024: Fler måste våga vittna; Anders Norqvist (L) 604

222/25 Motion 20/2024: Stärk arbetstagarperspektivet i underlagen till politiska beslut; Jan-Olov Carlsson, Lennart Arvidsson och Rebecca Sellstedt (V) 628

223/25 Motion 9/2025: Kamerabevakning för ökad trygghet i Umeå; Anders Ågren (M) och Lena Andersson (M) 636

224/25 Motion 15/2025: Implementera ”Hälsa tillsammans” i kommunens grundskolor; Anders Norqvist (L) och Hanna Lundin Jernberg (L) 647

225/25 Motion 16/2025: Genomför försök med senarelagd skolstarttid på morgonen; Liv Zetterberg (V), Tobias Holmbom (V) och Daniell Anderson (V) 654

226/25 Motion 20/2025: Utred flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt; Anders Sellström (KD) 664

227/25 Motion 27/2025: Akutboenden för studenter; Hanna Lundin Jernberg (L) 672

228/25 Antagande: Detaljplan för Kökstäppan 1 med flera 679

229/25 Förslag rådgivande organ för samverkan LSS 751

230/25 Fastställande av kreditlimiter, internbankspåslag samt borgensavgift för Umeå kommunkoncern 2026 764

231/25 Omtag för hemtjänstens avgiftsmodell 778

232/25 Taxa enligt lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa 789

233/25 Utbetalning av partistöd 2026 797

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-25
Kommunstyrelsen

Diarienr: KS-2025/00048

Bolagsinformation: AB Bostaden

Förslag till beslut
Kommunstyrelsen beslutar

att till protokollet notera att kommunstyrelsen tagit del av informationen.

Ärendebeskrivning
Som en del i kommunstyrelsens uppsiktsplikt över bolagen inbjuds verkställande direktör eller annan representant för bolaget att redovisa hur verksamheten har planerats och genomförts utifrån generella och specifika ägardirektiv samt destinerade inriktningsmål och beskriva framtida utmaningar/möjligheter.

Presentationen ska vara max 15 minuter och sedan avsätts tid för frågor.

Bolagsinformation lämnas av vd Jerker Eriksson.

Beslutet ska skickas till

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-11

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2025/00715

Nämndinitiativ: Trygga äldreomsorgen; Lars Forsgren (SD)

Förslag till beslut
Kommunstyrelsen beslutar att avslå yrkandet i nämndinitiativet.

Motivering till beslutsförslaget
Nämndinitiativet i sin helhet framgår av beslutsunderlaget. Sammanfattningsvis hänvisar initiativet till de missförhållanden som avslöjats inom äldreomsorgen och gör gällande att politiken generellt men framförallt inom Äldrenämnden har intagit en passiv hållning. I initiativet uppges vidare att Umeå kommun har försökt rädda ansiktet utåt istället för att sätta medborgare först. Initiativtagaren hänvisar till en särskild händelse och menar att kommunen kan har gjort sig skyldig till skyddande av brottsling. Därav yrkandet om polisanmälan.

Av Umeå kommuns reglemente framgår ansvarsfördelningen mellan nämnderna för de uppdrag och uppgifter som kommunen har.
Av 6 kap. 6 § kommunallagen (2017:725) följer att nämnderna är självständiga myndigheter som beslutar i frågor som de enligt lag ska ha hand om eller som fullmäktige har delegerat till de. Nämnderna ska var och en inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten. Nämnderna ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. De missförhållanden som nämndinitiativet hänvisar till ligger inom Äldrenämndens ansvar.

Frågan om man ska göra en polisanmälan eller inte ligger inom nämndens bedömningsutrymme och ansvar. Kommunstyrelsen har inget mandat att överpröva nämnders beslut och bör som Justitieombudsmannen påtalat (*JO:s beslut 2007-12-10, dnr 2622-2006)* vara försiktig så att ett agerande gentemot en annan nämnd inte uppfattas som ett försök att ingripa i hur nämnderna hanterar sina förvaltningsuppgifter i enskilda ärenden.

Inom vissa verksamheter finns det en uttalad lagstadgad skyldighet att

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00715

göra en polisanmälan. Det gäller exempelvis som tillsynsmyndighet enligt miljöbalken. Inom andra verksamheter handlar det om en möjlighet men inte en uttalad reglerad skyldighet. När det gäller Äldrenämnden har nämnden beslutat att polisanmälan ska göras vid misstanke om brott mot äldre (beslut 2025-05-23 med dnr ÄN-2025/00012).

Oavsett om det är en lagstadgad skyldighet att göra en polisanmälan eller om det görs på andra grunder är förutsättningen för en polisanmälan att anmäla de faktiska förhållandena om en straffbar överträdelse kan konstateras. Det är däremot inte upp till den anmälande nämnden att bedöma om överträdelsen kan leda till en fällande dom eller om det är ett ringa brott.

Bestämmelsen om skyddande av brottsling finns i 17 kap. 11 § brottsbalken och lyder i relevanta delar enligt följande (första stycket). ”Om någon döljer den som begått brott, hjälper honom eller henne att komma undan, undanröjer bevis eller på annat liknande sätt motverkar att brottet upptäcks eller att någon lagförs för det, döms för skyddande av brottsling till böter eller fängelse i högst två år.

Bestämmelsen tar sikte på två fall, dels att dölja brottslingen dels att dölja det begångna brottet. I kommentaren sägs att *enbart underlåtenhet att anmäla ett begånget brott är inte tillräckligt för straffansvar enligt paragrafen*, (se Roos, Brottsbalk (1962:700) 17 kap. 11 §, avsnitt 2.2.2 Döljande av brottsling, Lexino 2025-01-01 - JUNO).

Kommunstyrelsen anser med hänsyn till vad som framgår ovan om nämndernas självständighet och att kriterierna för brottet skyddande av brottsling inte är uppfyllda att yrkandet ska avslås.

Ärendebeskrivning

Sverigedemokraterna (SD) har via Lars Forsgren yrkat att kommunstyrelsen beslutar att polisanmäla kommunen för att säkerställa att kommunen inte gjort sig skyldig till skyddande av brottsling. Bakgrunden till yrkandet framgår av beslutsunderlaget.

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott beslutade den 16 september 2025 att skicka nämndinitiativet till stadsledningskontoret för beredning.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens beslut 2025-09-16, § 149
Nämndinitiativ Lars Forsgren (SD)

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00715

Beredningsansvarig
Chefsjurist Maria Törnblom

Beslutet ska skickas till
Lars Forsgren, Sverigedemokraterna

Elin Pietroni
Stadsdirektör

Maria Törnblom
Chefsjurist

Umeå kommun
Kommunstyrelsen

Protokollsutdrag
2025-09-16

§ 149

Diarienr: KS-2025/00715

Nämndinitiativ: Trygga äldreomsorgen; Lars Forsgren (SD)

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att skicka nämndinitiativet till stadsledningskontoret för beredning.

Ärendebeskrivning

Vid kommunstyrelsens sammanträde lyfter Lars Forsgren (SD) följande nämndinitiativ:

Trygga äldreomsorgen
Umeå kommuns äldreomsorg har återkommande avslöjats med missförhållande efter missförhållande. Vilken tur i ordningen är svår att hålla rätt på då, bläcket inte ens hinner torka innan nästa skandal är ett faktum. Nu har det hänt igen.

SVT Västerbotten rapporterar den 18 augusti 20251 att ännu ett misstänkt övergrepp skett i Umeå kommun och även om det är mycket som fortfarande är oklart är det skrämmande hur passiv politiken är i Umeå
kommun, framför allt Äldrenämnden, är i ljuset av de brister som kommit fram det senaste året.

Problemen med Äldreomsorgen är mångfacetterade och lösningarna lika så. Men för att begränsa nämndinitiativet något, vill vi lyfta något som många partier verkar vilja dansa runt. Den tystnadskultur som präglar organisationen som främst beror av en oro att behandla alla anställda lika – oavsett vilken etnicitet den anställde har.

Vi menar att det är uppenbart att Umeå kommun försökt rädda ansiktet utåt i stället för att sätta våra medborgare först. När övergrepp och missförhållanden uppdagas måste vi agera resolut. I fallet om den 30-åriga
irakiern tidigare i år har man erkänt att man agerat fel. Men Sverigedemokraterna menar att det kan vara så pass illa att kommunen kan ha gjort sig skyldig till skyddande av brottsling.

Bedömningen – om så är fallet – skall såklart inte göras av vare sig politiker eller verksamheten själva. Vi menar dock att det är så en så pass allvarlig eventualitet för medborgares förtroende för äldreomsorgen, att kommunen måste anmäla detta till polisen.

Med detta som bakgrund yrkar Sverigedemokraterna på:
Att kommunstyrelsen beslutar att polisanmäla kommunen för att säkerställa att kommunen inte gjort sig skyldig till skyddande av brottsling.

Beslutsunderlag

Nämndinitiativet.

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Näringslivs- och arbetsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Kommunstyrelsens beslutsordning

Kommunstyrelsen beslutar enligt näringslivs- och arbetsutskottets förslag.

Beslutet ska skickas till
Stadsdirektör

Sverigedemokraterna

Trygga äldreomsorgen

Kommunstyrelsen 2025-09-16

Initiativ Umeå Kommunstyrelse

Trygga äldreomsorgen

Umeå kommuns äldreomsorg har återkommande avslöjats med missförhållande efter missförhållande. Vilken tur i ordningen är svår att hålla rätt på då, bläcket inte ens hinner torka innan nästa skandal är ett faktum. Nu har det hänt igen.

SVT Västerbotten rapporterar den 18 augusti 2025[1] att ännu ett misstänkt övergrepp skett i Umeå kommun och även om det är mycket som fortfarande är oklart är det skrämmande hur passiv politiken är i Umeå kommun, framför allt Äldrenämnden, är i ljuset av de brister som kommit fram det senaste året.

Problemen med Äldreomsorgen är mångfacetterade och lösningarna lika så. Men för att begränsa nämndsinitiativet något, vill vi lyfta något som många partier verkar vilja dansa runt. Den tystnadskultur som präglar organisationen som främst beror av en oro att behandla alla anställda lika – oavsett vilken etnicitet den anställde har.

Vi menar att det är uppenbart att Umeå kommun försökt rädda ansiktet utåt i stället för att sätta våra medborgare först. När övergrepp och missförhållanden uppdagas måste vi agera resolut. I fallet om den 30-åriga irakiern tidigare i år har man erkänt att man agerat fel. Men Sverigedemokraterna menar att det kan vara såpass illa att kommunen kan ha gjort sig skyldig till skyddande av brottsling.

Bedömningen – om så är fallet – skall såklart inte göras av vare sig politiker eller verksamheten själva. Vi menar dock att det är så en såpass allvarlig eventualitet för medborgares förtroende för äldreomsorgen, att kommunen måste anmäla detta till polisen.

Med detta som bakgrund yrkar Sverigedemokraterna på:
Att kommunstyrelsen beslutar att polisanmäla kommunen för att säkerställa att kommunen inte gjort sig skyldig till skyddande av brottsling.

Lars Forsgren (SD)
Gruppledare Umeå Kommun

1. https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vasterbotten/nytt-misstankt-sexuellt-overgrepp-pa-aldreboende-i-umea

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

§ 365

Diarienr: KS-2025/00715

Nämndinitiativ: Trygga äldreomsorgen; Lars Forsgren (SD)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att avslå yrkandet i nämndinitiativet.

Motivering till beslutsförslaget

Nämndinitiativet i sin helhet framgår av beslutsunderlaget. Sammanfattningsvis hänvisar initiativet till de missförhållanden som avslöjats inom äldreomsorgen och gör gällande att politiken generellt men framför allt inom Äldrenämnden har intagit en passiv hållning. I initiativet uppges vidare att Umeå kommun har försökt rädda ansiktet utåt istället för att sätta medborgare först. Initiativtagaren hänvisar till en särskild händelse och menar att kommunen kan har gjort sig skyldig till skyddande av brottsling. Därav yrkandet om polisanmälan.

Av Umeå kommuns reglemente framgår ansvarsfördelningen mellan nämnderna för de uppdrag och uppgifter som kommunen har.
Av 6 kap. 6 § kommunallagen (2017:725) följer att nämnderna är självständiga myndigheter som beslutar i frågor som de enligt lag ska ha hand om eller som fullmäktige har delegerat till de. Nämnderna ska var och en inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten. Nämnderna ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. De missförhållanden som nämndinitiativet hänvisar till ligger inom Äldrenämndens ansvar.

Frågan om man ska göra en polisanmälan eller inte ligger inom nämndens bedömningsutrymme och ansvar. Kommunstyrelsen har inget mandat att

överpröva nämnders beslut och bör som Justitieombudsmannen påtalat (*JO:s beslut 2007-12-10, dnr 2622-2006)* vara försiktig så att ett agerande gentemot en annan nämnd inte uppfattas som ett försök att ingripa i hur nämnderna hanterar sina förvaltningsuppgifter i enskilda ärenden.

Inom vissa verksamheter finns det en uttalad lagstadgad skyldighet att göra en polisanmälan. Det gäller exempelvis som tillsynsmyndighet enligt miljöbalken. Inom andra verksamheter handlar det om en möjlighet men inte en uttalad reglerad skyldighet. När det gäller Äldrenämnden har nämnden beslutat att polisanmälan ska göras vid misstanke om brott mot äldre (beslut 2025-05-23 med dnr ÄN-2025/00012).

Oavsett om det är en lagstadgad skyldighet att göra en polisanmälan eller om det görs på andra grunder är förutsättningen för en polisanmälan att anmäla de faktiska förhållandena om en straffbar överträdelse kan konstateras. Det är däremot inte upp till den anmälande nämnden att bedöma om överträdelsen kan leda till en fällande dom eller om det är ett ringa brott.

Bestämmelsen om skyddande av brottsling finns i 17 kap. 11 § brottsbalken och lyder i relevanta delar enligt följande (första stycket). ”Om någon döljer den som begått brott, hjälper honom eller henne att komma undan, undanröjer bevis eller på annat liknande sätt motverkar att brottet upptäcks eller att någon lagförs för det, döms för skyddande av brottsling till böter eller fängelse i högst två år.

Bestämmelsen tar sikte på två fall, dels att dölja brottslingen dels att dölja det begångna brottet. I kommentaren sägs att *enbart underlåtenhet att anmäla ett begånget brott är inte tillräckligt för straffansvar enligt paragrafen*, (se Roos, Brottsbalk (1962:700) 17 kap. 11 §, avsnitt 2.2.2 Döljande av brottsling, Lexino 2025-01-01 - JUNO).

Kommunstyrelsen anser med hänsyn till vad som framgår ovan om nämndernas självständighet och att kriterierna för brottet skyddande av brottsling inte är uppfyllda att yrkandet ska avslås.

Ärendebeskrivning

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

Sverigedemokraterna (SD) har via Lars Forsgren yrkat att kommunstyrelsen beslutar att polisanmäla kommunen för att säkerställa att kommunen inte gjort sig skyldig till skyddande av brottsling. Bakgrunden till yrkandet framgår av beslutsunderlaget.

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott beslutade den 16 september 2025 att skicka nämndinitiativet till stadsledningskontoret för beredning.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens beslut 2025-09-16, § 149
Nämndinitiativ Lars Forsgren (SD)

Beredningsansvarig

Chefsjurist Maria Törnblom

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Näringslivs- och arbetsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Beslutet ska skickas till

Lars Forsgren, Sverigedemokraterna

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-10-02

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2025/00698

Nämndinitiativ: Förstärkta kontroller vid anställning i Umeå kommun; Hans Lindberg (S)

Förslag till beslut
Kommunstyrelsen beslutar

att fastställa principen om att de lagmöjligheter som ger arbetsgivare rätt att genom kontroller begära att arbetssökanden och kandidater uppvisar ett utdrag från brotts- och misstankeregistret ska tillämpas i så stor omfattning som lagstiftningen medger och i linje med ärendets underlag.

att i avvaktan på kommande lagstiftning, införa registerkontroller inför anställning inom Äldreomsorgsförvaltningen, Stöd- och omsorgsförvaltningen samt Teknik- och fastighetsförvaltningen från och med den 1 januari. Detta görs som en förebyggande åtgärd för att stärka trygghet och säkerhet i verksamheterna och utformas utifrån lagrådsremissens förslag.

att delegera beslutanderätt till förhandlare, förhandlingschef och biträdande förhandlingschef att besluta om vilka befattningar inom Umeå kommun som anses omfattas av registerkontroller från belastnings- och misstankeregistret inför arbete. Detta för att kunna hantera när ändringar sker i personalstruktur, rättspraxis eller lagstöd och nya kategorier av arbetstagare därmed ska uppvisa registerutdrag inför arbete. Delegat ska inför beslut samråda med berörd förvaltning.

att delegera beslutanderätt till förhandlare, förhandlingschef och biträdande förhandlingschef att besluta om undantag från förnyad kontroll inför återanställning i samma befattning inom en viss tid från den senaste registerkontrollen. En förutsättning är att undantaget avser en kommunövergripande tillämpning för den aktuella lagens område. Delegat ska inför beslut samråda med berörd förvaltning.

Ärendebeskrivning
I Umeå kommun är kommunstyrelsen enligt reglemente anställande myndighet och därmed ansvarig att besluta i frågor som gäller inriktningsbeslut och tolkning av arbetsrättsliga förutsättningar, såsom krav på registerkontroller inför anställning i kommunens verksamheter.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00698

Redan idag sker inför anställning en rad kontroller och i delar av verksamheten har det sedan tidigare funnits ett rättsligt stöd att kräva registerutdrag som underlag inför bedömning. Främst har denna lagstiftning nyttjats inom barn- och utbildningsverksamheter samt socialtjänstverksamhet i enlighet med tidigare kommunala beslut.

Under senaste år har en rad tillkommande och förändrade omvärlds-faktorer nationellt och lokalt satt ljuset på behov av att registerkontroller ska göras även inför andra anställningar, bland annat inom funktionshinder- och äldreomsorgsverksamhet. Äldre och personer med funktionsnedsättning kan ofta ha ett skyddsbehov utifrån nedsatt fysisk, psykisk eller intellektuell förmåga och kan ha svårigheter att skydda sig mot brott. Dessa grupper är särskilt utsatta genom sin beroendeställning i relation till vård- och omsorgspersonal. Särskilt framträdande är skyddsbehovet när insatser sker i den enskildes hem. Behov uppmärksammas nationellt om att kommunerna behöver författningsstöd för att kunna göra registerkontroll av den som erbjuds anställning eller på annan liknande grund erbjuds eller tilldelas uppgifter för att utföra vissa insatser i hemmet åt äldre eller personer med funktionsnedsättning.

För att förtydliga Umeå kommuns principer och ställningstaganden kring registerutdrag från brotts- och misstankeregister inför anställning, har Stadsledningskontorets HR-avdelning genom uppdrag från personal-nämnden och kommunstyrelsen under 2025 utrett möjlighet till bredare tillämpning i Umeå kommun utifrån befintliga lagkrav och lagmöjligheter till registerkontroll inför anställning. Implementering av förväntad ny lagstiftning utifrån Ds 2024:24 och nu lagda lagrådsremiss Utökade registerkontroller vid anställning i kommun.

Stadsledningskontoret har även sett över möjligheten att inhämta uppgifter ur belastnings- och misstankeregister vid anställning eller annan form av tjänstgöring i kommunal vård och omsorg, i väntan på att nationell lagstiftning träder i kraft 1 mars 2026. Bilagda utredning omfattar därför vilka risker och möjliga hinder som föreligger fram tills fullt lagstöd finns för registerkontroller vid arbete i hemmet åt äldre personer eller vuxna med funktionsnedsättning. För att kommunens grundprincip för området ska kunna upprätthållas föreslås även ny delegation från kommunstyrelsen till förvaltningen.

Stadsledningskontorets rapport omfattar inte förslag till hantering av registerkontroll i syfte att upprätthålla ett verksamhetsskydd som föreslås i Ds 2024:24 och lagrådsremissens förslag anställda i vissa ledande befattning. Inte heller omhändertas eventuella tillkommande förslag till

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00698

lagstiftning med anledning av den i september 2025 lagda Kommittédirektivet för ”Ett ändamålsenligt regelverk för bakgrunds-kontroller” (Dir. 2025:83).

Beslutsunderlag

Personalnämndens protokoll 2025-12-02.
Rapport: Registerkontroller inför arbete
Bilaga 1: Stadsledningskontorets rättsutredning avseende samtycke för registerkontroll vid anställning, Umeå kommun

Beredningsansvariga

Karin Ahnqvist, HR-direktör

Beslutet ska skickas till

HR-direktör för vb till berörda

Elin Pietroni
stadsdirektör

Fredrik Åberg
Ledningskoordinator

UMEÅ KOMMUN

KS-2025/00698

Samtycke till registerkontroll i kommunal vård och omsorg en juridisk analys

Sammanfattning

I dagsläget finns lagstiftning som medger registerkontroll vid anställning till vissa yrken t.ex. inom skolan. Någon motsvarande lagstiftning gällande arbete med äldre och vuxna med funktionsnedsättningar finns inte. En registerkontroll av redan anställd eller vid anställningsförfarandet baserad på enskilds samtycke bedöms strida mot grundlag (1 kap. 2 § regeringsformen), EU lagstiftning (art. 7 dataskyddsförordningen) samt Europakonventionen för mänskliga rättigheter (artikel 8). Vår rekommendation är att invänta nationell lagstiftning på området.

Bakgrund

Kommunstyrelsen (KS) har i KS-2025/00698, §148 beslutat att skicka ett nämndinitiativ till stadsledningskontoret för beredning av möjligheten att på frivillig basis, inhämta uppgifter ur belastnings- och misstankeregister vid anställning eller annan form av tjänstgöring i kommunal vård och omsorg. För aktuellt uppdrag har detta tolkats avse slutkandidaten vid ett anställningsärende.

Registerutdrag

I dagsläget finns lagstiftning som medger registerkontroll vid anställning till vissa yrken, t.ex. anställning på skola eller familjehem. Någon motsvarande lagstiftning gällande arbete med äldre och vuxna med funktionsnedsättningar finns inte idag men det finns en lagd lagrådsremiss i frågan (Lagrådsremiss Utökade registerkontroller vid anställning i kommun, 9 oktober 2025). I de registerkontrollerna som lagligen sker idag visar utdragen inte påföljder för alla typer av brott. Den arbetssökande ska heller inte lämna in några registerutdrag till den möjliga arbetsgivaren utan de ska endast visas upp innan anställning sker. Arbetsgivaren har i förarbetena ansetts sakna laglig grund (enligt GDPR) för den personuppgiftsbehandling det skulle innebära att spara en kopia av utdragen. Ingen av lagarna som finns idag bygger på någon frivillighet från den arbetssökandes sida.

Misstankeregister

Misstankeregistret är ett register som förs av Polismyndigheten över de som är skäligen misstänkt för brott eller har begärts överlämnade eller utlämnade för brott. Registret innehåller personinformation och uppgifter om de brott som misstanken avser.

Det är normalt inte möjligt för den enskilde att själv få ett utdrag ur misstankeregistret. Ett undantag är vid ansökan om anställning vid HVB-hem eller familjehem som tar emot

barn då det finns lagkrav på uppvisande av sådant innan anställning. I ett sådant utdrag kommer inte alla uppgifter i registret synas utan utdraget är begränsade till om åtal väckts för vissa angivna brott t.ex. barnpornografibrott. Utdraget visar även om åtal väckts för medverkan eller försök till dessa brott.

Belastningsregister

Belastningsregistret är ett register som förs av Polismyndigheten enligt lag (1998:620) om behandlingsregister. Belastningsregistret innehåller uppgifter om domar, beslut, strafföreläggande, föreläggande av ordningsbot och åtalsunderlåtelser samt i vissa fall utländska domar. Belastningsregistret gallras löpande t.ex. utdömda fängelsestraff gallras 10 år efter frigivningen. Ett tomt belastningsregisterutdrag bevisar bara att personen inte varit dömd för en viss typ av brott inom en viss tidsperiod.

Frågan om samtycke för uppvisande av registerutdrag

Europakonventionen för mänskliga rättigheter

Av artikel 8.1 i europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna, och de grundläggande friheterna, följer att var och en har rätt till respekt för bland annat sitt privatliv. Bestämmelsen innebär primärt att det allmänna ska avhålla sig från ingrepp i den skyddade rättigheten. Skyddet som följer av 2 kap. 6 § andra stycket RF och artikel 8.1 i Europakonventionen får – under vissa närmare angivna förutsättningar – begränsas endast genom lag (se 2 kap. 20 och 21 §§ RF och artikel 8.2 i Europakonventionen).

Regeringsformen

Att det allmänna ska värna den enskildes privatliv kommer till uttryck genom målsättningsstadgandet i 1 kap. 2 § fjärde stycket regeringsformen (RF).

Detta innebär att vi alla, gentemot det allmänna, är skyddade mot sådana betydande intrång i den personliga integriteten som sker utan samtycke och som innebär övervakning eller kartläggning av den enskildes personliga förhållanden (2 kap. 6 § andra stycket RF). Det framgår också i 1 kap. 1 § tredje stycket RF att de offentliga makten utövas under lagarna vilket betyder att en myndighet alltid måste ha stöd i lag för de åtgärder den vidtar.

Dataskyddsförordningen

Dataskyddsförordningen (GDPR) ställer som grundkrav, för att en personuppgiftsbehandling ska vara tillåten, att det finns en rättslig grund (art. 5.1a) och att den personuppgiftsansvarige (kommunala nämnden) ska kunna bevisa regelefterlevnad (art. 5.2 GDPR). Artikel 10 GDPR styr behandlingen av personuppgifter kopplat till fällande domar i brottmål samt lagöverträdelser. Behandling av sådana uppgifter får bara göras under kontroll av myndighet eller när behandlingen är tillåtet enligt nationell rätt eller EU-rätt. Uppgifter från både förundersökning och rättegång

omfattas av bestämmelsen oberoende av om det åtalade brottet har styrkts eller inte. Uppgifter om brottsmisstankar får också anses omfattas av artikel 10 GDPR om det finns en viss konkretionsgrad, det vill säga att misstanken rör sig om ett visst brott.

Europeiska dataskyddsstyrelsen (EDPB) har i en riktlinje (05/2020) uttalat att det är problematiskt att arbetsgivare behandlar befintliga eller framtida anställdas personuppgifter baserat på samtycke, eftersom det är osannolikt att samtycket ges frivilligt. Vid sådan behandling av anställdas personuppgifter kan och bör den lagliga grunden i de allra flesta fall inte utgöras av arbetstagarens samtycke.

Integritetsskyddsmyndigheten (IMY) skriver på sin webbsida gällande ”brottsuppgifter i arbetslivet” att ”*Ingen arbetsgivare kan använda samtycke som rättslig grund för att behandla den här typen av uppgifter.*” med syftning på uppgifter om lagöverträdelser. De skriver också att ”*Utan särskilt författningsstöd är det inte tillåtet enligt dataskyddsförordningen att behandla personuppgifter om lagöverträdelser i samband med kontroll av utdrag ur belastningsregistret.*”

Reglerna om samtycke

Enligt artikel 6.a GDPR är samtycke en rättslig grund för personuppgiftsbehandling. Villkoren för ett giltigt samtycke framgår av artikel 7 GDPR. Enligt artikel 4.11 i GDPR ska giltigt samtycke vara frivilligt, specifikt, informerat och bestå av en otvetydig viljeyttring där personen genom uttalande eller bekräftande handling, exempelvis underskrift, godtar personuppgiftsbehandlingen. Tysta/passiva samtycken är inte tillåtna enligt GDPR. Frivillighetskravet innebär att om möjligheten att välja fritt saknas eller om den som erbjuds att lämna samtycke kan drabbas av negativa konsekvenser av att vägra blir samtycket ogiltigt. Samtycket blir även ogiltigt om den som lämnat samtycke inte har möjlighet att återta det när som helst under processen. Den som erbjuds möjligheten att lämna samtycke måste alltså ha en äkta valmöjlighet att antingen godta eller avslå de premisser som ges av personuppgiftsansvarig. Om så inte är fallet är samtycket ogiltigt och behandlingen därmed olaglig.

Samtycke enligt artikel 7 GDPR motsvarar det samtycke som krävs enligt 2 kap. 6 § RF för intrång i den personliga integriteten. Enligt denna krävs i likhet med GDPR att samtycket är informerat, frivilligt, särskilt och utgörs av en otvetydig viljeyttring. Lydelsen motsvarar även den i den tidigare gällande personuppgiftslagen (1998:204) (PuL), vilken varit vägledande för samtyckesbegreppet i RF. Det är därför nödvändigt att också granska samtycke enligt PuL för bättre förståelse för hur samtycket enligt 2 kap. 6 § RF ska tolkas. I relation till rekvisiten ”uttryckligt och otvetydigt” kan det förstås som att antingen har samtycket lämnats eller inte, och det finns inget mellanläge i frågan. Härtill hör att det inte får finnas några tveksamheter om samtycket lämnas frivilligt.

Justitieombudsmannen (JO) har riktat allvarlig kritik mot Södertälje kommun (JO 7143-2022) med anledning av att utdrag ur belastningsregistret samlades in som en del av

omfattande bakgrundskontroller. JO menade dels att det saknades lagstöd för utdraget, dels att kontrollerna utgjorde ett betydande ingrepp i den personliga identiteten. Detta bedöms ha gjorts utan samtycke då kommunen enbart informerat via intranätet om att kontrollerna skulle ske. JO framhöll skyddet mot intrång i den personliga integriteten som sker utan samtycke i 2 kap. 6 § RF. JO menade i samtyckesfrågan att det är tveksamt om en anställd över huvud taget kan lämna giltigt samtycke till kontrollerna under pågående anställning. Gällande kontroll av slutkandidaten inför anställning valde JO att inte uttala sig om huruvida det finns ett rättsligt samtycke eller om kontrollerna strider mot 2:6 RF. JO gav dock kommunen en erinran om att värna om den enskildes privatliv i enlighet med 1 kap. 2 § fjärde stycket RF.

Bedömning av möjligheten att på frivillig basis inhämta uppgifter ur belastnings- och misstankeregister

I aktuell situation saknas lagstöd för den föreslagna åtgärden (kontroll av belastningsregister innan och under anställning) och i stället har det föreslagits, inom ramen för detta uppdrag, att en sådan kontroll ska ske med samtycke som laglig grund.

Generellt går samtycke inte att använda som grund när det råder stor ojämlikhet mellan de berörda parterna. Det går inte att bortse från faktumet att en anställd eller arbetssökande befinner sig i en underordnad position gentemot arbetsgivaren. Det är därmed givet att vägran att ge samtycke till personuppgiftsbehandling kan medföra en rädsla för negativa konsekvenser. Det torde därför vara ytterst sällan det är möjligt att behandla anställdas eller framtida anställdas personuppgifter med stöd i samtyckesgrunden eftersom det är osannolikt att samtycket är genuint med hänsyn till maktobalansen mellan parterna. Detta innebär dock inte att samtycke aldrig får/kan användas som grund för personuppgiftsbehandling av anställda eller blivande anställdas personuppgifter. Arbetsgivaren måste kunna visa att samtycket faktiskt varit genuint. Det räcker alltså inte med att arbetsgivaren påstår att det är frivilligt, eftersom den anställde ändå kan känna press till att samtycka.

I litterateraturen benämns det som vanskligt att använda samtycke som rättslig grund för personuppgiftsbehandling i såväl anställningsförhållanden som vid rekrytering (Wendelby & Wetterberg, 2019, s. 403). Samtycke som rättslig grund för personuppgiftsbehandling kan således betraktas som en olämplig rättslig grund när det kommer till sysselsättningsförhållanden (SKR, *Personuppgifter i arbetslivet*, 2021, s. 9 och 15). Detta med hänsyn till frivillighetskravet och dess svårigheter i ett beroendeförhållande. Olämpligheten gäller för befintliga anställda såväl som vid rekrytering. Vidare saknas möjlighet för ett fackförbund att samtycka åt sina medlemmar vägnar.

Det är tveksamt att en arbetssökande verkligen kan ha möjlighet att välja bort jobb med frivilligt krav på utdrag från belastningsregister. Arbetsförmedlingen skriver på sin

webbsida om villkor för att behålla A-kassa att krävs det att den arbetssökande tackar ja till jobb som denne blir erbjuden. Om en kommun har ett frivilligt uppvisande av belastningsregister som sista steg i rekryteringsprocessen kan det för någon som är inskriven hos arbetsförmedlingen inte vara ett alternativ att vägra. Som inskriven hos arbetsförmedling krävs det också ett aktivt jobbsökande, vilket i praktiken innebär att utbildad omsorgspersonal kan vara tvungen att söka jobb med krav på uppvisande av belastningsregister om det inte finns tillräckligt många andra lämpliga jobb. Det blir då synnerligen problematiskt att hävda att ett äkta samtycke finns när det mer eller mindre blir ett krav för att inte gå utan ersättning. I regeringens utredning om en ny lag som medger registerkontroll för personal som utför vissa uppgifter i hemmet hos äldre och vuxna personer med funktionsnedsättningar framhölls även att syftet med kontrollerna är att få tillräckligt med underlag för att bedöma om anställning ska ingås eller inte (Ds 2024:24 s. 198). Frivilliga kontroller kan inte tänkas ha något annat syfte. De negativa konsekvenserna vid nekat samtycke är därför konkreta.

Samma situation kan uppstå när det är frågan om en person som redan har en anställning och söker en ny tjänst. Exempelvis skulle personen kunna vara utsatt för kränkande särbehandling på sin befintliga arbetsplats och därför ha ett starkt behov av en ny tjänst. I en sådan situation skulle den arbetssökande hamna i en underordnad maktposition på arbetsmarknaden i likhet med en arbetslös person.

Rekommendation från dataskyddsombudet

Då det är frågan om personuppgiftsbehandling har samråd skett med kommunens dataskyddsombud (jmf. skyldigheten i artikel 38.1 GDPR). Dataskyddsombudet bedömer att föreslaget om frivilliga kontroller mycket sannolikt innebär ett brott mot reglerna i GDPR och avråder personuppgiftsansvariga från att gå vidare med föreslagen lösning. I stället rekommenderas nämnderna att invända nationell lagstiftning då GDPR i art. 88 ger möjlighet till sådan nationell lagstiftning gällande anställningsförhållanden.

Slutsats

Av utredningen framgår att samtycken vid anställningsförfarandet i normalfallet är ogiltigt på grund av att de inte kan anses ha lämnats frivilligt på grund av det ojämlika maktförhållandet mellan parterna. JO har valt att inte ta ställning till frågan om samtycke vid rekrytering är giltigt utifrån RF. Utifrån kraven för giltigt samtycke i artikel 7 GDPR samt 2 kap. 6 § RF bedöms det som sannolikt att det alltid kommer finnas en osäkerhet från den arbetssökandes perspektiv ifall den kan komma att drabbas av negativa konsekvenser vid nekat samtycke till registerutdrag inför en anställning. Som myndighet finns också ett ansvar gentemot medborgarna och en skyldighet att inte utöva makt utan lagstöd. Den enskilde saknar också helt möjlighet att själv utfå ett utdrag ur misstankeregistret utan uttryckligt lagstöd varför frågan om uppvisande av sådant med samtycke som grund aldrig kan bli aktuell.

Det kan alltså sammanfattningsvis inte identifieras något lagligt stöd för att begära och behandla uppgifter ut belastningsregistret eller misstankeregistret på frivillig basis vid anställningsförfarandet i kommunal vård och omsorg. Istället riskerar kommunen att bryta mot svensk grundlag och EU-lagstiftning samt ådra sig skadestånd, sanktionsavgifter och JO kritik om man genomför föreslagen lösning. Dataskyddsombudet avråder också personuppgiftsansvariga från att gå vidare med förslaget och rekommenderar istället att nämnderna inväntar svensk lagstiftning i frågan.

Lennart Nilsson, kommunjurist
Eric Lindström, kommunjurist
Sara Smith, praktikant

Registerkontroller från brotts- och misstankeregistret inför arbete

Översyn av aktuell tillämpning samt hantering av förväntad ny lagstiftning ”*Utökande registerkontroller vid anställning i kommun”.*

Innehållsförteckning

Bakgrund till rapport 3
Arbete med att omhänderta förslagen 4
Avgränsningar för aktuellt uppdrag 4
Gällande lagstiftning och rättsläge 5
Förväntad ny lagstiftning 6
Registerkontroller utan lagstöd – utdrag för enskild person 6
Förslag; förtydliganden utifrån gällande lagstiftning 7
Stöd- och omsorgsförvaltningen 7
Fritidsförvaltningen 9
Kulturförvaltningen 9
För- och grundskoleförvaltningen 9
Gymnasieförvaltningen 10
Teknik- och fastighetsförvaltningen 10
Stadsledningskontoret 10
Äldreomsorgsförvaltningen 11
Stadsbyggnadsförvaltningen 11
Förslag; hantering av registerutdrag vid arbete med äldre och vuxna med funktionsnedsättning 12
Lagförslaget 12
Äldreomsorgsförvaltningen 13
Stöd- och omsorgsförvaltningen 13
Förslag; hantering fram till dess att eventuell ny lagstiftning beträffande arbete med äldre personer och vuxna personer med funktionsnedsättning trätt i kraft 14

Bakgrund till rapport

Med anledning av en förändrad samhällskontext och ökade krav på trygghet i välfärden sker nu förändringar på lagstiftningsnivå för att stärka kommunernas möjligheter att förebygga otillåten påverkan, infiltration och annan kriminalitet. En viktig del är att stärka kommunernas möjlighet att kontrollera brottsregistret och misstankeregistret som en del av arbetsgivarens samlade beslutsunderlag inför arbete.

Med anledning av ovan har Umeå kommun gjort en översyn av aktuell tillämpning samt tagit fram förslag på hantering av förväntad ny lagstiftning för arbete med äldre personer och vuxna personer med funktionsnedsättning.

Registerkontroll vid arbete med äldre personer och vuxna personer med funktionsnedsättning

Regeringen beslutade i februari 2024 att ge en utredare i uppdrag att, i ett så kallat snabbspår, se över om kommunerna bör få utökade möjligheter att göra kontroller från belastningsregistret och misstankeregistret av anställda och personer som erbjuds anställning och uppdrag. Utredningen ”Utökade registerkontroller vid anställning i kommun”, DS:2024:24 presenterades i oktober 2024. En lagrådsremiss presenterades 9 oktober 2025. Lagstiftningsprocessen har tagit längre tid än vad regeringen ursprungligen tänkt. Status nu är att lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 mars 2026.

Kommuner ska enligt lagrådsremissen i fler fall än i dag kunna ta del av information från belastningsregistret – och i vissa fall även misstankeregistret – innan de anställer någon. Syftet är att motverka att personer med brottsliga eller skadliga intentioner tar anställning i kommunala verksamheter.

Reglerna föreslås gälla för personer som ska

- arbeta i hemmet åt äldre personer eller vuxna med funktionsnedsättning,
- arbeta med barn (skärpningar av några befintliga lagar), och
- anställas till vissa ledande befattningar inom kommuner.

I dagsläget finns ännu ingen proposition, förslag till lag, men Umeå kommun förbereder ändå en hantering utifrån de förslag som presenteras i lagrådsremissen med fokus på kontroller för de medarbetare som ska arbeta med äldre personer och vuxna personer med funktionsnedsättning.

Arbete med att omhänderta förslagen

För att förtydliga Umeå kommuns principer och ställningstaganden kring registerutdrag från brotts- och misstankeregister inför anställning fick Stadsledningskontorets HR i uppdrag att:

1. Se över tillämpningen i Umeå kommun utifrån befintliga lagkrav och lagmöjligheter till registerkontroll.
2. Ta fram förslag på implementering av förväntad ny lagstiftning gällande registerkontroll vid arbete med äldre personer och vuxna personer med funktionsnedsättning.

Stadsledningskontoret HR ansvarar för att förbereda Umeå kommun för ”Registerkontroll vid arbete med äldre personer och vuxna personer med funktionsnedsättning” i samråd med berörda förvaltningars HR.

Avgränsningar för aktuellt uppdrag

Lagstiftaren arbetar med fler förslag till ändringar i andra lagar om registerkontroller parallellt med registerkontroller vid arbete med äldre personer och vuxna personer med funktionsnedsättning. Regeringen har bland annat föreslagit en ny lag om registerkontroller för att skydda kommunens verksamheter samt gett flera förslag om skärpningar av befintliga lagar om registerkontroll inför arbete med barn.

Ansvar för att konkret förbereda Umeå kommun på förväntad lagstiftning om registerkontroll vid anställning till ledande befattningar i kommuner kräver en särskild analys. Det är inte berett i detta ärende. Förslagen till beslut om generellt ställningstaganden till registerkontroller samt att kommunstyrelsen delegerar beslutanderätt i frågan är dock två verktyg som Umeå kommun redan idag kan ta till för att underlätta hanteringen att införa kontroller med stöd av lagen när den väl är på plats, och andra tänkbara förändringar på lagstiftningsområdet.

Gällande lagstiftning och rättsläge

Möjligheten att göra registerkontroller regleras bland annat i lagarna om belastnings- och misstankeregister (1998:620, 1998:621) samt tillhörande förordningar (1999:1134, 1999:1135). Dessa ger vissa myndigheter fullständig tillgång till registren och andra rätt att få utdrag för särskilda ändamål. Tillgången till misstankeregistret är mer begränsad än till belastningsregistret. I säkerhetsskyddslagen (2018:585) finns bestämmelser om säkerhetsprövning för den som genom en anställning eller på något annat sätt ska delta i säkerhetskänslig verksamhet. En sådan säkerhetsprövning sker bland annat genom registerkontroll.

För vissa anställningar, uppdrag eller praktikplatser krävs enligt lag att den sökande visar ett begränsat utdrag ur belastningsregistret och ibland även misstankeregistret. Utdragen omfattar brott som bedöms relevanta för att skydda berörda målgrupper och verksamheter. I andra fall finns inget krav, men arbetsgivaren har lagstadgad möjlighet att besluta om kontroll. Se sammanställning i tabellen nedan.

Aktuella lagkrav/lagstöd som är tillämpliga för Umeå kommun som anställande myndighet

Lag	Förkortning i detta dokument	Kommentar
Lag (2007:171) om registerkontroll av personal vid vissa boenden som tar emot barn.	Registerkontroll boende för barn	Obligatorisk kontroll. Arbetsgivaren är skyldig att begära utdrag ur belastningsregistret.
Skollagen (2010:800)	Registerkontroll skolverksamhet	Obligatorisk kontroll. Arbetsgivaren är skyldig att begära utdrag ur belastningsregistret.
Lag (2013:852) om registerkontroll av personer som ska arbeta med barn	Registerkontroll barn (direkt och regelbunden kontakt).	Möjliggör kontroll. Frivilligt för arbetsgivaren att begära utdrag ur belastningsregistret. Förändringar föreslås, DS2024:24.
Lag (2010:479) om registerkontroll av personal som utför vissa insatser åt barn med funktionshinder	Registerkontroll barn LSS	Obligatorisk kontroll. Arbetsgivaren är skyldig att begära utdrag ur belastningsregistret. Förändringar föreslås, DS2024:24.
Säkerhetsskyddslagen 2018:585		Kommunen avgör vilka roller som deltar i säkerhetskänslig verksamhet och registerkontrollen görs då av säkerhetspolisen.

Kommunen kan som socialnämnd, överförmyndare och dylikt ha separata rättigheter till registerkontroller. Dessa berörs inte här.

Förväntad ny lagstiftning

Lagförslag om utökade möjligheter till kontroller för arbetsgivare:

Förslag:	Förkortning i detta dokument	Kommentar
Lag om registerkontroll vid arbete med äldre personer och vuxna personer med funktionsnedsättning	Registerkontroll äldre/vuxna med funktionsnedsättning	Möjliggör kontroll. Förslag på ny lag. DS2024:24. Lagrådsremiss Utökade registerkontroller vid anställning i kommun, 9 oktober 2025.
Lag om registerkontroll vid anställning till ledande befattningar i kommuner	Registerkontroll ledande eller befattning väsentlig betydelse för kommunens förmåga att utföra sitt uppdrag	Möjliggör kontroll. Förslag på ny lag. DS2024:24. Lagrådsremiss Utökade registerkontroller vid anställning i kommun, 9 oktober 2025

Registerkontroller utan lagstöd – utdrag för enskild person

Det finns ingen uttrycklig generell rätt för arbetsgivare att begära att en arbetssökande eller medarbetare uppvisar ett utdrag från brottsregistret, utöver de lagar som formellt kräver eller ger möjlighet till kontroll (se ovan). Den enskilde har rätt att få ut ett utdrag om sig själv med stöd av lag om belastningsregister. Den enskilde har inte någon motsvarande rätt gällande misstankeregistret. Arbetsgivaren måste beakta:

- **Europakonventionen (EKMR) och regeringsformen (RF):** Privatlivet är skyddat enligt artikel 8 i EKMR och 2 kap. 6 § RF. Inskränkningar får endast ske med lagstöd. För offentliga myndigheter (kommunala nämnder) gäller också enligt 1 kap. 1 § RF att den offentliga makten utövas under lagarna vilket betyder att kommunen behöver stöd i lag för alla åtgärder den vidtar.
- **GDPR:** Personuppgiftsbehandling kräver bland annat rättslig grund och dokumentation av regelefterlevnad (art. 5). Uppgifter om brott får endast behandlas under myndighetskontroll eller med stöd i lag (art. 10).
- **Samtycke:** Måste vara frivilligt, informerat och otvetydigt. I beroendeförhållanden, som vid anställning eller ansökan om anställning, är samtycke sällan giltigt.

Dataskyddsombudet bedömer att registerkontroller utan uttryckligt lagstöd strider mot GDPR och rekommenderar att personuppgiftsansvariga nämnder inväntar nationell lagstiftning.

Kommunjuristerna har i särskilt utredning (bilaga 1) inte kunnat identifiera någon möjlighet att begära in och behandla uppgifter ur belastningsregistret eller misstankeregistret utan uttryckligt lagstöd (det är inte möjligt att använda enskildes samtycke som grund). I stället lämnas rekommendationen att inte gå vidare med förlag på registerkontroller innan lagstöd finns. Väljer man att ändå gå vidare och införa registerkontroller utan lagstöd riskerar man att bryta mot både svensk grundlag och EU-lagstiftning samt ådra sig skadestånd, sanktionsavgifter och JO kritik.

Förslag till förtydliganden utifrån gällande lagstiftning

Stöd- och omsorgsförvaltningen

Registerkontroll boende för barn

Utifrån befintlig lag gällande *”Utdrag för arbete på HVB-hem (2007:171)”* föreslås förtydligandet i Umeå kommun att följande personalkategorier uppvisar registerutdrag;

- alla socialsekreterare EKB/ensamkommande barn Myndighetsutövning,
- all personal inklusive enhetschefer på boenden för barn och unga inom Individ och familjeomsorgen,
- (se även de personkretsar som i Umeå kommun är anställda vid Teknik- och fastighetsförvaltningen men utför arbete inom skyddade verksamheter/med skyddade grupper).

Arbetsgivaren är enligt lag skyldig att kontrollera belastningsregistret och misstankeregistret inför att någon:

- erbjuds en anställning
- tilldelas uppgifter genom ett uppdrag
- tilldelas uppgifter genom praktiktjänstgöring, volontärarbete eller likande
- tilldelas uppgifter genom en anställning hos någon som ingått avtal med den som bedriver verksamheten.
- medarbetare som under en pågående anställning i Umeå kommun tilldelas nya arbetsuppgifter i verksamhet som omfattas av lagen. En registerkontroll ska göras inför att personen tilldelas nya uppgifter, till exempel vid tillfällig eller stadigvarande förflyttning eller befordran.

Registerkontroll barn (direkt och regelbunden kontakt)

Utifrån *”Utdrag för arbete med barn i annan verksamhet. 1 och 3 §§ lag (2013:852)”* föreslås förtydligandet i Umeå kommun att det blir obligatoriskt att följande personalkategorier uppvisar registerutdrag;

- all personal på Familjehemscentrum, Individ och familjeomsorg,

- all personal på öppenvård/familjebehandling, Individ- och familjeomsorg,
- personal som arbetar mot barn och unga inom erbjudandeverksamheter Individ- och familjeomsorg (Fältpedagog, familjerådgivare, socialassistent),
- all personal på Barn och Unga, Myndighetsutövning,
- socialsekreterare Familjerätt, Myndighetsutövning.
- (se även de personkretsar som i Umeå kommun är anställda vid Teknik- och fastighetsförvaltningen men utför arbete inom skyddade verksamheter/med skyddade grupper).

Arbetsgivaren ska begära ett utdrag från belastningsregistret och misstankeregistret inför att någon:

- erbjuds en anställning
- tilldelas uppgifter genom ett uppdrag
- tilldelas uppgifter genom praktiktjänstgöring
- tilldelas uppgifter genom en anställning hos någon som ingått avtal med den som bedriver verksamheten.

Redan anställda omfattas inte av registerkontrollen, även om dessa inom ramen för anställningen erhåller nya arbetsuppgifter. Det framgår uttryckligen av förarbetena till denna lag.[1]

Registerkontroll barn LSS

Utifrån *Lag (2010:479) om registerkontroll av personal som utför vissa insatser åt barn med funktionshinder* föreslås förtydligandet att följande personalkategorier uppvisar registerutdrag;

- all personal inklusive enhetschefer som utför insatser åt barn med funktionshinder, exempelvis HSL-personal, stödassistenter, stödpersonal, boendehandledare.
- (se även de personkretsar som i Umeå kommun är anställda vid Teknik- och fastighetsförvaltningen men utför arbete inom skyddade verksamheter/skyddade grupper).

Arbetsgivaren är enligt lag skyldig att kontrollera belastningsregistret och inför att någon:

- erbjuds en anställning
- tilldelas uppgifter som uppdragstagare
- tilldelas uppgifter i som anställd hos bemanningsföretag eller annan som ingått avtal med den som bedriver verksamheten
- erbjuds praktik.
- Även medarbetare som under en pågående anställning i Umeå kommun tilldelas nya arbetsuppgifter i verksamhet som omfattas av lagen ska kontrolleras. Registerkontrollen ska

[1] Prop 2012/13:194 s 45, *”Redan anställda omfattas inte av registerkontrollen, även om dessa inom ramen för anställningen erhåller nya arbetsuppgifter.”*

göras inför att personen tilldelas nya uppgifter, till exempel vid tillfällig eller stadigvarande förflyttning eller befordran.[2]

Fritidsförvaltningen

Registerkontroll barn (direkt och regelbunden kontakt)

Utifrån *”Utdrag för arbete med barn i annan verksamhet. 1 och 3 §§ lag (2013:852)”* föreslås det att följande personalkategorier uppvisar registerutdrag;

- idrottsplatsarbetare samt enhetschefer på Fritid drift,
- all personal samt enhetschefer som befinner på badanläggningar,
- all personal på Fritid Unga samt enhetschefer och verksamhetschef.

Kulturförvaltningen

Registerkontroll barn (direkt och regelbunden kontakt)

Utifrån *”Utdrag för arbete med barn i annan verksamhet. 1 och 3 §§ lag (2013:852)”* föreslås det att följande personalkategorier uppvisar registerutdrag;

- All personal samt enhetschefer på bibliotek (vissa bibliotek ligger i skolbyggnad + gemensam bemanningsplanering),
- all personal och enhetschefer inom Kulturskolan,
- alla värdar på Kvinnohistoriskt museum (tar emot barngrupper).

För- och grundskoleförvaltningen

Registerkontroll skolverksamhet

Utifrån ”Utdrag för arbete inom skola eller förskola” ska följande personalkategorier uppvisa registerutdrag (Skollagen 2:a kap 31 § 2010:800);

- All personal som är stationerad eller utför arbete på anpassad grundskola, anpassad gymnasieskola, förskola, anpassad grundskola, anpassad gymnasieskola, förskola, förskoleklass, grundskola, specialskola, sameskola, fritidshem, annan pedagogisk verksamhet (till exempel öppen förskola, öppen fritidsverksamhet, omsorg under tid då förskola och fritidshem inte erbjuds).
- se även de personkretsar som i Umeå kommun är anställda vid Teknik- och fastighetsförvaltningen men utför arbete inom skyddade verksamheter/ med skyddade grupper.

[2] Jämför Prop 2009/10:176 s 72.

Gymnasieförvaltningen

Registerkontroll skolverksamhet

Utifrån ”Utdrag för arbete inom skola eller förskola” ska följande personalkategorier uppvisa registerutdrag (Skollagen 2:a kap 31 § 2010:800);

- All personal som är stationerad eller utför arbete på anpassad grundskola, anpassad gymnasieskola, förskola, anpassad grundskola, anpassad gymnasieskola, förskola, förskoleklass, grundskola, specialskola, sameskola, fritidshem, annan pedagogisk verksamhet (till exempel öppen förskola, öppen fritidsverksamhet, omsorg under tid då förskola och fritidshem inte erbjuds).
- se även de personkretsar som i Umeå kommun är anställda vid Teknik- och fastighetsförvaltningen men utför arbete inom skyddade verksamheter/ med skyddade grupper.

Teknik- och fastighetsförvaltningen

All personal som i sitt arbete befinner sig i miljöer som berörs av *”Utdrag för arbete inom skola eller förskola ”, ”Utdrag för arbete på HVB-hem (2007:171)”,* Utdrag för personal som utför *vissa insatser åt barn med funktionshinder (2013:852)”, ”Registerkontroll vid arbete med äldre och personer med funktionsnedsättning” eller ” Utdrag för arbete med barn i annan verksamhet. 1 och 3 §§ lag (2013:852)”.* Detta innefattar;

- all personal inom Måltidsservice som befinner sig i miljöer som berörs av någon av ovanstående lagstiftningar (måltidsbiträde, kock, kock med driftsansvar, enhetschefer)
- all personal inom Städ- och verksamhetsservice som befinner sig i miljöer som berörs av någon av ovanstående lagstiftningar (lokalvårdare, servicetekniker, vaktmästare, enhetschefer)
- all personal inom Gator och parker som befinner sig i miljöer som berörs av någon av ovanstående lagstiftningar (driftsamordnare, parkarbetare, anläggningsarbetare/maskinförare, driftområdeschef)
- all personal inom Fastighet som befinner sig i miljöer som berörs av någon av ovanstående lagstiftningar (driftsamordnare, driftingenjör, fastighetsskötare, fastighetstekniker, drifttekniker, byggnadssnickare, byggledare, elektriker, målare, murare, snickare, tekniker, arbetsledare, driftområdeschef)
- all personal inom DOIT som befinner sig i miljöer som berörs av någon av ovanstående lagstiftningar (servicetekniker, It-tekniker).

Stadsledningskontoret

Inget aktuellt lagstöd.

Äldreomsorgsförvaltningen

Inget aktuellt lagstöd.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Inget aktuellt lagstöd.

Förslag till hantering av registerutdrag vid arbete med äldre och vuxna med funktionsnedsättning

Nedan presenteras lagförslaget om registerkontroll vid arbete med äldre personer och vuxna personer med funktionsnedsättning, enligt DS 2024:24, samt vilka befattningar inom Umeå kommun som berörs."

Lagförslaget

Äldre och personer med funktionsnedsättning kan ofta ha ett skyddsbehov utifrån nedsatt fysisk, psykisk eller intellektuell förmåga och kan ha svårigheter att skydda sig mot brott. Dessa grupper är särskilt utsatta genom sin beroendeställning i relation till vård- och omsorgspersonal. Särskilt framträdande är skyddsbehovet när insatser sker i den enskildes hem. Kommunerna kan därför genom en ny lag få författningsstöd för att kunna göra registerkontroll av den som erbjuds anställning eller på annan liknande grund erbjuds eller tilldelas uppgifter för att utföra vissa insatser i hemmet åt äldre eller vuxna personer med funktionsnedsättning.

Lagen ska vara tillämplig vid insatser enligt socialtjänstlagen, lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade och 12 kap. hälso- och sjukvårdslagen. Det handlar om insatser i personens hem såsom hemtjänst, boendestöd och personlig assistans men också insatser i sådana boenden som är att betrakta som den enskildes hem, såsom särskilda boenden för äldre och personer med funktionsnedsättning, biståndsbedömda trygghetsboenden för äldre eller bostad med särskild service för vuxna. Även insatsen korttidsvistelse utanför det egna hemmet föreslås omfattas av lagen.

Registerkontrollen ska ske genom att den som erbjuds en anställning eller tilldelas vissa arbetsuppgifter ska visa upp ett begränsat registerutdrag på vård- och omsorgsverksamhetens begäran. Utdraget ska omfatta en kontroll av domar, beslut eller strafföreläggande där någon annan påföljd än böter har dömts ut för vissa brottsbalksbrott i

- 3 kap. (liv och hälsa),
- 4 kap. (brott mot frihet och frid),
- 6 kap. (sexualbrott),
- 8 kap. (stöld, rån och andra tillgreppsbrott),
- 9 kap. (bedrägeri och annan oredlighet) samt
- 16 kap. (brott mot allmän ordning).

Dessutom ska vissa brott i vapenlagen, brott mot narkotikastrafflagen och lagen om förbud mot vissa hälsofarliga varor omfattas. En kontroll ska även göras mot misstankeregistret

avseende samma brottskategorier för vilka åtal har väckts. Utdragen bör vidare inte vara äldre än sex månader när de visas upp.

Äldreomsorgsförvaltningen

Utifrån *”Registerkontroll vid arbete med äldre personer och vuxna personer med funktionsnedsättning”* föreslås att det i Umeå kommun ska bli obligatoriskt för arbetsgivaren att begära ett utdrag från belastningsregistret och misstankeregistret från nedanstående personkretsar:

- alla medarbetare som i sitt uppdrag gör hembesök eller befinner sig i den enskildes hem. Detta innefattar;
    - all personal inklusive enhetschefer på förstalinjenivå inom vård- och omsorgsboenden, korttidsboenden, hemtjänst och hemsjukvård,
    - biståndshandläggare.

Följande personkretsar faller utanför möjligheten att kontrollera: administrativ personal, till exempel kontorsanställda, verksamhets- och personalplanerare på ett särskilt boende som inte kommer i direkt kontakt med brukaren.

Arbetsgivaren ska begära ett utdrag från belastningsregistret och misstankeregistret inför att någon:

- erbjuds en anställning
- tilldelas uppgifter genom ett uppdrag
- tilldelas uppgifter genom praktiktjänstgöring
- tilldelas uppgifter genom en anställning hos någon som ingått avtal med den som bedriver verksamheten.
- medarbetare under en pågående anställning i Umeå kommun tilldelas nya arbetsuppgifter i verksamhet som omfattas av lagen. En registerkontroll ska göras inför att personen tilldelas nya uppgifter, till exempel vid tillfällig eller stadigvarande förflyttning eller befordran.3

Stöd- och omsorgsförvaltningen

Utifrån ”*Registerkontroll vid arbete med äldre personer och vuxna personer med funktionsnedsättning”* föreslås det att det i Umeå kommun ska bli obligatoriskt för arbetsgivaren att begära ett utdrag från belastningsregistret och misstankeregistret från nedanstående personkretsar:

[3] 1 § andra stycket i *Förslag till lag om registerkontroll vid arbete i hemmet åt äldre personer eller vuxna personer med funktionsnedsättning* i Lagrådsremiss Utökade registerkontroller vid anställning i kommun, 9 oktober 2025. Jämför motivering i Ds2024:44 sida 93–94 och s 31–32 i Lagrådsremiss Utökade registerkontroller vid anställning i kommun, 9 oktober 2025.

- Alla medarbetare som i sitt uppdrag gör hembesök eller befinner sig i den enskildes hem ska uppvisa registerutdrag. Detta innefattar;
    - all personal inklusive enhetschefer på förstalinjenivå inom Funktionshinderomsorgen,
    - biståndshandläggare,
    - all personal inom daglig verksamhet (med hänvisning till samplanering).
- se även de personkretsar som i Umeå kommun är anställda vid Teknik- och fastighetsförvaltningen men utför arbete inom skyddade verksamheter/ med skyddade grupper.

Följande personkretsar faller utanför möjligheten att kontrollera: administrativ personal, till exempel kontorsanställda, verksamhets- och personalplanerare på ett särskilt boende som inte kommer i direkt kontakt med brukaren.[4]

Arbetsgivaren ska begära ett utdrag från belastningsregistret och misstankeregistret inför att någon:

- erbjuds en anställning
- tilldelas uppgifter genom ett uppdrag
- tilldelas uppgifter genom praktiktjänstgöring
- tilldelas uppgifter genom en anställning hos någon som ingått avtal med den som bedriver verksamheten.
- medarbetare som under en pågående anställning i Umeå kommun tilldelas nya arbetsuppgifter i verksamhet som omfattas av lagen. En registerkontroll ska göras inför att personen tilldelas nya uppgifter, till exempel vid tillfällig eller stadigvarande förflyttning eller befordran. [5]

Förslag till hantering fram till dess att eventuell ny lagstiftning beträffande arbete med äldre personer och vuxna personer med funktionsnedsättning trätt i kraft

Fram till dess att en ny lag trätt i kraft kan registerkontroller inför anställning genomföras genom att den sökande visar upp ett utdrag för enskild person, ett registerutdrag som en person kan begära ut för att kontrollera egna uppgifter i belastningsregistret. Registerutdraget visar information från belastningsregistret, inte misstankeregistret. Polismyndigheten är dock tydlig med att syftet med dessa utdrag är att individen själv ska kunna kontrollera sina uppgifter, inte för att visas för arbetsgivare.

[4] Jämför motivering i Ds2024:44 sida 93 stycke 4 samt sida 119.
[5] 1 § andra stycket i *Förslag till lag om registerkontroll vid arbete i hemmet åt äldre personer eller vuxna personer med funktionsnedsättning* i Lagrådsremiss Utökade registerkontroller vid anställning i kommun, 9 oktober 2025. Jämför motivering i Ds2024:44 sida 93–94 och s 31–32 i Lagrådsremiss Utökade registerkontroller vid anställning i kommun, 9 oktober 2025.

Om Umeå kommun väljer att använda sig av möjligheten att be den sökande uppvisa utdrag för enskild person innebär det vissa risker.

- Registerutdraget för enskild person visar alla lagöverträdelser, även sådana som inte är relevanta för den aktuella tjänsten. Det kan leda till:
    - Risk för diskriminering av sökande som har avtjänat sitt straff.
    - Överdriven insyn i individens privata rättshistoria.
    - Stigmatisering, även vid mindre eller gamla brott.
- Den sökande kan vara skäligen misstänkt för allvarliga brott men ändå framstå som ”ren” i utdraget eftersom utdraget inte visar misstankar (endast domar och beslut som lett till påföljd).
- Varken svensk lag eller EU-rätt tillåter behandling av uppgifter från belastnings- eller misstankeregister utan uttryckligt lagstöd.
- Samtycke är inte en giltig rättslig grund för registerkontroll vid anställning.

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-20

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2025/01050

Nämndinitiativ: Kraftsamling för äldres välfärd, trygghet och säkerhet (ÄVTS); Hans Lindberg (S)

Förslag till beslut
Kommunstyrelsen beslutar

att skicka nämndinitiativet till stadsledningskontoret för beredning.

Ärendebeskrivning
Hans Lindberg (S) avser lyfta följande nämndinitiativ på kommunstyrelsens sammanträde 2025-12-02.

Med anledning av rapporter om missförhållanden, svårigheter att rekrytera utbildad personal och den demografiska utvecklingen i såväl Umeå som hela Sverige behövs en kraftsamling för *äldres välfärd, trygghet och säkerhet (ÄVTS)*. Den kraftsamling som nu krävs kan liknas vid det arbete som gjorts med *Umeå växer tryggt och säkert (UVTS)*. Vi vill att kommunen ska ta ett helhetsgrepp som spänner över alla de aspekter som är viktiga för att säkerställa trygghet och livskvalitet för seniorer och äldre i Umeå samt för att bygga framtidens äldreomsorg. Mot bakgrund av rapporter om allvarliga missförhållanden måste ett viktigt fokusområde vara att säkerställa värdighet och trygghet i äldreomsorgen.

I likhet med arbetet med UVTS bör denna kraftsamling inledas med att stadsledningskontoret, i samarbete med äldreförvaltningen, tar fram en lägesbild, omvärldsanalys. Analysen ska därefter utmynna i en åtgärdsplan och ett handslag med andra aktörer som blir delaktiga i att förverkliga de gemensamma målsättningarna för äldres välfärd, trygghet och säkerhet i Umeå. Det kan exempelvis handla om ett handslag om samverkan med civilsamhället/föreningslivet, fackliga parter, akademin, polisen, regionen och näringslivet.

Åtgärdsplanen ska inte begränsas till äldreomsorgen eller verksamheter som styrs av berörd nämnd. Den bör täcka alltifrån förebyggande folkhälsoarbete, rehabilitering, äldres bostadsförsörjning, samhällsplanering som tar fasta på äldres perspektiv och behov, service och omsorg på landsbygden, äldres ekonomiska situation, arbetet för aktivt

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/01050

åldrande och mot ofrivillig ensamhet, äldres tillgång till mötesplatser, kultur och rekreation, stärkt skydd för äldre brottsoffer och hur kommunen möter beredskaps- och säkerhetsfrågor i relation till äldre – för att nämna några, ej uttömmande, exempel.

Äldreomsorgen är dock ett avgörande fokusområde. I detta ingår också frågor om stärkt kompetens, arbetskraftsbrist samt stärkt status, villkor och karriärvägar för omvårdnadsyrken. Ett viktigt delområde för äldreomsorgen bör även vara att stärka medarbetarinflytandet och säkerställa ett transparent och lyhört ledarskap i verksamheterna. Detta utvecklingsarbete ska genomföras i nära samarbete med medarbetarna och de fackliga organisationerna för att svara mot de behov man ser på arbetsplatserna. Ett viktigt fokus bör också vara innovation, forskningsanknytning och lärande mellan Umeå, andra kommuner och internationellt. Detta bör också innefatta en förstärkning av den verksamhetsnära innovationen där personalen görs delaktiga i att utveckla äldreomsorgen. Härutöver ställer samhällsutvecklingen krav på ytterligare förstärkningar av kommunens arbete mot välfärdsbrott för att säkerställa att välfärdens resurser går till det de är avsedda för.

Åtgärdsplanen som tas fram ska förankras i vetenskap och beprövad erfarenhet samt en nära dialog med pensionärsföreningarna för att förankras i de behov och prioriteringar Umeås äldre och seniorer efterfrågar.

En viktig utgångspunkt för arbetet med ÄVTS är att äldres vardag, problem och drömmar inte kan avgränsas till vissa förvaltnings- och organisationsgränser. För att möta visionen om trygghet, frihet, jämlikhet och livskvalitet genom hela livet måste samhället agera i samverkan över dessa gränser.

Stadsledningskontoret ges därför i uppdrag att återkomma med ett förslag på hur en struktur för arbetet med ÄVTS kan upprättas. Strukturen ska omfatta flera delar av primärkommunen, utöver äldrenämnden, och även omfatta de kommunala bolag som kan bidra till arbetet. I likhet med *Umeå växer tryggt och säkert* ska förslaget även stärka samverkan med andra aktörer som kan bidra till arbetet.

Syftet med en sådan struktur är att skapa förutsättningar för ett snabbfotat och långsiktigt arbete som också kan möta nya problem, utmaningar och utvecklingsmöjligheter i nära samverkan mellan olika verksamheter och aktörer.

Mot bakgrund av detta föreslår vi att:

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/01050

Stadsledningskontoret ges i uppdrag att samordna och återkomma med ett förslag till struktur för hur arbetet med ÄVTS (Äldres välfärd, trygghet och säkerhet i Umeå) kan upprättas.

Beslutsunderlag

Nämndinitiativet

Beslutet ska skickas till

Stadsdirektör

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

§ 368

Diarienr: KS-2025/01050

Nämndinitiativ: Kraftsamling för äldres välfärd, trygghet och säkerhet (ÄVTS); Hans Lindberg (S)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att skicka nämndinitiativet till stadsledningskontoret för beredning.

Ärendebeskrivning

Hans Lindberg (S) avser lyfta följande nämndinitiativ på kommunstyrelsens sammanträde 2025-12-02.

Med anledning av rapporter om missförhållanden, svårigheter att rekrytera utbildad personal och den demografiska utvecklingen i såväl Umeå som hela Sverige behövs en kraftsamling för *äldres välfärd, trygghet och säkerhet (ÄVTS)*. Den kraftsamling som nu krävs kan liknas vid det arbete som gjorts med *Umeå växer tryggt och säkert (UVTS)*. Vi vill att kommunen ska ta ett helhetsgrepp som spänner över alla de aspekter som är viktiga för att säkerställa trygghet och livskvalitet för seniorer och äldre i Umeå samt för att bygga framtidens äldreomsorg. Mot bakgrund av rapporter om allvarliga missförhållanden måste ett viktigt fokusområde vara att säkerställa värdighet och trygghet i äldreomsorgen.

I likhet med arbetet med UVTS bör denna kraftsamling inledas med att stadsledningskontoret, i samarbete med äldreförvaltningen, tar fram en lägesbild, omvärldsanalys. Analysen ska därefter utmynna i en åtgärdsplan och ett handslag med andra aktörer som blir delaktiga i att förverkliga de gemensamma målsättningarna för äldres välfärd, trygghet och säkerhet i Umeå. Det kan exempelvis handla om ett handslag om samverkan med civilsamhället/föreningslivet, fackliga parter, akademin, polisen, regionen och näringslivet.

Åtgärdsplanen ska inte begränsas till äldreomsorgen eller verksamheter som styrs av berörd nämnd. Den bör täcka alltifrån förebyggande folkhälsoarbete, rehabilitering, äldres bostadsförsörjning, samhällsplanering som tar fasta på äldres perspektiv och behov, service och omsorg på landsbygden, äldres ekonomiska situation, arbetet för aktivt åldrande och mot ofrivillig ensamhet, äldres tillgång till mötesplatser, kultur och rekreation, stärkt skydd för äldre brottsoffer och hur kommunen möter beredskaps- och säkerhetsfrågor i relation till äldre – för att nämna några, ej uttömmande, exempel.

Äldreomsorgen är dock ett avgörande fokusområde. I detta ingår också frågor om stärkt kompetens, arbetskraftsbrist samt stärkt status, villkor och karriärvägar för omvårdnadsyrken. Ett viktigt delområde för äldreomsorgen bör även vara att stärka medarbetarinflytandet och säkerställa ett transparent och lyhört ledarskap i verksamheterna. Detta utvecklingsarbete ska genomföras i nära samarbete med medarbetarna och de fackliga organisationerna för att svara mot de behov man ser på arbetsplatserna. Ett viktigt fokus bör också vara innovation, forskningsanknytning och lärande mellan Umeå, andra kommuner och internationellt. Detta bör också innefatta en förstärkning av den verksamhetsnära innovationen där personalen görs delaktiga i att utveckla äldreomsorgen. Härutöver ställer samhällsutvecklingen krav på ytterligare förstärkningar av kommunens arbete mot välfärdsbrott för att säkerställa att välfärdens resurser går till det de är avsedda för.

Åtgärdsplanen som tas fram ska förankras i vetenskap och beprövad erfarenhet samt en nära dialog med pensionärsföreningarna för att förankras i de behov och prioriteringar Umeås äldre och seniorer efterfrågar.

En viktig utgångspunkt för arbetet med ÄVTS är att äldres vardag, problem och drömmar inte kan avgränsas till vissa förvaltnings- och organisationsgränser. För att möta visionen om trygghet, frihet, jämlikhet och livskvalitet genom hela livet måste samhället agera i samverkan över dessa gränser.

Stadsledningskontoret ges därför i uppdrag att återkomma med ett förslag på hur en struktur för arbetet med ÄVTS kan upprättas. Strukturen

ska omfatta flera delar av primärkommunen, utöver äldrenämnden, och även omfatta de kommunala bolag som kan bidra till arbetet. I likhet med *Umeå växer tryggt och säkert* ska förslaget även stärka samverkan med andra aktörer som kan bidra till arbetet.

Syftet med en sådan struktur är att skapa förutsättningar för ett snabbfotat och långsiktigt arbete som också kan möta nya problem, utmaningar och utvecklingsmöjligheter i nära samverkan mellan olika verksamheter och aktörer.

Mot bakgrund av detta föreslår vi att:
Stadsledningskontoret ges i uppdrag att samordna och återkomma med ett förslag till struktur för hur arbetet med ÄVTS (Äldres välfärd, trygghet och säkerhet i Umeå) kan upprättas.

Beslutsunderlag

Nämndinitiativet

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Näringslivs- och arbetsutskottet beslutar att föreslå kommunstyrelsen att skicka nämndinitiativet till stadsledningskontoret för beredning.

Beslutet ska skickas till
Stadsdirektör

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-11

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2025/00756

Planeringsdirektiv och budget 2027 version 1

Förslag till beslut
Kommunstyrelsen beslutar att:

- överlämna stadsledningskontorets förslag till planeringsdirektiv och budget 2027 version 1, till berörda nämnder och bolag (bilaga 1)

- berörda nämnder och bolag uppmanas att lämna yttrande över förslaget i enlighet med fastställd anvisning (bilaga 4) senast 20 mars 2026

Ärendebeskrivning
Stadsledningskontoret har i enlighet med kommunfullmäktiges riktlinjer för planeringsprocess, budget och investeringar sammanställt ett förslag till planeringsdirektiv version 1 för 2027. I förslaget ingår de inriktningsmål och program som kommunfullmäktige fastställde i juni 2025. I förslaget ingår även förslag till ekonomisk totalram samt förslag till ekonomiska ramar för kommunens nämnder.

Nytt inför 2027
Föreslagna budgetramar för nämnderna utgår liksom tidigare från samma procentuella andel som i kommunfullmäktiges senaste beslut. Inför 2027 är det dock justerat så att varje nämnd fått *tilldelning i enlighet med PKV (Prisindex för kommunal verksamhet) i förhållande till relevant åldersintervall enligt senaste befolkningsprognos.* Nämnderna har inför sina yttranden fått samma uppräkning per invånare i relevant åldersintervall, vilket innebär ett mer likvärdigt utgångsläge. Alla nämnder har hela befolkningen som relevant åldersintervall utom äldrenämnden (65 år och äldre), individ- och familjenämnden (1-65 år), för- och grundskolenämnden (1-15 år) och gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden (16-19 år).

Stadsledningskontorets förslag till investeringsbudget
Ett förslag till investeringsbudget 2027 och plan 2028–2030 har upparbetats av tekniska nämnden och stadsledningskontoret. I enlighet med fastställd anvisning har inga nya objekt föreslagits, utan endast tidsmässiga justeringar i nu gällande plan utifrån förändrade

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00756

förutsättningar och tillägg av medel 2030 för projekt som enligt planering pågår in i 2030 samt för årliga ramanslag har medtagits.

Fortsatt beredning

Det förslag som upparbetats av stadsledningskontoret lämnas till kommunens nämnder och bolag för yttrande enligt fastställd anvisning. Yttranden ska vara KS diarium till handa senast den 20 mars 2026. Utöver det skriftliga yttrande nämnder och bolag ska inkomma med kan kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott lämna specifika frågeställningar för besvarande av nämnder/bolag under de presidiedialoger som ska genomföras i månadsskiftet mars/april.

Förslaget tillsammans med inkomna yttranden kommer därefter att sammanställas och överlämnas till de politiska partierna som har att enskilt eller tillsammans i olika konstellationer lägga fram förslag till planeringsdirektiv och budget inför demokratiskt fastställande i kommunfullmäktige i juni 2026.

Beslutsunderlag

Bilaga 1. Stadsledningskontorets förslag till planeringsdirektiv och budget
Bilaga 2. Investeringsbudget 2027 och plan 2028-2030
Bilaga 3. Totalramsberäkning
Bilaga 4. Anvisning för yttranden
Bilaga 5. Nämndernas utmaningar och möjligheter
Bilaga 6. Nettokostnadsavvikelser och nettokostnadsjämförelser
Bilaga 7. Relationstal – föreslagen ramtilldelning i förhållande till PKV och demografiska förändringar
Bilaga 8. Ramtilldelning över tid
Bilaga 9. Uppföljning Inriktningsmål och program
Bilaga 10. Förslag viktiga datum för nämnder och bolag 2027

Beredningsansvariga

Urban Blomdal, Anette Sjödin, Simon Dahlgren, Dan Gideonsson, Sara Nordström

Beslutet ska skickas till

Kommunens nämnder samt UKF

Elin Pietroni
Stadsdirektör

Lena Höök Gustafsson
Ekonomidirektör

UMEÅ KOMMUN

Stadsledningskontorets förslag till

Planeringsdirektiv 1, budget och investeringar 2027

- Ekonomiska ramar för budget 2027 och plan 2028-2030
- Grunduppdrag, driftbudget till nämnder
- Inriktningsmål och program
- Tilläggsuppdrag till nämnder och bolag

Beslutad av:	**Diarienummer:**	**Datum, paragraf för beslut:**	**Dokumentet styr:**
-	KS-2025/00756	[20XX-XX-XX, § XX]	-
Dokumenttyp:	**Giltighetstid:**	**Dokumentansvarig:**	
Plan	ej aktuellt	Stadsledningskontoret Ekonomi och styrning	

Innehåll

Stadsledningskontorets förslag till Planeringsdirektiv 1, budget och investeringar 2027 1
Innehåll 2
Om planeringsdirektiv version 1 4
Förutsättningar för Planperioden 2027-2030 6
Ekonomiska förutsättningar 6
Demografisk utveckling 11
Näringslivskonjunktur 12
Bostadsmarknad och bostadsförsörjning 13
Arbetsmarknadskonjunktur, kompetensförsörjning och löneutveckling 13
Sammanfattning 14
Grunduppdrag och resurstilldelning till kommunens nämnder 15
Kommunstyrelsen 17
Byggnadsnämnden 19
Fritidsnämnden 20
För- och grundskolenämnden 21
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden 23
Individ- och familjenämnden 25
Kulturnämnden 27
Miljö- och hälsoskyddsnämnden 29
Personalnämnden 30
Tekniska nämnden 31
Valnämnden 33
Äldrenämnden 34
Kommungemensamma nämnder 36
Umeå kommunföretag och de kommunala bolagen 36
Inriktningsmål och program 37
Inriktningsmål 38
Program för tillväxt 39
Program för social hållbarhet 41
Program för Klimatneutrala Umeå 2040 45
Personalpolitiska mål och uppdrag 49
God ekonomisk hushållning - Ekonomiska riktlinjer och finansiella mål 50

Finansiella mål ... 50
Uppföljning, analys och utvärdering ... 51
Budget 2027 och plan 2028–2030 för nämnder och styrelse ... 53
Tabell 1. Budgetramar nämnder och styrelse 2027 ... 53
Tabell 2. Specifikation av kommunstyrelsens budgetram ... 54
Tabell 3. Resultaträkning 2026–2030 ... 54
Tabell 4. Finansieringsbudget 2026–2030 ... 55
Tabell 5. Nyckeltal ... 55
Investeringsramar 2026–2030 ... 56
Tabell 6. Investeringsramar per nämnd ... 56
Tabell 7. Nya investeringsprojekt över 50 mnkr ... 56
Redogörelse för ekonomin i de kommunala bolagen ... 57
Tabell 8. Prognos investeringsramar bolagskoncern ... 58

Om planeringsdirektiv version 1

Du läser nu stadsledningskontorets förslag till planeringsdirektiv version 1 för 2027–2030. Version 1 innehåller förslag till totalram och nämndramar för kommande planeringsperiod. Förslaget baseras på kommunfullmäktiges senaste beslut om planeringsdirektiv för verksamhetsår 2026 (d.v.s. på senaste tillgängliga beslut om skattesats, mål, budgetramar med mera) samt andra kommunfullmäktigebeslut som är viktiga för planering. Detta innebär att de mål och program som ingår i förslaget är desamma som kommunfullmäktige fastställt för 2026 (beslut i juni 2025)

Detta innebär att förslaget baseras på:

- Av kommunfullmäktige fastställd skattesats för 2026 (22,80)
- Av kommunfullmäktige fastställd utdelning från Umeå Kommun Företag AB, (0 kr)

Dessa grundförutsättningar ingår även i den modell för totalramberäkning som kommunstyrelsen fastställt.[1] Totalramsberäkningen utgår från den av kommunfullmäktige senast beslutade budgeten och flerårsplanen. Den revideras med skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning baserat på regeringens höstproposition och Umeå kommuns egen befolkningsprognos. Vidare justeras kostnader för pensioner enligt senaste beräkning från avtalad pensionsförvaltare samt för uppdaterade beräkningar av finansnetto och avskrivningar baserat på förslag till investeringsbudget 2027 och plan 2028–2030. Den fördelningsbara ramen är det som kvarstår efter att prognosticerade intäkter från skatter och bidrag, kraftverksamhet samt eventuell utdelning reducerats för särskilda åtaganden som kommunfullmäktige beslutat om, ekonomisk ram för valnämnden och kommunfullmäktige (revisionen) samt en fördelningsreserv för politiska prioriteringar. I den politiska fördelningsreserven reserveras även medel avseende kostnader för höjt PO-pålägg 2027-2030 och som fördelas ut till nämnderna i planeringsdirektiv 2.

Den fördelningsbara ramen har i enlighet med fastställd modell i ett första steg fördelats till styrelse och nämnder med samma procentuella andel som i kommunfullmäktiges senaste beslut och med hänsyn tagen till eventuella beslutade tekniska ramjusteringar. Därefter har ramarna justerats så att varje nämnd fått tilldelning i enlighet med PKV[2] i förhållande till relevant åldersintervall enligt senaste befolkningsprognos. De överskjutande medel som uppstått vid justering till PKV per invånare i aktuellt åldersintervall har tillförts den politiska fördelningsreserven. Två nämnder är undantagna från denna modellberäkning; för

[1] Beslut i kommunstyrelsen 2021-05-18, Dnr: KS-2021/00367
[2] Prisindex för kommunal verksamhet (PKV) exklusive PO-effekt enligt SKR:s prognos i cirkulär 25:47 i oktober 2025.

valnämnden baseras ramen på beslutad flerårsbudget istället för procentuell andel och för kommunfullmäktige (revisionen) har ramen beräknats enligt särskild modell beslutad av kommunfullmäktige.

Föreslagen budgetram för nämnd innefattar kostnader för nämndens verksamhet i 2027 års prisnivå. Budgetramarna är nettokostnadsramar för styrelse och nämnder. Ramarna har beräknats med utgångspunkt från nuvarande organisation. Eventuella organisationsöversyner och/eller överföring av verksamheter till nytt ansvar regleras genom beslut om tekniska förändringar av budgetramarna.

Planeringsdirektiv version 1, med bilagor skickas till nämnder och bolag för yttrande. Fram till den 20 mars 2026 kan de lämna sina yttranden. Efter att yttranden från nämnder och bolag sammanställts, skickas planeringsdirektiv version 2 med bilagor ut för partipolitisk beredning. De olika partierna tar sedan fram sina förslag till planeringsdirektiv. Kommunfullmäktige beslutar i juni 2026 om den slutgiltiga budgeten för 2027.

Förutsättningar för Planperioden 2027-2030

Ekonomiska förutsättningar[3]

Osäkerhet präglar en vacklande omvärldskonjunktur

Osäkerhet tynger den globala ekonomin med konsekvensen att konsumtionen dämpas, investeringar uteblir och anställningsbeslut skjuts upp eller arbetsstyrkor minskas. Geopolitiska spänningar men främst USA:s handelskrig skapar osäkerhet kring den globala konjunkturen. Konsekvenserna för världsekonomin är svåra att förutse. Särskilt hög osäkerhet är förknippad till USA som är navet för världsekonomin och finansmarknaden. Tullsatserna på USA:s import har höjts markant, från omkring 3 procent till cirka 17 procent i genomsnitt. Trots det syns ännu ingen tydlig nedgång i den amerikanska utrikeshandeln. Det syns inte heller några stora negativa effekter för global tillverkningsindustri ännu: såväl global varuhandel som industriproduktion har fortsatt att stiga, till och med i snabbare takt än i fjol. Att införandet av tullhöjningarna drog ut på tiden försenade de direkta priseffekterna. Motåtgärder från omvärlden har varit begränsade och en eskalerande global handelskonflikt har därmed kunnat undvikas, åtminstone hittills. Kostnaderna för de höjda tullarna tycks i högre grad än väntat ha absorberats av importörer och återförsäljare. En stor osäkerhet kvarstår dock i hur utvecklingen kommer att se ut framåt.

Hög sysselsättning förmår inte lyfta europeisk tillväxt

Trots en tämligen stark arbetsmarknadsutveckling i Europa, där sysselsättningsgraden är den högsta på 20 år, är tillväxten svag. Med undantag för Spanien är BNP-tillväxten låg i de största ekonomierna i eurozonen och det syns inga tydliga tecken på någon snar vändning.

Tyskland, det största och mest handelsinriktade av länderna, brottas med försvagad konkurrenskraft för sin fordonsindustri, vilket utgör ett stort sänke för Europa. En utmaning för länderna blir att ställa om mot inte minst den expanderande försvarsindustrin, såväl i Tyskland som i övriga EU. Prognosen är att satsningarna på försvarsindustrin antas lyfta BNP flera procent i eurozonen kommande år.

[3] Avsnitt om global och nationell ekonomi baseras på SKR:s Ekonomirapport oktober 2025.

Tabell 3 • BNP-tillväxt i omvärlden

Procentuell förändring, kalenderkorrigerade värden

	Utfall	Prognos		Kalkyl		
	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Eurozonen	0,8	1,2	1,1	2,4	2,4	2,2
USA	2,8	1,5	1,4	2,4	2,1	1,8
Världen, handelsviktad*	1,8	2,3	2,3	2,1	2,2	2,2

* Handelsviktad baseras på global BNP viktad utifrån KIX-index. KIX är ett valutaindex baserat på flöden av varor och råvaror i den svenska utrikeshandeln.

Källor: Konjunkturinstitutet, Macrobond samt Sveriges Kommuner och Regioner

Ytterligare något lägre globala styrräntor

Några viktiga styrräntor i vår omvärld bedöms sänkas i år och nästa år. Jämfört med åren före 2022, när styrräntorna började höjas, ligger flertalet centralbanksräntor på höga nivåer trots att de sänkts sedan 2023–2024. Detta är delvis en följd av att det har dragit ut på tiden att få ned inflationen efter pris- och kostnadschocken 2021–2022. Det tidigare så låga ränteläget hängde samtidigt ihop med en ihållande mycket låg global inflation. Högre inflation framöver kommer leda till ett högre ränteläge. Inte heller reala styrräntor – det vill säga nominella styrräntor justerade för inflationen – antas bli så låga som under det förra decenniet. Detta pekar också mot högre nominella styrräntor åren framöver jämfört med före 2022.

Svensk ekonomi präglas av konjunkturåterhämtning

Svensk ekonomi befinner sig i en utdragen lågkonjunktur efter flera negativa störningar de senaste åren. Svagare omvärldskonjunktur och mindre gynnsamma handelsförhållanden, och hög osäkerhet därtill, fortsätter att dämpa efterfrågan på svensk export. Samtidigt ger stora satsningar på infrastruktur, energiomställning och en omfattande upprustning av försvarsförmågan inom EU visst stöd till tillväxten de kommande åren.

Utsikterna för svensk ekonomi vilar därmed i hög grad på den inhemska efterfrågan, där hushållens konsumtion väntas bli den främsta drivkraften. Det är en bedömning som kvarstår sedan förra året men som blivit förskjuten med anledning av att hushållen hållit tillbaka sin konsumtion på grund av den osäkra omvärlden. Stigande reallöner, lägre bolåneräntor och en finanspolitik som stärker hushållens köpkraft talar för ökad optimism och konsumtion under 2026 och 2027.

Nya ekonomiska förutsättningar framöver - det nya normala

Utöver den konjunkturella återhämtningen pågår samtidigt en mer varaktig anpassning. Priser, löneökningar samt räntor väntas stabilisera sig på högre nivåer jämfört med åren före 2020. Samtliga aktörer i ekonomin behöver anpassa sig till dessa nya ekonomiska förutsättningar, vilket påverkar konsumtion, sparande och investeringar. På kort sikt bidrar dessa skiften till en långsammare konjunkturåterhämtning då konsumtion och investeringar har blivit dyrare än tidigare. På längre sikt riskerar detta även att dämpa potentialen i ekonomin.

Högt tryck i staten men kommunsektorn återhållsam

Den offentliga konsumtionen ökar relativt mycket nästa år och kommer fortsätta göra det kommande år, med anledning av både utbyggnaden av rättsväsendet och upprustningen av militärt och civilt försvar. Det är framförallt den statliga konsumtionen som ökar starkt medan kommunal konsumtion utvecklas svagt kommande år, främst till följd av en allt långsammare befolkningstillväxt. Förutom svag befolkningstillväxt innebär senaste årens lägre födslotal och en åldrande befolkning behov av anpassning av verksamhet. Långsiktighet och anpassning- och omställningsförmåga blir därför centrala ledord för kommunsektorn framöver.

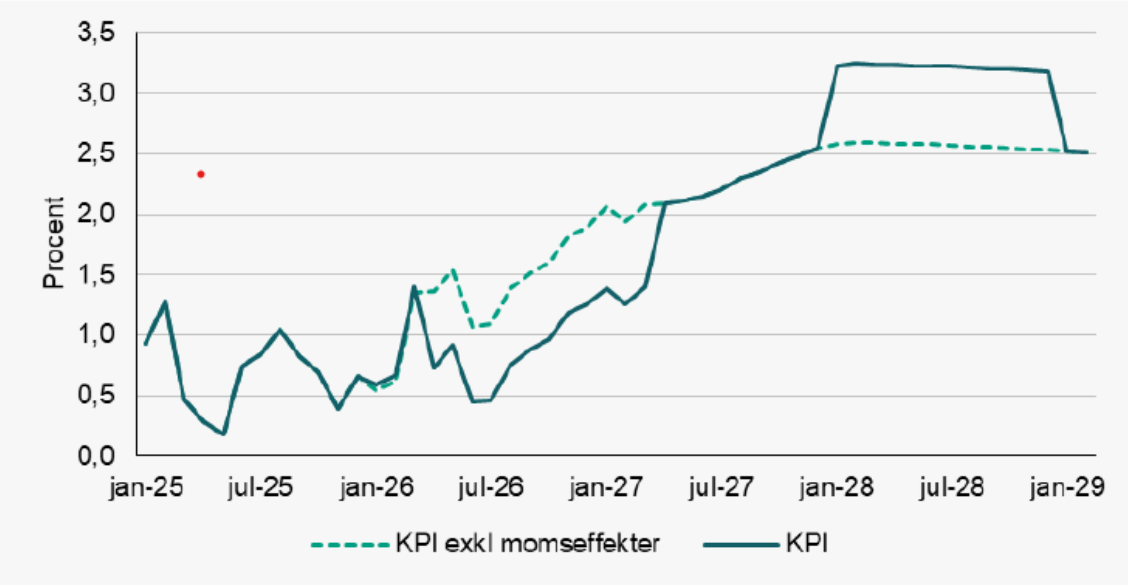
Låga prisökningar och sänkt livsmedelsmoms dämpar inflationen

Nästa år bedöms KPIF-inflationen att dämpas. Prishöjningar på livsmedel (exklusive moms) blir då mindre än i år men även hyreshöjningar samt inflationen för en lång rad varor och tjänster förutsätts 2026 bli lägre än 2025, som följd av ett gradvis avtagande kostnadstryck och en återgång till genomsnittliga prisökningar som gällde åren före inflationschocken.

Vid sidan om förändringar av marknadspriser på varor och tjänster kommer förslagen i Budgetpropositionen för 2026 att sätta stor prägel på inflationen kommande år. Särskilt den halverade livsmedelsmomsen, som införs i april 2026, får stor betydelse för inflationen då livsmedelspriserna utgör en stor del av KPI (nästan 14 procent). Momssänkningen bedöms ge en betydande prisnedgång, och inflationen helåret 2026 bedöms bli blir en halv procentenhet lägre enbart av detta skäl. Motsatta effekten sker när den tillfälligt halverade livsmedelsmomsen höjs, vilket antas ske i januari 2028. Sammanfattningsvis bedöms förändringarna av livsmedelsmomsen ge lägre inflation 2026–2027 men högre inflation 2028, se diagram nedan.

Diagram 7 • KPI-inflation i Sverige

Procent

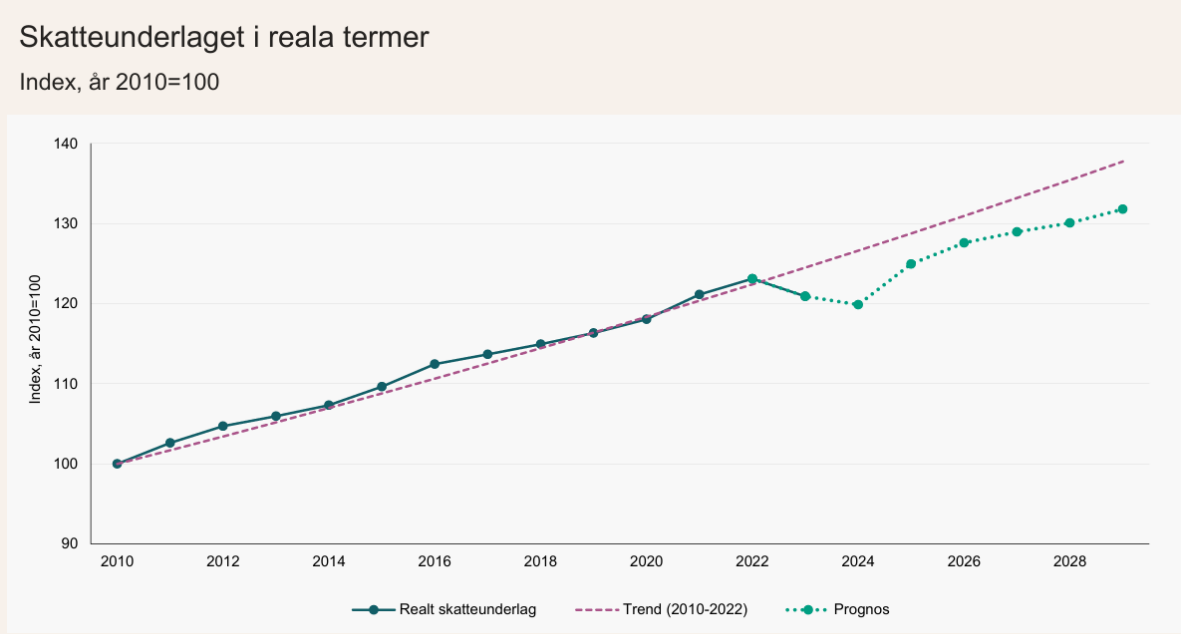


Källor: Macrobond och Sveriges Kommuner och Regioner

Stabil skatteunderlagstillväxt, men svagare köpkraft i sektorn

Det kommunala skatteunderlaget ökar i normal takt kommande år, med en starkare utveckling 2027. Bedömningarna från regeringen respektive SKR om skatteunderlagets utveckling följer samma bana, dock är tillväxten något högre åren fram till 2027 och något lägre 2028 enligt regeringen.

Kommunsektorns ekonomiska utrymme har emellertid försvagats varaktigt, då den höga inflationen 2023-2024 inneburit en högre prisnivå som minskat den verksamhetsvolym som skatteintäkterna kan finansiera. Detta ses i nedanstående diagram över den reala skatteunderlagsutvecklingen. I detta är dock ingen hänsyn tagen till den förändrade befolkningsstrukturen/försörjningskvoten.



Källor: Skatteverket och Sveriges Kommuner och Regioner.

Förutsättningar för Umeå kommun

Skatteintäkterna utvecklas enligt prognos väl under planeringsperioden. Prognosen som ligger till grund för planeringen baseras på regeringens skatteunderlagsprognos. Skatteunderlaget bedöms öka med i genomsnitt 4,5 procent per år 2026– 2028, med en starkare utveckling 2027 än övriga år. De kommande två åren överstiger skatteunderlagets tillväxt det historiska genomsnittet. Under dessa år ökar även det reala skatteunderlaget, vilket innebär en ökad köpkraft. Under 2028 bedöms skatteunderlagets tillväxt bli svagare än historiska genomsnittet samtidigt som inflationen förväntas öka, vilket sammantaget leder till att tillväxten av skatteunderlaget uteblir helt i reala termer.

Pensionskostnaderna stabiliseras under perioden enligt senaste prognos. Förslagen i Höstpropositionen för 2026 påverkar dock inflationen, vilket kommer att få genomslag i kommande pensionsprognoser.

Med ett oförändrat resultatkrav på 2% i kombination med föreslagen investeringsplan ökar låneskulden kraftigt de första åren då investeringsnivån är hög pga förskjutningar från tidigare år. I senare delen av planeringsperioden ökar självfinansieringsgraden och låneskulden utvecklas i långsammare takt. Soliditeten beräknas är i slutet av perioden vara något högre än i senaste årsbokslut.

Skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning

Umeå kommun baserar sin prognos över skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning på regeringens prognos över skatteunderlagets utveckling och förändringar av generella statsbidrag och regleringar i budgetpropositionen för 2026 samt kommunens egen befolkningsprognos och skattesats enligt senaste beslutet.

Umeå kommun (mnkr)	Budget 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029	Prognos 2030
Skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning i budget 2026 och prognos 2027-2030	10 250	10 770	11 195	11 640	12 103
Specifikation prognos:					
Skatteintäkter	8 775	9 177	9 585	10 076	10 559
Inkomstutjämning	1 541	1 678	1 752	1 802	1 875
Kostnadsutjämning	-888	-954	-991	-1 036	-1 074
Regleringsbidrag	307	336	315	261	205
LSS-utjämning	216	234	236	238	240
Strukturbidrag	0	0	0	0	0
Införandebidrag	0	0	0	0	0
Slutavräkning	0	0	0	0	0
Fastighetsavgift	299	299	299	299	299
Summa	**10 250**	**10 770**	**11 195**	**11 640**	**12 103**

Kommunfullmäktige fastställde i juni 2025 skattesatsen för år 2026 till 22,80 kr. Skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning beräknas öka med 520 miljoner kr mellan budget 2026 och budget 2027 och med 1 853 mnkr fram till 2030.

Demografisk utveckling

Umeå kommuns befolkningstillväxt under 2025 påverkades främst av två faktorer: ett fortsatt lågt barnafödande och en svagare befolkningstillväxt i riket, vilket minskade flyttströmmarna till kommunen. Antalet födda har minskat stadigt sedan 2020 och legat på låga nivåer sedan 2023. Denna utveckling fortsatte under 2025. Hushållens ekonomiska förutsättningar bedöms förbättras kommande år och kan på sikt bidra till en viss återhämtning i barnafödandet.

Rikets demografiska utveckling har också förändrats. Sveriges befolkning ökade med drygt 737 000 personer de senaste tio åren, motsvarande 7,5 procent eller i snitt 0,83 procent per år. SCB:s senaste prognos visar dock att tillväxten framöver blir betydligt lägre än tidigare beräknat. Till år 2036 väntas befolkningen öka med cirka 254 000 personer (2,4 procent), motsvarande en årlig tillväxttakt på 0,20 procent. Antalet födda steg tillfälligt under

pandemin men återgick därefter till den nedåtgående trend som präglat det senaste decenniet.

Umeå kommun följer denna nationella utveckling. Befolkningstillväxten 2025 ligger på samma nivå som 2024 men lägre än tidigare år. Den dämpade tillväxten förklaras av färre födda, högre utvandring och ett svagare inrikes flyttnetto till följd av rikets lägre befolkningstillväxt.

Studenterna utgör fortsatt en central del av Umeås demografi och kompetensförsörjning. Under höstterminen 2025 antogs rekordmånga studenter vid Umeå universitet, totalt 38 000, varav drygt 5 700 nybörjare. Umeås befolkningstillväxt är till stor del beroende av både den årliga tillströmningen av nya studenter och en kvarstanningsgrad bland examinerade som över tid legat runt 35 procent.

Den aktuella befolkningsprognosen för 2025–2036 baseras på den faktiska folkmängden 2024 och sträcker sig fram till och med år 2036. Prognosen pekar på en fortsatt stabil men något lägre tillväxttakt jämfört med föregående års prognos. Umeås befolkning bedöms öka med cirka 11 300 personer, från 134 249 invånare år 2024 till omkring 145 500 invånare år 2036. Den genomsnittliga årliga ökningen är cirka 940 personer, med en något högre tillväxt i början och lägre mot slutet av perioden. Umeå väntas passera 140 000 invånare under år 2030.

Näringslivskonjunktur

Konjunkturinstitutet och Norrlandsfonden gör bedömningen att den långvariga lågkonjunkturen är i sitt slutskede och flertalet branscher ger uttryck för ett positivare konjunkturläge med högre förväntningar under 2026. Den positiva utvecklingen av nya arbetstillfällen inom försvar och myndigheter fortsätter och påverkar övrig näring. Tillverkande industri signalerar ökad ordertillgång. Handeln ser en ökning av privatkonsumtion och tjänstesektorn fortsätter utvecklas och är numera största enskilda bransch. Byggsektorn har fortsatta utmaningar men trots en lägre bostadsproduktion så signaleras en vändning. Fortfarande kvarstår osäkerhetsfaktorer kring det volatila världsläget som gör läget något svårbedömt. I vanlig ordning är Umeås styrka den stora branschbredden och kombinationen av privata och offentliga jobb. Även om den oerhört starka tillväxten i arbetstillfällen som varit de senaste fem åren till vissa delar avmattas så finns nya branscher som tar plats och har en tillväxt.

Bostadsmarknad och bostadsförsörjning

Förutsättningarna på bostadsmarknaden har förbättrats under det senaste halvåret. Inflationen har fortsatt nedåt enligt prognos och Riksbanken bedömer att styrräntan kan ligga kvar på 1,75 procent under en tid framöver. God inkomstutveckling, gynnsamma räntenivåer och befolkningstillväxt är avgörande faktorer för bostadsmarknadens utveckling, men årets demografiska prognos visar en något lägre befolkningsökning än tidigare, vilket dämpar efterfrågan något.

Den ekonomiska återhämtningen är försiktig och riskbilden fortsatt osäker. Hushållens konsumtionsmönster, finanspolitikens utformning och geopolitiska faktorer kan påverka både ränteutvecklingen och bostadsefterfrågan framåt.

Under 2025 har villapriserna och bostadsrättspriserna i Umeå sjunkit med 5,5 procent jämfört med året innan. Stigande bostadspriser stärker investeringsviljan medan fallande priser verkar i motsatt riktning och försvagar förutsättningarna för bostadsbyggande.

Bostadsbyggandet i Umeå kommun bedöms landa något lägre än 2024, omkring 800–900 färdigställda bostäder. De lägre nivåerna av påbörjade projekt under 2022–2025 innebär att färdigställandet minskar framför allt under 2026 och 2027, oavsett om konjunkturen förbättras. Även om planberedskapen har stärkts är det först efter 2028 som bostadsbyggandet bedöms kunna återhämta sig, vilket innebär att bostadsbristen väntas öka under 2026–2027 för att därefter gradvis minska.

Arbetsmarknadskonjunktur, kompetensförsörjning och löneutveckling

Arbetsförmedlingen visar i Arbetsmarknadsläget kvartal 3 2025 att det senaste årets pågående lågkonjunkturen fortsatt att sätta spår på svensk arbetsmarknad. Antalet inskrivna arbetslösa i riket ökade i genomsnitt kvartal tre 2025. Den relativa arbetslöshetsnivån har också ökat under perioden, till 7,0 procent. Västerbottens läns omfattande varsel och uppsägningar det gångna året har haft påverkan på länet, samtidigt som arbetslöshetsnivån fortsatt ligger på en nivå som är lägre än riksgenomsnittet. Den relativa arbetslöshetsnivån har ökat i länet som helhet men påverkan utanför Skellefteå kommun har varit relativt liten.

Umeå kommun och flera av kranskommunerna (som också utgör gemensam arbetsmarknadsregion), ligger fortsatt på 3,2 – 4,3% arbetslöshet. Det gör att det arbetsmarknadsläge som beskrivits i tidigare års budgetförutsättningar, till stor del kvarstår. Det vill säga fortsatta signaler om arbetskraftsbrist och relativt begränsade möjligheter att få ut tillräckligt från befintlig lokal och regional arbetskraft. Det utgör en utmaning när

konjunkturen förväntas vända uppåt med förväntat ytterligare arbetskraftsbehov i Umeåregionen.

SKR:s prognos för timlönekostnader 2027 beräknas till 3,5 % i genomsnitt för kommunal sektor.

Sammanfattning

Trots lågkonjunktur och osäkert världsläge så är det ekonomiska läget förhållandevis stabilt för kommunen under planperioden. Skatteintäkterna utvecklas enligt prognos väl under planeringsperioden samtidigt som pensionskostnaderna stabiliseras.

Umeås befolkning fortsätter att öka om än i något lägre takt än tidigare år trots avstannande befolkningstillväxt nationellt. Fortsatt fallande trend avseende fertilitetstalen i riket bedöms på sikt få väsentlig påverkan på kommunernas demografiska sammansättning.

Umeå kommun har trots nationell lågkonjunktur relativt låg arbetslöshet, något som kan påverka såväl kommun som övriga aktörer om konjunkturen vänder upp under kommande år. Brist på arbetskraft är något Umeå delar med övriga Umeregionen. Lågkonjunkturens inverkan på bostadsproduktionen kan innebära ett hinder för ökad inflyttning. Även om planberedskapen har stärkts är det först efter 2028 som bostadsbyggandet bedöms kunna återhämta sig.

Grunduppdrag och resurstilldelning till kommunens nämnder

I mars 2021 fastställde kommunfullmäktige att alla nämnder och helägda bolag ska ha ett skriftligt grunduppdrag som förtydligar det kommunala ändamålet med nämnden/bolaget och dess roll och ansvar. Grunduppdraget är specifikt för en nämnd eller ett bolag. Grunduppdragen ska vara långsiktiga och gälla för minst en mandatperiod. Kommunfullmäktige fastställer grunduppdrag till nämnd och bolag och följer årligen upp hur nämnd/bolag hanterat sitt grunduppdrag.

För bolag framgår grunduppdraget i bolagsordning och konkretiseras genom bolagets ägardirektiv. För nämnd fastställs grunduppdrag för styrelse och nämnder i kommunens *Reglemente för kommunens nämnder och styrelse.* Det infogas därefter i planeringsdirektivet. Om det finns behov av revidering av grunduppdraget så sker det genom att reglementet revideras.

Grunduppdraget är utgångspunkt för verksamhets- och bolagsstyrning

Inom ramen för grunduppdraget har nämnd/bolag möjlighet att utifrån sina specifika förutsättningar och behov fastställa hur verksamhetsstyrning och uppföljning ska utformas. Vid utformning av nämnds- eller bolagsspecifik verksamhetsstyrning och uppföljning har dock nämnd och bolag att följa eventuella krav från lagstiftning och författning samt beslut och direktiv från kommunfullmäktige samt anvisning från kommunstyrelsen om hur styrning och uppföljning ska utformas.

Uppföljning av grunduppdraget

Uppföljning av grunduppdraget sker årligen genom att nämnd och bolag bedömer i vilken omfattning nämnden eller bolaget verkställt grunduppdraget och rapporterar sagda bedömning till kommunstyrelsen som sammanställer inför hantering i kommunfullmäktige. Respektive bolag rapporterar i anslutning till delårsrapport, årsredovisning och bolagsstyrningsrapport. Kommunstyrelsen har ansvar och mandat att utforma anvisning för när och hur rapportering från nämnder och bolag ska ske.

Grunduppdrag och resurstilldelning (budget)

För att möjliggöra att nämnd/bolag har förutsättningar att fullgöra sitt grunduppdrag kan nämnd/bolag tilldelas resurser från kommunfullmäktige. Utöver medel som tilldelas från kommunfullmäktige kan nämnd och bolag ha andra intäkter som nyttjas för att finansiera nämndens eller bolagets grunduppdrag. Om kommunfullmäktige inte har fastställt annat gäller prioriteringsordningen:

- Medel före grunduppdrag: Tillgängliga medel styr grunduppdragets omfattning (bredd/djup)
- Grunduppdrag före inriktningsmål: Om tillgängliga medel ej räcker ska grunduppdrag fastställt av kommunfullmäktige prioriteras före inriktningsmål fastställda av kommunfullmäktige.
- Grunduppdrag och inriktningsmål före tilläggsuppdrag: Om tillgängliga medel ej räcker ska grunduppdrag och inriktningsmål fastställt av kommunfullmäktige prioriteras före eventuella tilläggsuppdrag fastställda av kommunfullmäktige.

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen styr, leder och samordnar kommunens verksamheter och ekonomi samt följer upp och rapporterar utvecklingen i kommunens verksamheter till kommunfullmäktige. Kommunstyrelsen ska samordna förvaltningen av kommunens angelägenheter och ha uppsikt över kommunens nämnder, bolag och av kommunen förvaltade stiftelser.

Kommunstyrelsen ska utöva en samordnad styrning, bereda ärenden inför kommunfullmäktige och ansvara för uppföljning av att fullmäktiges beslut genomförs.

Kommunstyrelsen har ansvar att leda och samordna utveckling av för kommunen strategiskt viktiga områden som ej fördelats till annan nämnd, exempelvis kommunövergripande arbete med social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet, näringslivs- och tillväxtpolitiskt arbete samt bostads- respektive markförsörjning. Dessutom har kommunstyrelsen ett särskilt ansvar för

- kommunkansli, arkiv och juridik
- arbetsgivarfrågor och lönehantering
- ekonomi, styrning och upphandling
- kommunikation
- markförsörjning och exploatering
- näringslivsutveckling
- säkerhet och trygghet
- strategisk utveckling och innovation
- översiktsplanering

Kommunstyrelsen är även anställningsmyndighet för kommunens samlade förvaltningsorganisation och ansvarar för arbetsgivarpolitiken.

Ekonomisk ram för kommunstyrelsen 2027 (mnkr)

Kommunstyrelsens fastställda budget för 2026 (beslut i juni 2025)	-1 348,39
Kommunstyrelsens tilldelning enligt förslag i planeringsdirektiv 1	
Tillskott enligt modell	-63,72
Justering till PKV per invånare för relevant åldersintervall	1,41
Av kommunfullmäktige beslutade justeringar i juni 2026	
Xx	-x,xx
Yy	-y,yy
Ekonomisk tilldelning för 2027	**-1 410,71**
Ökad ekonomisk tilldelning 2027 jämfört med 2026	-62,32

Motiv för ökad/minskad tilldelning

- Motivering 1
- Motivering 2

Tilläggsuppdrag

Tilläggsuppdrag Kommunstyrelsen
Tex. tilläggsuppdrag 2027:1
Tex. Tilläggsuppdrag 2027:2
Tilläggsuppdrag 2027:3

Byggnadsnämnden

I byggnadsnämndens uppdrag ingår att verkställa kommunens fysiska planering i form av nya detaljplaner, områdesbestämmelser samt stadsdels- och kvartersöversyner. Nämnden ansvar även för lovprövning, tillsyn och prövning av strandskyddsdispens. Nämnden tar beslut om bidrag för bostadsanpassningar. Inom nämndens område finns mätnings- och kartverksamhet, förvaltning av kommunens landskaps- och fastighetsinformation samt förädling av geografiska data. Nämnden ansvarar för den kommunala lantmäterimyndigheten samt för namnsättning av stadsdelar, gator med mera. Inom sina områden arbetar byggnadsnämnden för en hållbar utveckling i Umeå.

Ekonomisk ram för byggnadsnämnden 2027 (mnkr)

Byggnadsnämndens fastställda budget för 2026 (beslut i juni 2025)	-65,54
Byggnadsnämndens tilldelning enligt förslag i planeringsdirektiv 1	
Tillskott enligt modell	-2,93
Justering till PKV per invånare för relevant åldersintervall	0,32
Av kommunfullmäktige beslutade justeringar i juni 2026	
Xx	-x,xx
Yy	-y,yy
Ekonomisk tilldelning för 2027	**-68,15**
Ökad ekonomisk tilldelning 2027 jämfört med 2026	-2,61

Motiv för ökad/minskad tilldelning

- Motivering 1
- Motivering 2

Tilläggsuppdrag

Tilläggsuppdrag Byggnadsnämnden
Tilläggsuppdrag 2027:1
Tilläggsuppdrag 2027:2
Tilläggsuppdrag 2027:3

Fritidsnämnden

Fritidsnämnden ansvarar för att erbjuda Umeås invånare ett rikt, jämlikt, jämställt och hållbart fritidsutbud, där barn och ungas delaktighet och möjlighet till utveckling har en särställning. Nämnden erbjuder fritidsaktiviteter och inkluderande mötesplatser, för unga liksom för vuxna med intellektuell funktionsnedsättning. Nämnden har det samlade ansvaret för handläggning av kommunens föreningsbidrag, samt ett särskilt uppdrag att stödja föreningslivet och främja det ideella engagemanget.

Nämnden ansvarar för skötsel och uthyrning av idrotts- och fritidsanläggningar, både för elit- och breddidrott. I uppdraget ingår även skötsel av friluftsområden samt fiskefrämjande åtgärder. Nämnden har i uppdrag att erbjuda Umeås invånare badupplevelser, friskvård samt ansvara för simundervisning för samtliga grundskoleelever.

Ekonomisk ram fritidsnämnden 2027 (mnkr)

Fritidsnämndens fastställda budget för 2026 (beslut i juni 2025)	-166,27
Fritidsnämndens tilldelning enligt förslag i planeringsdirektiv 1	
Tillskott enligt modell	-7,43
Justering till PKV per invånare för relevant åldersintervall	0,80
Av kommunfullmäktige beslutade justeringar i juni 2026	
Xx	-x,xx
Yy	-y,yy
Ekonomisk tilldelning för 2027	**-172,90**
Ökad ekonomisk tilldelning 2027 jämfört med 2026	-6,63

Motiv för ökad/minskad tilldelning

- Motivering 1
- Motivering 2

Tilläggsuppdrag

Tilläggsuppdrag Fritidsnämnden
Tilläggsuppdrag 2027:1
Tilläggsuppdrag 2027:2
Tilläggsuppdrag 2027:3

För- och grundskolenämnden

Nämnden har ett övergripande ansvar för att alla barn folkbokförda i kommunen har tillgång till förskola och pedagogisk omsorg samt skolgång i kommunens egna eller i fristående verksamheter. Nämnden ansvarar för kommunal förskola inklusive förskolor på minoritetsspråk, pedagogisk omsorg i form av dagbarnvårdare och nattisverksamhet, förskoleklass, grundskola, anpassad grundskola och fritidshem.

Nämnden ansvarar för att fördela resurser till egen verksamhet och till fristående verksamheter enligt bidrag på lika villkor. Vidare har nämnden ansvar för skolpliktsbevakning och samverkan med fristående verksamheter i egenskap av hemkommun, samt att bevilja tillstånd och genomföra tillsyn av fristående förskoleverksamheter eller pedagogisk omsorg.

Nämnden ska säkerställa att den kommunala utbildningen utgår från grundläggande demokratiska värderingar och alla barn och elevers lika värde.

Ekonomisk ram för- och grundskolenämnden 2027 (mnkr)

För- och grundskolenämndens fastställda budget för 2026 (beslut i juni 2025)	-2 384,94
Teknisk ramjustering 2026 KS nau 2025-09-09	5,21
För- och grundskolenämndens tilldelning enligt förslag i planeringsdirektiv 1	
Tillskott enligt modell	-106,34
Justering till PKV per invånare för relevant åldersintervall	61,07
Av kommunfullmäktige beslutade justeringar i juni 2026	
Xx	-x,xx
Yy	-y,yy
Ekonomisk tilldelning för 2027	**-2 425,01**
Ökad ekonomisk tilldelning 2027 jämfört med 2026	-45,27

Motiv för ökad/minskad tilldelning

- Motivering 1
- Motivering 2

Tilläggsuppdrag

Tilläggsuppdrag För- och grundskolenämnden
Tilläggsuppdrag 2027:1
Tilläggsuppdrag 2027:2
Tilläggsuppdrag 2027:3

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Nämnden har ett övergripande ansvar för att alla ungdomar och unga vuxna boende i kommunen har tillgång till skola i kommunens egna verksamheter eller i fristående verksamheter. Nämnden ansvarar för kommunens gymnasieskolor, anpassad gymnasieskola, Elitidrottsgymnasium (NIU- och RIG) och Riksgymnasium för rörelsehindrade (RH-gymnasium).

Nämnden ansvarar för att fördela resurser till egen verksamhet och fristående verksamheter enligt bidrag på lika villkor, samt svara för insyn och samråd gällande fristående gymnasieskolor. Nämnden ska säkerställa att nämndens verksamheter ger eleverna en grund för fortsatta studier och/eller yrkesverksamhet, samt ett aktivt deltagande i samhället i övrigt. Nämnden ansvarar övergripande för ledning, samordning och utveckling av skolväsendet.

Vidare har nämnden ett samlat ansvar för det kommunala aktivitetsansvaret och kommunal vuxenutbildning på grundläggande nivå, gymnasienivå och som anpassad utbildning samt svenska för invandrare (sfi). Nämnden svarar vidare för arbetsmarknad och integration, genom att tillhandahålla sysselsättningsbefrämjande åtgärder samt mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning.

Ekonomisk ram gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden 2027 (mnkr)

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens fastställda budget för 2026 (beslut i juni 2025)	-680,84
Teknisk ramjustering 2026 KS nau 2025-09-09	-5,21
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens tilldelning enligt planeringsdirektiv 1	
Tillskott enligt modell	-30,66
Justering till PKV per invånare för relevant åldersintervall	-11,82
Av kommunfullmäktige beslutade justeringar i juni 2026	
Xx	-x,xx
Yy	-y,yy
Ekonomisk tilldelning för 2027	**-728,52**
Ökad ekonomisk tilldelning 2027 jämfört med 2026	-42,48

Motiv för ökad/minskad tilldelning

- Motivering 1

- Motivering 2

Tilläggsuppdrag

Tilläggsuppdrag Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden
Tilläggsuppdrag 2027:1
Tilläggsuppdrag 2027:2
Tilläggsuppdrag 2027:3

Individ- och familjenämnden

Individ- och familjenämndens grunduppdrag är att tillgodose behov av stöd och omsorg inom socialtjänstens lagstadgade ansvarsområde för att stärka och trygga den enskilde att leva ett självständigt liv. Socialtjänsten arbetar förebyggande för att främja jämlika levnadsvillkor.

Grunduppdraget omfattar att:

- ge stöd, omsorg och skydd till barn, unga och vuxna
- ge stöd och service till barn, unga och vuxna med funktionsnedsättning
- ge stöd till självförsörjning och tillgodose behov av försörjningsstöd
- tillgodose behov av råd, stöd samt handläggning av familjerättsliga frågor
- tillhandahålla familjerådgivning
- erbjuda hälso- och sjukvård till personer i bostad med särskild service och under vistelsetid på daglig verksamhet
- erbjuda hälso- och sjukvård till personer i ordinärt boende (hemsjukvård under 65 år).

Ekonomisk ram för individ- och familjenämnden 2027 (mnkr)

Individ- och familjenämndens fastställda budget för 2026 (beslut i juni 2025)	-1 872,19
Individ- och familjenämndens tilldelning enligt förslag i planeringsdirektiv 1	
Tillskott enligt modell	-83,66
Justering till PKV per invånare för relevant åldersintervall	12,43
Av kommunfullmäktige beslutade justeringar i juni 2026	
Xx	-x,xx
Yy	-y,yy
Ekonomisk tilldelning för 2027	**-1 943,42**
Ökad ekonomisk tilldelning 2027 jämfört med 2026	-71,23

Motiv för ökad/minskad tilldelning

- Motivering 1
- Motivering 2

Tilläggsuppdrag

Tilläggsuppdrag Individ och familjenämnden
Tilläggsuppdrag 2027:1
Tilläggsuppdrag 2027:2
Tilläggsuppdrag 2027:3

Kulturnämnden

Kulturnämnden svarar för folkbibliotek, Skolbiblioteksservice, konstverksamhet, kulturskola, kvinnohistoriskt museum, kultur i skolan, kultur för seniorer, arrangemang i Väven och kommungemensamma arrangemang samt den kommungemensamma konstsamlingen.

Utöver detta svarar Kulturnämnden för Sveriges Depåbibliotek och lånecentral samt stöd till kulturföreningar, kulturfestivaler och studieförbund. Kulturnämnden fördelar stipendier och annat stöd till kulturutövare samt till samlingslokaler.

Kulturnämnden ska medverka i kommunens arbete med stadsmiljö- och bevarandefrågor och i kommunövergripande kulturfrågor som handläggs av andra nämnder och styrelser.

Kulturnämnden ska inom sitt ansvarsområde stödja och främja yttrandefriheten, möjliggöra konstnärliga upplevelser, stödja skapande verksamhet, samarbeta och samråda med samhällsorgan, föreningar, intresseorganisationer, övriga tillskyndare inom verksamhetsområdet samt stödja och främja internationellt kulturutbyte.

Ekonomisk ram för kulturnämnden 2027 (mnkr)

Kulturnämndens fastställda budget för 2026 (beslut i juni 2025)	-177,71
Kulturnämndens tilldelning enligt förslag planeringsdirektiv 1	
Tillskott enligt modell	-7,94
Justering till PKV per invånare för relevant åldersintervall	0,86
Av kommunfullmäktige beslutade justeringar i juni 2026	
Xx	-x,xx
Yy	-y,yy
Ekonomisk tilldelning för 2026	**-184,79**
Ökad ekonomisk tilldelning 2027 jämfört med 2026	-7,08

Motiv för ökad/minskad tilldelning

- Motivering 1
- Motivering 2

Tilläggsuppdrag

Tilläggsuppdrag Kulturnämnden
Tilläggsuppdrag 2027:1
Tilläggsuppdrag 2027:2
Tilläggsuppdrag 2027:3

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

I miljö-och hälsoskyddsnämndens uppdrag ingår att möjliggöra god hälsa och en hållbar utveckling i Umeå. Nämnden ansvarar för prövning och tillsyn beträffande miljö- och hälsoskyddsområdet, livsmedelssäkerhet samt serveringstillstånd. Nämnden bidrar med underlag för en god samhällsplanering och utveckling genom miljöövervakning, energieffektivisering och klimatpåverkan, naturvård samt kompetensstöd i miljöfrågor vid översiktsplanering och detaljplanering. Nämnden ansvarar också för den lagstadgade budget- och skuldrådgivningen samt för att tillvarata konsumenternas intressen inom konsumentpolitikens område. I tillägg till det ska kommunens förvaltare fullgöra uppgifter enligt föräldrabalken. Nämnden ansvarar även för att avgöra i vilken omfattning tillsynsansvar enligt miljöbalken ska övertas från länsstyrelsen.

Ekonomisk ram för miljö- och hälsoskyddsnämnden 2027 (mnkr)

Miljö- och hälsoskyddsnämndens fastställda budget för 2026 (beslut i juni 2025)	-22,65
Miljö- och hälsoskyddsnämndens tilldelning enligt förslag i planeringsdirektiv 1	
Tillskott enligt modell	-1,01
Justering till PKV per invånare för relevant åldersintervall	0,11
Av kommunfullmäktige beslutade justeringar i juni 2026	
Xx	-x,xx
Yy	-y,yy
Ekonomisk tilldelning för 2027	**-23,56**
Ökad ekonomisk tilldelning 2027 jämfört med 2026	-0,90

Motiv för ökad/minskad tilldelning

- Motivering 1
- Motivering 2

Tilläggsuppdrag

Tilläggsuppdrag Miljö- och hälsoskyddsnämnden
Tilläggsuppdrag 2027:1
Tilläggsuppdrag 2027:2
Tilläggsuppdrag 2027:3

Personalnämnden

Nämnden är kommunens samordnande nämnd för personalstrategiska frågor. Nämnden samordnar och verkar för att Umeå kommun har en enhetlig och sammanhållen personalpolitik samt följer upp och rapporterar utveckling och ställning i personalpolitiska frågor till kommunfullmäktige och nämnderna.

Ekonomisk ram för personalnämnden 2027 (mnkr)

Personalnämndens fastställda budget för 2025 (beslut i juni 2024)	-1,34
Personalnämndens tilldelning enligt förslag i planeringsdirektiv 1	
Tillskott enligt modell	-0,06
Justering till PKV per invånare för relevant åldersintervall	0,01
Av kommunfullmäktige beslutade justeringar i juni 2026	
Ekonomisk tilldelning för 2027	**-1,39**
Ökad ekonomisk tilldelning 2027 jämfört med 2026	-0,05

Motiv för ökad/minskad tilldelning

- Motivering 1
- Motivering 2

Tilläggsuppdrag

Tilläggsuppdrag Personalnämnden
Tilläggsuppdrag 2027:1
Tilläggsuppdrag 2027:2
Tilläggsuppdrag 2027:3

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden har ansvar för kommunens anläggningar, infrastruktur och allmänna platser såsom fastigheter, gator, vägar, parker och närskogar. Uppdraget innefattar att planera, bygga, förvalta och utveckla kommunens infrastruktur och offentliga utomhusmiljöer, kommunens IT- och kommunikationssystem samt Umeå kommuns fastigheter- både avseende verksamhetslokaler och boenden för sociala behov. Nämnden ska tillhandahålla färdtjänst, uppfylla kommunens uppgifter avseende trafikfrågor samt tillhandahålla intern service inom måltider och lokalvård.

Nämnden har också ansvar för att samordna Umeå kommuns fordonsanskaffning samt att leda, samordna och utveckla kommungemensamt arbete med digitalisering och digital transformation.

Uppdraget innefattar även att svara för klimatomställningsarbetet inom nämndens ansvarsområden.

Nämndens ansvarsområde omfattar alla verksamheter inom teknik- och fastighetsförvaltningen vilka är Digital omställning och IT, Fastighet, Gator och parker, Måltidsservice samt Städ- och verksamhetsservice.

Ekonomisk ram för tekniska nämnden 2027 (mnkr)

Tekniska nämndens fastställda budget för 2026 (beslut i juni 2025)	-1 633,70
Tekniska nämndens tilldelning enligt förslag i planeringsdirektiv 1	
Tillskott enligt modell	-73,00
Justering till PKV per invånare för relevant åldersintervall	7,87
Av kommunfullmäktige beslutade justeringar i juni 2026	
Xx	-x,xx
Yy	-y,yy
Ekonomisk tilldelning för 2027	**-1 698,83**
Ökad ekonomisk tilldelning 2027 jämfört med 2026	-65,13

Motiv för ökad/minskad tilldelning

- Motivering 1
- Motivering 2

Tilläggsuppdrag

Tilläggsuppdrag Tekniska nämnden
Tilläggsuppdrag 2027:1
Tilläggsuppdrag 2027:2
Tilläggsuppdrag 2027:3

Valnämnden

Valnämnden ska fullgöra de uppgifter som ankommer på valnämnd samt ansvara för genomförande av val eller folkomröstning enligt vallagen, folkomröstningslagen samt lagen om kommunala folkomröstningar.

Ekonomisk ram för valnämnden 2027 (mnkr)

Valnämndens fastställda budget för 2026 (beslut i juni 2025)	-19,94
Valnämndens tilldelning enligt förslag i planeringsdirektiv 1	
Tillskott enligt beslutad flerårsbudget	16,34
Av kommunfullmäktige beslutade justeringar i juni 2026	
Ekonomisk tilldelning för 2027	**-3,60**
Ökad ekonomisk tilldelning 2027 jämfört med 2026	16,34

Motiv för ökad/minskad tilldelning

- Motivering 1
- Motivering 2

Tilläggsuppdrag

Tilläggsuppdrag Valnämnden
Tilläggsuppdrag 2027:1
Tilläggsuppdrag 2027:2
Tilläggsuppdrag 2027:3

Äldrenämnden

Grunduppdrag

Äldrenämnden ansvarar för kommunens insatser inom äldreomsorg samt hälso- och sjukvård på primärvårdsnivå i den enskildes hem för personer 65 år och äldre.

Äldreomsorgens insatser är frivilliga och ges efter en ansökan från den enskilde och utifrån en individuell bedömning.

Äldrenämndens övergripande uppdrag är att främja självständighet och kvarboende. Detta sker genom förebyggande verksamhet, information kring seniorlivet och aktiviteter som främjar hälsa och välmående hos den enskilde.

Äldrenämndens ger service, vård och omsorg i form av hemtjänst och hemsjukvård samt stöd i form av dagverksamhet, korttidsboende samt stöd och avlastning för anhöriga. Är den enskilde i behov av heldygnsomsorg och omfattande hälso- och sjukvård bedöms behov av plats på ett vård- och omsorgsboende.

Ekonomisk ram för äldrenämnden 2027 (mnkr)

Äldrenämndens fastställda budget för 2026 (beslut i juni 2025)	-1 511,64
Äldrenämndens tilldelning enligt förslag i planeringsdirektiv 1	
Tillskott enligt modell	-67,55
Justering till PKV per invånare för relevant åldersintervall	-1,01
Av kommunfullmäktige beslutade justeringar i juni 2026	
Xx	-x,xx
Yy	-y,yy
Ekonomisk tilldelning för 2027	**-1 580,20**
Ökad ekonomisk tilldelning 2027 jämfört med 2026	-68,56

Motiv för ökad/minskad tilldelning

- Motivering 1
- Motivering 2

Tilläggsuppdrag

Tilläggsuppdrag Äldrenämnden
Tilläggsuppdrag 2027:1
Tilläggsuppdrag 2027:2
Tilläggsuppdrag 2027:3

Kommungemensamma nämnder

Umeå kommun har fyra gemensamma nämnder med andra kommuner. Budget för dessa hanteras i samråd med övriga deltagande kommuner och fastställs av Umeå kommunfullmäktige. Umeås andel av de kommungemensamma nämndernas tilldelning ingår i det totala budgetbeslutet och framgår i tabell 1.

Umeå kommunföretag och de kommunala bolagen

För bolag framgår grunduppdraget i bolagsordning och konkretiseras genom bolagets ägardirektiv. Inriktningsmål destinerade till enskilda bolag framgår i avsnittet Inriktningsmål och program. Tilläggsuppdrag riktade till ett eller flera av de kommunala bolagen framgår i nedanstående tabell.

Tilläggsuppdrag UKF/kommunala bolag
Tilläggsuppdrag 2027:1
Tilläggsuppdrag 2027:2
Tilläggsuppdrag 2027:3

Inriktningsmål och program

Kommunfullmäktige styr med inriktningsmål och program Kommunfullmäktige fastställde i mars 2021 riktlinjer för aktiverande styrning i Umeå kommun, där framgår att kommunfullmäktige använder inriktningsmål för att skapa riktning och förändring i en avgränsad fråga eller inom ett avgränsat område som är gemensamt för flera kommunala aktörer.

- Inriktningsmålen kan syfta till att skapa såväl utvecklings- som driftskapacitet
- Inriktningsmålen berör alltid flera kommunala aktörer.
- Inriktningsmålen bör vara långsiktiga och gälla för minst en mandatperiod.
- Inriktningsmålen ska vara minst 3 och maximalt 9

Ett givet inriktningsmål ska enbart destineras till de namngivna nämnder och bolag som:

- särskilt ska prioritera arbete med just detta inriktningsmål
- bedöms ha de reella förutsättningar som krävs för att inriktningsmålet ska uppnås

På följande sidor presenteras kommunens inriktningsmål med tillhörande program. Även om inte alla nämnder är direkt involverade i arbetet med ett givet inriktningsmål och program så förväntas alla nämnder verka för att inriktningsmålen ska uppfyllas och att program med fokusområden och åtgärder kan verkställas. Eventuella inriktningsmål som destineras till bolag ska infogas i bolagets ägardirektiv varpå förändrat ägardirektiv fastställs vid bolagstämma och därefter anmäls till kommunfullmäktige.

Ett program fungerar som en konkretisering och inramning av respektive inriktningsmål som kommunfullmäktige antar. Ett program omfattar nya eller befintliga planer, strategier, projekt, tilläggsuppdrag, samverkansavtal och överenskommelser som bedöms vara relevanta och väsentliga för kommunens möjligheter att nå det inriktningsmål som programmet ska stödja. Ett program berör oftast flera nämnder och bolagsstyrelser.

Kommunstyrelsen har ansvar och mandat att upparbeta, upprätthålla och vid behov utveckla kommungemensam modell för programhantering.

Varje program inleds med beskrivning av vad som ska prioriteras och utgöra fokusområden under kommande planeringsperiod. För att följa och analysera kommunkoncernens utveckling mot målbilden kan kommunövergripande indikatorer kopplas till varje inriktningsmål. I varje program finns även förteckning över de styrande dokument som inryms i programmet.

Inriktningsmål

Mål 1. Umeås tillväxt ska klaras med social, ekologisk, kulturell och ekonomisk hållbarhet med visionen om 200 000 medborgare år 2050.

Samordningsansvar: kommunstyrelsen.

Mål 1 destineras särskilt till: kommunstyrelsen, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden, byggnadsnämnden, tekniska nämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Umeå energi, AB Bostaden, Vakin samt Infrastruktur i Norr AB.

Mål 2. Umeå ska växa hållbart utan några utsatta områden

Samordningsansvar: kommunstyrelsen

Mål 2 destineras särskilt till: individ- och familjenämnden, för- och grundskolenämnden, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden, fritidsnämnden, kulturnämnden, tekniska nämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, byggnadsnämnden, samt Umeå kommunföretag, AB Bostaden och UPAB.

Mål 3. Umeå kommun ska skapa förutsättningar för kvinnor och män att ha samma makt att forma samhället såväl som sina egna liv

Samordningsansvar: kommunstyrelsen.

Mål 3 destineras särskilt till: för- och grundskolenämnden, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden, individ- och familjenämnden, tekniska nämnden, byggnadsnämnden, äldrenämnden, samt Umeå kommunföretag.

Mål 4. Umeå ska vara klimatneutralt till 2040 Samordningsansvar: kommunstyrelsen.

Mål 4 destineras särskilt till: kommunstyrelsen, byggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, tekniska nämnden, Umeå kommunföretag, AB Bostaden, Umeå energi, samt Vakin.

Program för tillväxt

Programmet är en konkretisering av inriktningsmål 1 - Umeås tillväxt ska klaras med social, ekologisk, kulturell och ekonomisk hållbarhet med visionen om 200 000 medborgare år 2050.

Programmets syfte är att prioritera och lyfta viktiga fokusområden, faktorer och förmågor som Umeå behöver utveckla för att kunna bibehålla och stärka tillväxten. Umeå är på god väg men samtidigt behöver vi stärka arbetet inom angivna områden.

Följande fokusområden prioriteras för perioden 2026-2029:

1. **Bostadsbyggande och attraktiva livsmiljöer**

Med en växande befolkning måste fler bostäder tillkomma och vi måste fortsätta växa med människorna i fokus. Nya bostäder ska komplettera befintliga stadsdelar och tätorter, samt tillkomma inom kollektivtrafikstråk. Nya bostadsområden ska ha hög täthet. Ett svagt bostadsbyggande är en tydlig hämmare av tillväxt och motsatt, en hög takt i bostadsbyggandet driver tillväxt och stärker även för Umeå viktiga branscher såsom bygg och fastighet. Planberedskapen måste öka i kommunen och målet är ge förutsättningar för minst 2000 bostäder per år. Huvudansvar: KS, BN

2. **Universiteten som tillväxtmotorer**

Universiteten har varit den enskilt viktigaste faktorn bakom Umeås starka tillväxt. Platsen Umeå och Umeå kommun har på många olika sätt växt ihop med universiteten och samverkan sker både på övergripande nivå men även brett inom områden som tex gemensamma innovationsmiljöer, kompetensförsörjning och talangattraktion. Huvudansvar: KS, PN, GVN

3. **Etableringar och företagens tillväxt**

Fokus på arbetstillfällen och hur vi kan nyttja och stärka Umeås diversifiering och förmåga att växa inom alla sektorer. Men även ett starkt fokus på att stärka Umeås förmåga att attrahera, omhänderta och utveckla etableringar utifrån omvärldens efterfrågan på ren energi och att Umeås specifika styrkor tillvaratas. Huvudansvar: KS, Umeå Energi

Uppföljning

Berörda nämnder och bolagsstyrelser ska årligen redovisa resultatet av sitt arbete med att uppfylla de uppställda målen till kommunstyrelsen. Kommunstyrelsen följer årligen upp program och handlingsplan i ordinarie programuppföljning. Kommunstyrelsen kan sedan revidera handlingsplanen vid behov. Revidering ska ske genom gemensam beredning.

Näringslivsavdelningen och avdelningen Övergripande planering har uppdrag från kommunstyrelsen att vara programansvariga och har därmed det operativa ansvaret för samordning, uppföljning och utvärdering av programmet. Indikatorer kommer att tas fram i respektive handlingsplan.

Riktade utvecklingsanslag för tillväxtområdet

Anslag (tkr)	Budget 2026	Budget 2027	Plan		
			2028	2029	2030
Utvecklingsanslag tillväxt	34 904	34 904	34 904	34 904	34 904

Relaterade dokument

Övergripande styrdokument

- Strategisk plan 2016–2028
- Umeå kommuns Översiktsplan
- Umeå kommuns Bostadsförsörjningsprogram

Övriga relaterade dokument

- Umeås stadsdelar – så står det till
- CEMR-deklarationen (jämställdhet)
- Globala målen – Agenda 2030
- Social progress declaration

Program för social hållbarhet

Programmets syfte är att bidra till att uppnå kommunens ambitioner att motverka ökade skillnader mellan medborgarna, genom att bygga kommunen och verksamheterna så jämställt och jämlikt som möjligt, och aktivt arbeta för att skapa goda livsvillkor för alla. En socialt hållbar kommun är inkluderande, trygg och skapar förutsättningar för välbefinnande för alla invånare. Det är viktigt att även ha ett intersektionellt perspektiv, där fler maktordningar synliggörs och beaktas.

Programmet är en konkretisering av inriktningsmål två och tre: Umeå ska växa hållbart utan några utsatta områden, samt Umeå kommun ska skapa förutsättningar för kvinnor och män att ha samma makt att forma samhället såväl som sina egna liv.

Det finns en stark koppling mellan målen då social hållbarhet är komplext och kräver bred samverkan mellan aktörer på alla nivåer för att möta de gemensamma samhällsutmaningarna. I arbetet med social hållbarhet är ett helhetsperspektiv av stor betydelse, så att insatser inte enbart sker punktvis för särskilda platser eller särskilda grupper. Dessa inriktningsmål är sammanhängande dimensioner av det som gemensamt utgör social hållbarhet och bör inte hanteras separat från varandra.

Programmets fokus är på de övergripande utvecklingsområden där samverkan mellan olika förvaltningar, och med de kommunala bolagen, är avgörande för att uppnå inriktningsmålen. Arbetet för social hållbarhet ska även fortsätta främja sociala innovationer och medskapande mellan offentlig sektor, civilsamhälle, näringsliv, forskarsamhälle och alla andra som bor och verkar i Umeå.

Fokusområde 1 - Umeå ska växa hållbart utan några utsatta områden

Umeå ska växa till en hållbar storstad utan storstadens problem. Tillväxtmålet ska klaras utan att äventyra kommunens höga värden när det gäller tillit, trygghet och social sammanhållning, och utan att utveckla utsatta områden enligt polisens definition[4] .För att uppnå det målet är det avgörande att arbeta långsiktigt och i samverkan med två delmål:

1.1 Stärka inkludering och jämlikhet

När människor med olika etnisk bakgrund och/eller ekonomiska förutsättningar inte bor på samma områden, träffas på samma arbetsplatser eller möts i föreningslivet så minskar den sociala sammanhållningen. Därför är det viktigt att:

[4] Se polisens förklaring av hur de arbetar med sin klassificering: Utsatta områden | Polismyndigheten

- Främja goda och jämlika levnadsvillkor samt jämlika möjligheter för alla, genomförebyggande folkhälsoarbete, tillgång till utbildning, särskilt stöd till personer som står långt från arbetsmarknaden, och ett fördjupat arbete med att förhindra diskriminering och säkerställa jämlika möjligheter, inklusive inom den kommunala organisationen. Det är viktigt att särskilt främja goda uppväxtvillkor för barn och unga, oavsett föräldrarnas bakgrund, inkomst eller livsval, bland annat genom att motverka barnfattigdom.
- Skapa förutsättningar för social blandning, genom att öka flöden mellan stadsdelar, stärka mötesplatser, utveckla trygga och tillgängliga boendemiljöer och ett blandat bostadsbestånd där människor med olika ekonomiska förutsättningar har möjlighet att bo nära varandra.
- Stärka möjligheterna för dialog och delaktighet för att alla ska känna att de är en del av samhället och har möjlighet att göra sina röster hörda. Barn och ungdomars rätt till delaktighet och inflytande i kommunens utveckling ska säkerställas, i enlighet med Barnkonventionens grundläggande principer.

1.2 Förebygga brottslighet och våld

I Umeå ska brottsligheten fortsatt vara låg och tryggheten hög[5]. Därför är det viktigt att i samverkan mellan kommun, polis och andra aktörer:

- Förebygga och motverka organiserad brottslighet, eftersom den utgör ett systemhot mot ett tryggt, öppet och demokratiskt samhälle[6]. Fokus bör ligga på att förebygga rekrytering av barn och unga till kriminella gäng (det arbete som pågår inom Umeå växer tryggt och säkert), samt att minska den organiserade brottslighetens påverkan och inkomstkällor genom att motverka narkotikahandel, välfärdsbrott, arbetslivskriminalitet, människohandel, infiltration och otillåten påverkan.
- Förebygga våld genom att öka medvetenheten om våld hos medborgarna och kompetenshöja kommunens medarbetare, i synnerhet de som arbetar med barn och unga. Två särskilt prioriterade områden utifrån kommunens lägesbild av brottsligheten är mäns våld mot kvinnor samt våld mot och mellan barn. Fokus bör ligga på förebyggande arbete, samt på att erbjuda snabbt och samordnat stöd till särskilt utsatta brottsoffer, och att utveckla riktade insatser för våldsutövare.

[5] För mer data om brottslighet och trygghet i Umeå kommun, se Brottsligheten i Umeå - Lägesbild 2023
[6] Se Regeringens skrivelse 2023/24:67 Motståndskraft och handlingskraft – en nationell strategi mot organiserad brottslighet

I arbetet ingår att utveckla hur kommunen mellan olika förvaltningar kan arbeta mer tillsammans, samt med andra aktörer och civilsamhället, detta i syfte att förbättra och utveckla arbetsmetoderna för att skapa ännu bättre förutsättningar för tidiga insatser och långsiktiga verksamheter.

Fokusområde 2 - Umeå kommun ska skapa förutsättningar för kvinnor och män att ha samma makt att forma samhället såväl som sina egna liv.

Jämställdhet är en övergripande strategisk fråga för kommunen och ska även fortsatt genomsyra samtliga program och verksamheter genom ett aktivt jämställdhetsarbete inom ramen för sina grunduppdrag. För att främja den sociala hållbarheten är det särskilt viktigt att:

2.1 Fortsätta arbetet med jämställd stadsplanering

Arbete med jämställdhet i samhällsutvecklingen har varit en central del av utformningen av staden i över fyra decennier. Umeå är en ledande stad i Europa inom jämställd och hållbar stadsutveckling. För att skapa en stad som är inkluderande och rättvis för alla invånare är både bredd och spets nödvändiga i arbetet:

- Systematiskt integrera ett jämställdhetsperspektiv i utvecklingen av det offentliga rummet för att bygga en hållbar stad med och för de som ska leva i den. Detta innebär att säkerställa att alla, oavsett kön, kan vistas och röra sig i staden på lika villkor. Detta inkluderar även att ta hänsyn till olika behov och livsvillkor i planeringen och utformningen av offentliga platser.
- Genomföra särskilda pilotsatsningar för att flytta fram positionerna inom jämställd stadsplanering och aktivt utmana rådande maktstrukturer. Dessa satsningar kan inkludera innovativa projekt och initiativ som syftar till att främja jämställdhet på nya och kreativa sätt.

Exempel på sådana satsningar kan vara att utveckla nya metoder för medborgardialog, testa nya teknologier och att främja sociala innovationer och medskapande mellan offentlig sektor, civilsamhälle, näringsliv, forskarsamhälle och alla andra som bor och verkar i Umeå.

2.2 Systematiskt utmana och ifrågasätta könade maktrelationer i arbetet med hållbar utveckling

Enligt Parisavtalet ska klimatomställningen och arbete för klimatanpassning främja jämställdhet. Parisavtalet säger också att utsläppsminskningar ska och kan utföras inom ramen för hållbar utveckling, där jämställdhet utgör ett av målen enligt Agenda 2030.

I takt med klimatomställningen är det viktigt att säkerställa en rättvis fördelning av makt, inflytande och resurser i samhället som innebär att vinsterna kommer flertalet till del samtidigt som kostnaderna och ansvaret fördelas efter bärkraft. Rättvisa är också centralt för att skapa acceptans för den hållbara utvecklingen.

Grunden i jämställdhetsarbetet handlar om att synliggöra livsvillkor och erfarenheter för flickor och pojkar, kvinnor och män i vår kommun, och vilka konsekvenser dessa får, för att utifrån denna analys genomföra åtgärder för en jämnare fördelning av makt och resurser samt för att skapa förutsättningar för alla att ha samma makt och möjlighet att påverka sin livssituation.

Uppföljning

Berörda nämnder och bolagsstyrelser ska årligen redovisa resultatet av sitt arbete med att uppfylla de uppställda målen till kommunstyrelsen. Kommunstyrelsen följer årligen upp program och handlingsplaner i ordinarie programuppföljning. Kommunstyrelsen kan sedan revidera handlingsplanen vid behov. Revidering ska ske genom gemensam beredning.

Relaterade dokument

- Strategisk plan för Umeå kommun 2016–2028
- Umeå kommuns översiktsplan
- Umeå kommuns bostadsförsörjningsprogram
- Umeå kommuns program för hållbar landsbygdsutveckling
- Kulturpolitiskt program för Umeå kommun
- Program för tillgänglighet i Umeå kommun
- Avsiktsförklaring för en god, jämlik och jämställd hälsa i Västerbotten
- Umeå kommuns handlingsplan mot barnfattigdom
- Kommungemensam handlingsplan för det suicidförebyggande arbetet
- Överenskommelse om samverkan för att förbättra kompetensförsörjningen och påskynda individers etablering i arbetslivet mellan Arbetsförmedlingen, Umeåregionens kommuner och Samordningsförbundet
- Överenskommelse om samverkan och prioriteringar mellan Umeå kommun och Polismyndigheten 2025–2027
- Medborgarlöften Umeå 2025-2027
- Brottsligheten i Umeå - lägesbild 2023
- Strategi för jämställdhetsarbete i Umeå kommun
- Den europeiska deklarationen för jämställdhet på lokal och regional nivå (CEMR deklarationen)
- Länsstrategi Ett jämställt Västerbotten 2023–2030

Program för Klimatneutrala Umeå 2040

Programmet är en konkretisering av inriktningsmål 4 - Umeå ska vara klimatneutral till 2040

Programmets syfte är att minska utsläppen av växthusgaser för att bidra till att minska den globala uppvärmningen och de klimatförändringar som medföljer, i enlighet med Parisavtalet. Kommunfullmäktige har i februari 2020 antagit lokala miljömål och beslutat att Umeå ska vara klimatneutralt 2040[7], dvs ha nettonollutsläpp av växthusgaser.

Umeå kommunkoncern genomförde en nulägesanalys[8] av de utsläpp av växthusgaser som uppstår från den egna verksamheten. Analysen grundade sig på 2019 års tillgängliga data och visade att koncernen ger upphov till ungefär 20 % av de territoriella växthusgasutsläppen inom Umeå kommun.

Mot denna bakgrund ska följande fokusområden prioriteras för perioden:

Fokusområde 1 – Transporter

Transporter har stor betydelse för klimatpåverkan – de står för ungefär hälften av all klimatpåverkan i Umeå. Därför kommer det behövas stora förändringar på det området för att klara klimatmålen. Samtidigt är transporter väldigt viktiga för att samhället ska fungera. Stadens alla aktörer och invånare behöver därför vara delaktiga i arbetet med att minska transporternas och resornas klimatpåverkan.

Umeå kommuns arbete med att bli ett mer transporteffektivt samhälle och minska klimatpåverkan från resor och transporter utgår från översiktsplanen och de strategier som finns där. Det finns flera redan beslutade program och styrdokument (se nedan), där strategierna konkretiseras – det är av största vikt att de åtgärderna effektbedöms och genomförs.

Fokusområde 2 - Bygg och anläggning

Bygget av nya hus, vägar och annan infrastruktur genererar stora klimatutsläpp. Samtidigt måste de byggnader och den infrastruktur som redan finns underhållas, vilket också medför utsläpp. En växande kommun behöver fler bostäder, utbyggnad av den kommunala servicen,

[7] Klimatneutralt Umeå 2040 - Klimatneutralt Umeå innebär att senast år 2040 ska Umeå inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Målet innebär att utsläppen av växthusgaser från Umeå ska vara minst 85 procent lägre år 2040 än utsläppen år 1990. (Definitioner har samma betydelse som Sveriges klimatmål.)

[8] [4] Nulägesanalysen presenteras i Umeå kommunkoncerns åtgärdsprogram för miljömålen.

och förbättrade förutsättningar för industri och företag att etablera sig och växa. Därför kommer det att krävas stora förändringar i materialval och byggteknik för att minska byggsektorns klimatpåverkan.

Fokusområde 3 - Energi, el och fjärrvärme

För att minska klimatutsläppen behövs en samhällsomställning och livsstilsförändringar med ett ökat fokus på bland annat energieffektivisering i byggnader, energirådgivning till privatpersoner och företag samt fortsatt utveckling av produktion av el och fjärrvärme och metoder för koldioxidinfångning.

Produktion och användning av el och fjärrvärme står för omkring en femtedel av Umeås totala växthusgasutsläpp. I och med Umeås tillväxt med fler bostäder och utveckling av industrier tillsammans med en elektrifiering av hela samhället inklusive transportsektorn kommer dessutom användningen av el att öka i Umeå liksom uttaget av effekt.

Fokusområde 4 - Cirkulär ekonomi

För att skapa hållbara affärsmodeller och samtidigt klara klimatmålen är det viktigt att ställa om från en linjär ekonomi till en så kallad cirkulär ekonomi. En linjär ekonomi bygger på att naturresurser utvinns, produceras, konsumeras och sedan blir till avfall. En cirkulär ekonomi bygger i stället på kretsloppstänkande, alltså att material och produkter återanvänds eller återvinns för att fortsätta skapa värde så länge som möjligt. Det handlar bland annat om att verka för ökad återvinning, matavfallsutsortering och användning av fjärrvärme liksom om olika satsningar på återbruk och reparationer.

Fokusområde 5 - Övergripande insatser

För att klara klimatmålen måste konkreta insatser inom områden med stor klimatpåverkan kompletteras med mer övergripande insatser för att utveckla kommunkoncernens förmåga att bidra till Umeås klimatomställning. Det handlar om exempelvis metodutveckling inom uppföljning, upphandling och klimatinvesteringsplaner samt kunskapshöjning och samarbete lokalt till internationellt. Även ledning, styrning och organisation likt etablering av gemensamma styr- och arbetsgrupper utifrån prioriterade områden är viktigt.

Uppföljning

Kommunstyrelsen har samordningsansvar för programmet och har därmed det övergripande ansvaret för uppföljning och utvärdering.

Kommunstyrelsen följer årligen upp program och handlingsplan i ordinarie programuppföljning. En viktig del i programuppföljningen är att säkerställa om programmet uppnår sitt syfte.

Berörda nämnder och bolagsstyrelser ska årligen redovisa resultatet av sitt arbete med att uppfylla de uppställda fokusområdena till kommunstyrelsen. Kommunstyrelsen kan sedan revidera handlingsplanen vid behov. Revidering ska ske genom gemensam beredning.

Flera kommunala bolag, ex. Umeå Energi, Bostaden och VAKIN upprättar årligen hållbarhetsredovisningar. Där redovisas bland annat utsläpp från egna transporter, energianvändning och energiproduktion och relevanta mätetal ingår som en del i uppföljningen av programmet.

För varje fokusområde finns indikatorer som följs upp i programrapporteringen. Några av de viktigaste indikatorerna är förändring av territoriella samt kommunorganisatoriska CO2e-utsläpp, andel hållbart resande liksom användning av fossila bränslen. Det finns ytterligare behov av att utveckla uppföljningen inkl. indikatorer för vissa fokusområden och konsumtionsbaserade utsläpp.

För att bistå i utveckling och utvärdering av klimatarbetet inrättas ett klimatråd som arbetar på uppdrag av kommunstyrelsen. Rådet ska konstruktivt bidra till Umeås inriktningsmål och program för klimat, och kan bestå av forskare från Umeå universitet och SLU.

Relaterade dokument till program för klimatneutralitet

Styrdokument antagna av KF/KS

- Avfallsplan för Umeåregionen (KF 2020)
- Cykeltrafikprogram (KF 2018)
- Energiplan (KF 2025)
- Fotgängarprogram för Umeå (KF 2019)
- Godstrafikprogram (KF 2018)
- Inköps- och upphandlingspolicy (KF 2025)
- Kollektivtrafikprogram (KF 2021)
- Strategiska planen (KF 2016)
- Umeå kommuns Översiktsplan (KF 2018)
- Umeås lokala miljömål (KF 2020)
- Åtgärdsprogrammet för renare luft (KF 2015)
- Resepolicy (KF 2023)

Kommande styrdokument

- Arkitekturpolicy/träbyggnadsstrategi
- Handlingsplan för cirkulär ekonomi

Undertecknade åtaganden

- Klimatkontrakt 2030
- Circular Cities Declaration
- Covenant of Mayors
- Cities Race to Zero
- Umeå klimatfärdplan

Umeå kommunkoncerns bolag

- Affärsplan Bostaden
- Affärsplan Vakin
- Affärsplan UPAB
- Affärsplan Umeå Energi
- Hållbarhetspolicy -Umeå Energi
- Hållbarhetsstrategi -Bostaden

- Kollektivtrafikplan 2025-2028 (KF 2025)
- Ägardirektiv för de kommunala bolagen
- Miljöledningssystem (ISO 14 001) Umeå Energi, Vakin, delar av Umeå kommun

Personalpolitiska mål och uppdrag

Välfärden står inför stora utmaningar gällande finansiering och personalbrist. Det behövs därför nya arbetssätt för att klara utmaningarna och här ger digitaliseringen avgörande möjligheter. Kommunen behöver också förbättra samverkan över förvaltningsgränserna och med andra organisationer.

Mål 5. Umeå kommun ska klara kompetensförsörjningen genom att vara en attraktiv arbetsgivare och spegla mångfalden i samhället. Samordningsansvar: personalnämnden.

Mål 6. Umeå kommun ska ha ledarskap som ges och ger förutsättningar för goda resultat, där riktvärdet för antalet medarbetare per chef inte är fler än 30. Samordningsansvar: personalnämnden.

Mål 7. Umeå kommuns sjukfrånvaro ska minska genom fokus på friskfaktorer och jämställda arbetsförhållanden. Samordningsansvar: personalnämnden.

God ekonomisk hushållning - Ekonomiska riktlinjer och finansiella mål

Finansiella mål

Mål 8. Resultatet i förhållande till skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning ska uppgå till 2 procent 2027-2030.

Regler för god ekonomisk hushållning

Kommunfullmäktige fastställde i december 2024 nya riktlinjer för god ekonomisk hushållning.

God ekonomisk hushållning innebär att under given tidsperiod är respektive nämnds och bolags ändamål/grunduppdrag tillgodosett, inom de finansiella och ekonomiska ramar som kommunfullmäktige angett och kommunens finansiella ställning är god.

I enlighet med fastställd riktlinje ska principerna för god ekonomisk hushållning omsättas i praktik genom att kommunen ska:

- Beakta principerna för god ekonomisk hushållning i årlig planerings- och budgetprocess
- Bedriva den kommunala verksamheten på ett ändamålsenligt och effektivt sätt.
- Upprätthålla en effektiv och ändamålsenlig organisation.
- Ha en god finansiell ställning i både kort (1 årigt) och långt (10 årigt) perspektiv.
- Vårda och underhålla fastigheter och andra tillgångar väl
- Ha ett proaktivt förhållningsätt och förmåga att i tid identifiera och genomföra nödvändiga åtgärder.
- Ha förmåga att identifiera och bedöma risker och konsekvenser som blir en följd av prioritering och vägval.
- Ha förmåga att genomföra prioriteringar och vägval som är nödvändiga för att bedriva ändamålsenlig verksamhet inom de ekonomiska och finansiella ramar som kommunfullmäktige angett.
- Ha god kostnadskontroll och förmåga att hantera kostnadsmässiga avvikelser.

Finansiering av arbete med destinerade inriktningsmål

Nämnd ska årligen avdela medel för att möjliggöra satsningar/utveckling i enlighet med inriktningsmål destinerade till nämnd.

Uppföljning, analys och utvärdering

Återrapportering till kommunfullmäktige från kommunstyrelse, nämnder och bolag sker via årsredovisning över föregående kalenderår. Årsredovisning sammanställs av kommunstyrelsen och överlämnas till kommunfullmäktige och revisorer inför kommunfullmäktiges sammanträde i april. Förutom årsredovisningen ska kommunstyrelsen sammanställa och överlämna ett delårsbokslut över årets åtta första månader, delårsbokslutet inkluderar kommunstyrelse, nämnder och bolag. Delårsbokslutet överlämnas till kommunfullmäktige och revisorer senast 15 oktober.

För att förbättra kommunfullmäktiges insyn och möjlighet att hantera avvikelser sker även återapportering från nämnder, bolag och kommunstyrelse till kommunfullmäktige via en förenklad rapport för perioden januari – april. Den förenklade rapporten innehåller information relaterad till bolagens ekonomi samt nämndernas ekonomi och personalförhållanden.

Övrig uppföljning

De kommunala verksamheterna följs upp och utvärderas kontinuerligt. Uppföljning och utvärdering sker med syfte att följa nämnders och bolags grunduppdrag samt uppfyllelse av inriktningsmål och tilläggsuppdrag, men även att uppnå kvalitet och utveckling av kommunens strukturella förutsättningar/resurser. Uppföljning och utvärdering ger även signaler om behov av och underlag för att kunna korrigera grunduppdrag, inriktningsmål, planering eller resursfördelning. Uppföljning sker till exempel genom:

- uppföljning av grunduppdrag
- uppföljning av inriktningsmål & program
- uppföljning av tilläggsuppdrag
- resultatutvärderingar
- process- och kvalitetsuppföljning
- medborgar- och brukarundersökningar

- synpunkter och klagomål från medborgare och brukare
- uppföljning Intern kontroll
- förslag- och avvikelsehantering

Intern styrning och kontroll

Kommunfullmäktige har beslutat om riktlinjer för kommunens arbete med intern styrning och kontroll. Den interna kontrollen skall baseras på riskanalyser och innehålla lämpliga åtgärder mot prioriterade risker. För mer information se Riktlinjer för Intern styrning och kontroll.

Lagstadgade planer

Umeå kommun är enligt lag ålagd att utarbeta vissa kommunala planer. Dessa lagstadgade planer bereds på kommunfullmäktiges uppdrag av aktuell nämnd och beslutas av kommunfullmäktige (om så krävs i lagstiftningen) alternativt ansvarig nämnd.

Budget 2027 och plan 2028–2030 för nämnder och styrelse

Budgetram för nämnd innefattar medelstilldelning för samtliga kostnader för nämndens verksamhet och utgår från oförändrat PO-pålägg i förhållande till budgeten för 2026, 40,02 procent.

Budgetramarna är nettokostnadsramar för styrelse och nämnder. Ramarna har beräknats utifrån nuvarande organisation. Eventuella organisationsöversyner och/eller överföring av verksamheter till nytt ansvar regleras genom beslut om tekniska förändringar av budgetramarna.

Tabell 1. Budgetramar nämnder och styrelse 2027

Belopp i tkr

Nämnd/styrelse	Budget 2026	Budget 2027	Plan		
			2028	2029	2030
Kommunstyrelse*	-1 348 388	-1 410 709	-1 454 533	-1 486 545	-1 530 405
Teknisk nämnd	-1 633 700	-1 698 829	-1 777 895	-1 844 545	-1 925 072
För- och grundskolenämnd	-2 384 944	-2 425 008	-2 537 872	-2 633 011	-2 747 960
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnd	-680 839	-728 523	-762 430	-791 011	-825 545
Individ- och familjenämnd	-1 872 190	-1 943 419	-2 033 869	-2 110 114	-2 202 235
Äldrenämnd	-1 511 637	-1 580 200	-1 653 745	-1 715 740	-1 790 644
Byggnadsnämnd	-65 537	-68 150	-71 322	-73 996	-77 226
Miljö- och hälsoskyddsnämnd	-22 654	-23 557	-24 653	-25 578	-26 694
Kulturnämnd	-177 706	-184 790	-193 390	-200 640	-209 400
Fritidsnämnd	-166 268	-172 896	-180 943	-187 726	-195 922
Kommunfullmäktige	-4 048	-4 118	-4 186	-4 255	-4 326
Valnämnd	-19 938	-3 600	-3 700	-20 000	-3 800
Personalnämnd	-1 336	-1 389	-1 454	-1 508	-1 574
Umeåregionens brand- och räddningsnämnd	-104 497	-108 663	-113 720	-117 983	-123 134
Överförmyndarnämnd i Umeåregionen	-16 753	-17 421	-18 232	-18 915	-19 741
IT kapacitetsnämnd	-1 908	-1 984	-2 076	-2 154	-2 248
Umeåregionens nämnd för PA-system	-5 197	-5 404	-5 656	-5 868	-6 124
Summa nämndsramar	**-10 017 540**	**-10 378 660**	**-10 839 675**	**-11 239 589**	**-11 692 050**
Varav finansiella kostnader pensioner	-14 266	-28 457	-40 683	-36 558	-37 838
Summa verksamhetens nettokostnader (exkl finansiella kostnader)	**-10 003 274**	**-10 350 203**	**-10 798 992**	**-11 203 031**	**-11 654 212**

*Avser total ram för kommunstyrelsen vilken även innefattar av kommunfullmäktige beslutade åtaganden och finansiella kostnader för pensioner.

Tabell 2. Specifikation av kommunstyrelsens budgetram

Belopp i tkr

Kommunstyrelse	Budget 2026	Budget 2027	Plan		
			2028	2029	2030
Kraftverksamhet	107 000	107 000	107 000	107 000	107 000
Kollektivtrafik	-179 566	-185 566	-191 566	-197 566	-203 566
Umeå Folkets Hus	-26 821	-27 089	-27 360	-27 634	-27 910
Västerbottens Museum*	-19 093	-19 781	-20 493	-21 231	-21 995
Norrlandsoperan*	-35 645	-36 928	-38 257	-39 634	-41 061
Friskvårdsbidrag	-7 747	-7 825	-7 903	-7 982	-8 062
Fackliga förtroendemän	-14 235	-14 820	-15 368	-15 755	-16 152
Utdelning från UKF	0	0	0	0	0
Tillväxtanslag	-34 904	-34 904	-34 904	-34 904	-34 904
Anslag för oförutsedda behov och civil beredskap	-31 337	-31 337	-31 337	-31 337	-31 337
Avskrivningar	-620 757	-650 222	-660 677	-677 847	-691 432
Utrangeringar	-12 000	-12 000	-12 000	-12 000	-12 000
Pensioner nettokostnad	-180 381	-192 659	-202 914	-196 951	-203 844
Kommunstyrelsen administration, bidrag och politisk verksamhet övrigt	-292 902	-304 579	-318 755	-330 704	-345 142
Summa kommunstyrelse (inkl finansiella kostnader pensioner)	**-1 348 388**	**-1 410 709**	**-1 454 533**	**-1 486 545**	**-1 530 405**

*Utbetalning ska ske i enlighet med ägarsamråd och under förutsättning att Region Västerbotten fattar motsvarande beslut. Innan utbetalning bör modell för beräkning av lokalbidrag fastställas.

Tabell 3. Resultaträkning 2026–2030

Belopp i mnkr

	Budget 2026	Budget 2027	Plan		
			2028	2029	2030
Verksamhetens intäkter	2 345,6	2 425,0	2 534,6	2 631,3	2 740,7
Verksamhetens kostnader	-11 728,1	-12 125,0	-12 672,9	-13 156,5	-13 703,5
Avskrivningar	-620,8	-650,2	-660,7	-677,8	-691,4
Verksamhetens nettokostnader	**-10 003,3**	**-10 350,2**	**-10 799,0**	**-11 203,0**	**-11 654,2**
Skatteintäkter, statsbidrag och utjämning	10 249,8	10 769,7	11 195,3	11 639,9	12 103,1
Finansiella intäkter	307,0	313,7	384,5	509,0	533,8
Finansiella kostnader	-348,1	-373,6	-470,7	-620,7	-644,7
Fördelningsreserv för politiska prioriteringar		-144,3	-86,2	-92,4	-95,9
Resultat	**205,3**	**215,4**	**223,9**	**232,8**	**242,1**

Tabell 4. Finansieringsbudget 2026–2030

Belopp i mnkr

	Budget 2026	Budget 2027	Plan		
			2028	2029	2030
Tillförda medel					
Resultat	205,3	215,4	223,9	232,8	242,1
Avskrivningar	620,8	650,2	660,7	677,8	691,4
Pensionsavsättning	-28,2	-26,5	-22,1	-21,4	-22,1
Summa tillförda medel	**797,9**	**839,1**	**862,5**	**889,3**	**911,4**
Använda medel					
Nettoinvesteringar*	-1 611,9	-1 317,1	-1 058,5	-859,3	-792,8
Nettoutgifter mark- och exploatering	-161,7	-183,3	-174,8	-257,0	37,5
Summa använda medel	**-1 773,6**	**-1 500,4**	**-1 233,3**	**-1 116,3**	**-755,3**
Förändring av rörelsekapital	**-975,8**	**-661,3**	**-370,8**	**-227,0**	**156,1**

* Inklusive ombudgeteringar från tidigare år.

Tabell 5. Nyckeltal

	Budget 2026*	Budget 2027	Plan		
			2028	2029	2030
Nettokostnadernas (exkl avskrivningar) andel av skatteintäkter och generella statsbidrag	91,5%	90,1%	90,6%	90,4%	90,6%
Soliditet	31,1%	30,7%	30,9%	31,4%	32,5%
Självfinansieringsgrad inkl exploatering*	41,9%	52,8%	71,7%	81,6%	123,6%
Självfinansieringsgrad exkl exploatering*	45,6%	59,4%	83,6%	106,0%	117,8%
Låneskuld/invånare, tkr **	27,0	32,5	34,7	36,0	34,4

*****Justerat för prognos för bokslut 2025 inklusive ombudgeteringar av investeringar.

**Inklusive exploateringsintäkter, exklusive vidareutlåning till bolagen.

Investeringsramar 2026–2030

Tabell 6. Investeringsramar per nämnd

Belopp i tkr

Nämnd/styrelse	Budget 2026	Budget 2027	Plan		
			2028	2029	2030
Kommunstyrelsen	72 392	101 345	131 042	59 307	25 959
Teknisk nämnd	1 170 081	1 087 481	825 708	694 038	654 650
För- och grundskolenämnd	19 320	20 820	19 488	17 462	15 441
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnd	10 500	21 500	6 500	16 620	6 753
Individ- och familjenämnd	15 254	19 926	9 251	9 339	10 360
Äldrenämnd	24 437	22 437	28 626	20 222	40 214
Byggnadsnämnd	470	470	479	489	498
Miljö- och hälsoskyddsnämnd	282	282	287	293	299
Kulturnämnd	7 850	12 850	10 947	14 708	6 167
Fritidsnämnd	16 450	18 950	16 326	16 643	16 976
Valnämnd	500	500	510	520	531
Umeåregionens brand- och räddningsnämnd	47 582	10 550	9 344	9 631	14 924
Summa styrelse/nämnd	**1 385 117**	**1 317 110**	**1 058 509**	**859 273**	**792 772**
Ombudgeteringar*	226 793	0	0	0	0
Summa inkl ombudgeteringar	**1 611 910**	**1 317 110**	**1 058 509**	**859 273**	**792 772**
Mark- och exploatering - anläggningar	250 300	508 850	561 950	639 400	350 850
Summa inkl mark- och exploatering	**1 862 210**	**1 825 960**	**1 620 459**	**1 498 673**	**1 143 622**

*Ombudgeteringar från 2024 särredovisas 2026 och ingår i nämndernas investeringsramar 2027.

Tabell 7. Nya investeringsprojekt över 50 mnkr

Belopp i tkr

Projekt	Totalt 2027-2030	Total budget
Inga nya investeringsprojekt över 50 mnkr		

Redogörelse för ekonomin i de kommunala bolagen

Utifrån nya lagkrav ska kommunens budget innehålla en redogörelse för ekonomin i de kommunala bolagen. Då bolagen står inför väsentliga investeringsbehov är det investeringsprognoserna och dess inverkan på de ekonomiska förutsättningarna som lyfts fram för Umeå kommun. Det bör dock observeras att kommunfullmäktige inte beslutar om investeringarna, utan det är endast en information. Vilka investeringar som ska genomföras beslutar respektive bolag själva. Fullmäktige ska dock ta ställning innan principiellt viktiga beslut fattas i de kommunala bolagen, exempelvis beslut om stora investeringar. Under planeringsperioden planeras dock inte för några sådana investeringar, utan kommunfullmäktige styr bolagen genom ägardirektiv och genom de kreditlimiter som fastställs inför varje budgetår.

Under perioden 2026-2030 uppgår den samlade investeringsprognosen för bolagskoncernen till ca 14,5 miljarder kronor, vilket innebär i snitt 2,9 miljarder per år. De största investeringarna planeras inom Umeva, AB Bostaden samt Umeå energi AB. Dessa bolag är de största bolagen i koncernen och de står för 72 procent av bolagskoncernens samlade investeringsvolym dessa år.

Inom Umeva, kommunens VA-bolag, handlar den ökade investeringsnivån under perioden om investeringar för vattenförsörjning. Inom Umeå energi investeras det i värme, elnät samt grön omställning och inom AB Bostaden beräknas nyproduktion av bostäder komma i gång framför allt under 2027-2028. Även ett nytt vård- och omsorgsboende ligger i planen. Bolagens investeringar är kassaflödesgenererande, dvs självbärande inom respektive bolag. I prognosen för övriga UKF inkluderas uppförande av koncerngemensamt kontor 2028-2029. Inom bolagskoncernen finns dock infrastrukturinvesteringar som inte är självbärande i det korta perspektivet, men som finansieras inom UKF-koncernen som helhet. Den största är renovering och utbyggnad av Umeå hamn. Detta åtagande innebär att det inte planeras för någon utdelning från UKF till kommunen under planeringsperioden.

Nedanstående tabell visar de prognosticerade investeringsvolymerna för bolagskoncernen för 2026-2030, där de helägda bolagen framgår enskilt.

Tabell 8. Prognos investeringsramar bolagskoncern

Belopp i mnkr

	2026	2027	2028	2029	2030
Umeå Energi	546	958	990	594	400
Bostaden	664	615	707	695	450
Umeva	613	1 052	871	919	432
INAB	9	102	450	400	100
Hamnen	280	365	869	323	205
Övriga UKF	93	118	445	175	10
Totalt UKF	**2 205**	**3 211**	**4 332**	**3 106**	**1 597**

Förslag till investeringsbudget 2027 och plan 2028-2030

Nämnd	Status/Kategori	Budget 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Summa 2027-2030
Teknisk nämnd		**1 087 480**	**825 708**	**694 038**	**654 650**	**3 261 877**
Fastigheter		**740 581**	**388 513**	**388 072**	**408 073**	**1 925 238**
Brand- och räddningsnämnd		69 000	0	0	0	**69 000**
Brandstation Signalvägen, funktioner maa höjd beredskap	Påbörjad	14 000	0	0	0	**14 000**
Brandstation Umeå Östra	Påbörjad	55 000	0	0	0	**55 000**
Fritidsnämnd		2 900	224	229	233	**3 587**
Athena fritidsgård	Påbörjad	2 900	0	0	0	**2 900**
Ram lokalanpassningar Fritid	Årligt ramanslag	0	224	229	233	**687**
För- och grundskolenämnd		295 150	154 649	73 550	40 253	**563 602**
Brännlands skola (paviljong, tillgänglighet)	Påbörjad	10 000	0	0	0	**10 000**
Carlslundsskolan åk 7-9 nybyggnad sex paralleller	Påbörjad	500	0	0	0	**500**
För- och grundskolegårdar solskydd, belysning, lek	Årligt ramanslag	3 300	3 366	3 433	3 502	**13 601**
Förskola Hissjö 2 avd	Ej påbörjad	8 000	14 000	0	0	**22 000**
Förskola Innertavle 4 avd	Ej påbörjad	0	1 000	25 400	15 000	**41 400**
Förskola Mariedal 6 avd	Påbörjad	200	0	0	0	**200**
Förskola Stöcke 6 avd	Påbörjad	20 000	41 100	0	0	**61 100**
Förskola Sörmjöle 4 avd	Ej påbörjad	0	0	1 000	20 000	**21 000**
Förskola Tavelsjö 6 avd	Ej påbörjad	0	20 000	42 000	0	**62 000**
Förskola Yttersjö 4 avd	Ej påbörjad	42 000	1 000	0	0	**43 000**
Grisbackaskolan kök matsal 4 klassrum	Påbörjad	3 000	0	0	0	**3 000**
Grubbeskolan 2 klassrum, matsal	Påbörjad	12 500	12 500	0	0	**25 000**
Hedlundaskolan F-6 utbyggnad till två paralleller	Påbörjad	7 000	0	0	0	**7 000**
Obbola skola F-9 utbyggnad två klassrum	Påbörjad	12 000	0	0	0	**12 000**
Ram anpassningar förskola	Årligt ramanslag	550	561	572	584	**2 267**

Ram anpassningar grundskola	Årligt ramanslag	1 100	1 122	1 144	1 167	**4 534**
Rödängsskolan nybyggnad en parallell F-3	Ej påbörjad	75 000	0	0	0	**75 000**
Stöcke skola nybyggnad två paralleller F-3	Ej påbörjad	100 000	60 000	0	0	**160 000**
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnd		36 100	1 122	0	0	**37 222**
Ram anpassningar Gym-Vux	Påbörjad	1 100	1 122	0	0	**2 222**
Vasaskolan gymn elevökn	Påbörjad	35 000	0	0	0	**35 000**
Individ- och familjenämnd		110 941	32 934	75 007	69 383	**288 264**
Anp ny lokal för daglig verksamhet etapp 1	Ej påbörjad	10 000	0	0	0	**10 000**
Daglig verksamhet Magistervägen	Påbörjad	37 000	0	0	0	**37 000**
Förstärkt serviceboende Malmen 27 2 plan	Påbörjad	13 000	0	0	0	**13 000**
Gruppboende Gimoplan	Påbörjad	8 864	0	0	0	**8 864**
Gruppboende Holmsund 2 plan	Ej påbörjad	20 000	1 000	0	0	**21 000**
Gruppboende Stenmorgärdet	Ej påbörjad	0	13 496	7 000	0	**20 496**
Gruppboenden 2 per år	Ej påbörjad	0	0	49 200	50 200	**99 400**
Gruppboenden Prydnadsbusken 2 plan	Påbörjad	4 000	0	0	0	**4 000**
Ram anp DV, anp LSS-boende mm	Årligt ramanslag	18 077	18 438	18 807	19 183	**74 505**
Kulturnämnden		990	1 010	1 030	15 426	**18 455**
Bibliotek	Ej påbörjad	0	0	0	14 375	**14 375**
Ram anpassning/renovering bibliotek	Årligt ramanslag	990	1 010	1 030	1 051	**4 080**
Teknisk nämnd		212 000	192 964	220 534	173 441	**798 939**
Driftkontor TN kv Schablonen 8, 11	Ej påbörjad	0	15 000	0	0	**15 000**
Hippologum	Påbörjad	11 000	0	0	0	**11 000**
Kontor Magistervägen	Påbörjad	23 000	0	0	0	**23 000**
Kök ramanslag	Årligt ramanslag	11 000	11 220	11 444	11 673	**45 338**
Lokalanpassning ej spec.	Årligt ramanslag	22 000	22 440	22 889	23 347	**90 675**
Lokaloptimeringar TN	Årligt ramanslag	2 200	2 244	2 289	2 335	**9 068**
Reinvesteringar, pågående och generella	Årligt ramanslag	112 000	113 540	115 111	117 413	**458 064**
Stadshuset Östra Stallarna	Påbörjad	0	0	37 956	0	**37 956**
Åtgärdsprogram Bygg och anläggning Fastighetsinvesteringar klimat	Påbörjad	6 500	6 500	6 500	0	**19 500**
Åtgärdsprogram Energi Fastighetsinvesteringar (lönsamma)	Årligt ramanslag	12 100	11 220	11 444	11 673	**46 438**
Åtgärdsprogram Transporter Laddinfrastruktur tjänstefordon	Påbörjad	5 500	5 800	5 900	0	**17 200**

Ökad civilberedskap	Påbörjad	6 700	5 000	7 000	7 000	**25 700**
Äldrenämnd		13 500	5 610	17 722	109 337	**146 169**
Ram anpassning kommunala lokaler och boenden	Årligt ramanslag	5 500	5 610	5 722	5 837	**22 669**
Solgården VOB, anpassningar	Ej påbörjad	8 000	0	0	0	**8 000**
Sävar hemtjänstlokal/dagverksamhet dementa, del av VOB	Ej påbörjad	0	0	2 000	19 600	**21 600**
Sävar Vård- och omsorgsboende 60 pl	Ej påbörjad	0	0	10 000	83 900	**93 900**
Gator och vägar		**234 512**	**307 009**	**172 304**	**142 167**	**855 993**
Teknisk nämnd		234 512	307 009	172 304	142 167	**855 993**
Djupbäcken Klimatanpassning	Ej påbörjad	20 000	20 000	0	0	**40 000**
Fordon 7 år	Årligt ramanslag	7 700	7 854	8 011	8 171	**31 736**
GC/serviceväg resecentrum Drottningv	Ej påbörjad	2 185	0	0	0	**2 185**
GC-bro Sävarån	Ej påbörjad	13 030	15 600	0	0	**28 630**
GC-väg förläng Tomternavägen	Ej påbörjad	0	0	700	1 800	**2 500**
GC-väg förlängning parkering & resecentrum	Ej påbörjad	2 150	0	0	0	**2 150**
Humleparken inkl. GC	Ej påbörjad	3 000	3 500	0	0	**6 500**
Järnvägspassage Holmsund	Ej påbörjad	5 000	30 000	15 000	0	**50 000**
Kollektivtrafiknod Trandansen	Ej påbörjad	0	15 000	0	0	**15 000**
Kommun-& stadsdelssatsningar	Årligt ramanslag	2 200	2 244	2 289	2 335	**9 068**
Kontaktvägen	Ej påbörjad	2 000	10 000	7 500	0	**19 500**
Kungsvägen et 2	Påbörjad	1 000	7 000	0	0	**8 000**
Kungsvägen etapp 1	Påbörjad	11 250	6 750	0	0	**18 000**
Norra Obbolavägen	Ej påbörjad	1 405	3 595	0	0	**5 000**
Planskild Passage Tomterna	Ej påbörjad	11 258	11 258	0	0	**22 516**
Renmarkstorget	Påbörjad	0	15 000	0	0	**15 000**
Skravelsjövägen i Röbäck	Ej påbörjad	500	2 000	12 500	6 000	**21 000**
Snödeponi Brännland	Årligt ramanslag	6 000	0	0	0	**6 000**
Snötipp	Ej påbörjad	1 000	8 000	0	0	**9 000**
Sopkärl	Ej påbörjad	2 500	2 500	0	0	**5 000**
Storgatan	Påbörjad	2 000	4 588	4 587	0	**11 175**
Säkra anläggningarnas standard	Årligt ramanslag	81 559	82 930	84 328	86 015	**334 832**
Tegsbron	Ej påbörjad	0	0	5 000	5 000	**10 000**

Tvärån Klimatanpassning	Ej påbörjad	20 000	20 000	0	0	**40 000**
Utredningar inför investeringar	Årligt ramanslag	1 100	1 122	1 144	1 167	**4 534**
Väg 503	Påbörjad	10 000	10 000	9 500	9 500	**39 000**
Ålidhem stadsmiljö Gata	Ej påbörjad	935	3 000	0	0	**3 935**
Åtgärdsprogram Framkomlighetshöjande Kollektivtrafik	Ej påbörjad	3 750	3 750	0	0	**7 500**
Åtgärdsprogram Transporter Klimatanpassning	Årligt ramanslag	12 100	11 220	11 444	11 673	**46 438**
Åtgärdsprogram Transporter Trafiksäkerhet och Hållbara färdsätt	Årligt ramanslag	10 890	10 098	10 300	10 506	**41 794**
IT		**54 258**	**71 658**	**78 728**	**73 876**	**278 520**
Teknisk nämnd		54 258	71 658	78 728	73 876	**278 520**
Bildskärman och tillbehör	Årligt ramanslag	2 824	2 498	2 548	2 599	**10 470**
Datorer Umeå Kommun	Årligt ramanslag	21 181	28 463	29 033	29 613	**108 289**
Ram It FG	Årligt ramanslag	11 162	15 792	16 108	16 430	**59 491**
Ram It GY	Årligt ramanslag	13 399	14 236	14 521	14 811	**56 967**
Ram It infrastruktur	Årligt ramanslag	4 593	7 069	7 210	7 354	**26 225**
Skrivare som tjänst	Årligt ramanslag	1 100	3 600	9 309	3 069	**17 077**
Parker		**24 300**	**24 586**	**20 878**	**21 295**	**91 059**
Teknisk nämnd		24 300	24 586	20 878	21 295	**91 059**
Döbelns park	Ej påbörjad	4 000	0	0	0	**4 000**
Gatuträd	Årligt ramanslag	660	673	687	700	**2 720**
Lekparker	Årligt ramanslag	6 400	6 488	6 578	6 709	**26 175**
Olofsdals park	Ej påbörjad	0	4 000	0	0	**4 000**
Parker	Årligt ramanslag	8 400	8 488	8 578	8 749	**34 215**
Skog	Årligt ramanslag	2 200	2 244	2 289	2 335	**9 068**
Strandprom Alla broar runt	Årligt ramanslag	2 200	2 244	2 289	2 335	**9 068**
Utredningar allmänt	Årligt ramanslag	440	449	458	467	**1 814**
Övriga		**33 830**	**33 942**	**34 057**	**9 238**	**111 068**
Teknisk nämnd		33 830	33 942	34 057	9 238	**111 068**
Fastighet Inredning/ utrustning	Årligt ramanslag	330	337	343	350	**1 360**
Köp av bostadsrätter	Ej påbörjad	25 000	25 000	25 000	0	**75 000**
Maskiner (elektronik/digitalisering) MS	Årligt ramanslag	2 500	2 520	2 540	2 591	**10 152**
Ram Städ	Årligt ramanslag	5 500	5 576	5 653	5 766	**22 495**

Volym och arbetssätt MS	Årligt ramanslag	500	510	520	531	**2 061**
Kommunstyrelsen		**101 345**	**131 042**	**59 307**	**25 959**	**317 654**
Fastigheter		**40 000**	**40 000**	**40 000**	**0**	**120 000**
Kommunstyrelsen		40 000	40 000	40 000	0	**120 000**
Köp av fastigheter	Ej påbörjad	30 000	30 000	30 000	0	**90 000**
Medel till KS förfogande, civilberedskap	Ej påbörjad	10 000	10 000	10 000	0	**30 000**
IT		**4 400**	**4 488**	**4 578**	**4 669**	**18 135**
Kommunstyrelsen		4 400	4 488	4 578	4 669	**18 135**
Digitaliseringsreserv	Årligt ramanslag	4 400	4 488	4 578	4 669	**18 135**
Kraft		**23 707**	**39 292**	**13 442**	**19 977**	**96 418**
Kommunstyrelsen		23 707	39 292	13 442	19 977	**96 418**
Förnyelse Kraftverk	Årligt ramanslag	5 312	0	0	3 495	**8 807**
Investeringsprogram bygg	Årligt ramanslag	776	0	0	55	**831**
Investeringsprogram damm	Årligt ramanslag	5 558	10 857	6 204	10 260	**32 878**
Vidmakthållande Kraftverk	Årligt ramanslag	2 327	1 293	1 293	2 207	**7 118**
Övriga invest. Stornorrfors	Årligt ramanslag	9 735	27 143	5 946	3 960	**46 783**
Övriga		**33 238**	**47 262**	**1 287**	**1 313**	**83 100**
Kommunstyrelsen		33 238	47 262	1 287	1 313	**83 100**
Investeringsreserv	Årligt ramanslag	1 238	1 262	1 287	1 313	**5 100**
Muddring av farleden	Ej påbörjad	32 000	46 000	0	0	**78 000**
Äldrenämnd		**22 437**	**28 626**	**20 222**	**40 214**	**111 499**
Övriga		**22 437**	**28 626**	**20 222**	**40 214**	**111 499**
Äldrenämnd		22 437	28 626	20 222	40 214	**111 499**
Digitalisering, ny	Ej påbörjad	1 100	6 800	600	700	**9 200**
Inv/utrustning Sävar hemtjänstlokal/dagverksamhet dementa	Ej påbörjad	0	0	0	4 500	**4 500**
Inv/utrustning Sävar vård- och omsorgsboende 60 pl	Ej påbörjad	0	0	0	15 000	**15 000**
Inventarier/digitalisering extern förhyrning, ny	Ej påbörjad	3 737	3 800	767	782	**9 086**
Inventarier/Digitalisering/Hjälpmedel re	Årligt ramanslag	17 600	18 026	18 855	19 232	**73 713**
För- och grundskolenämnd		**20 820**	**19 488**	**17 462**	**15 441**	**73 212**
Övriga		**20 820**	**19 488**	**17 462**	**15 441**	**73 212**
För- och grundskolenämnd		20 820	19 488	17 462	15 441	**73 212**

Inv Brännlands skola	Ej påbörjad	500	0	0	0	**500**
Inv Fsk Innertavle 4 avd	Ej påbörjad	0	0	1 400	1 200	**2 600**
Inv Fsk Stöcke ny 6 avd	Ej påbörjad	0	2 100	0	0	**2 100**
Inv Fsk Yttersjö 4 avd	Ej påbörjad	1 400	0	0	0	**1 400**
Inv Förskola Hissjö 2 avd	Ej påbörjad	0	700	0	0	**700**
Inv Förskola Tavelsjö 6 avd	Ej påbörjad	0	0	2 100	0	**2 100**
Inv Grubbeskolan	Ej påbörjad	0	500	0	0	**500**
Inv Obbola skola F-9 utbyggnad till två paralleller	Ej påbörjad	500	0	0	0	**500**
Inv Rödängsskolan nybyggnad en parallell F-3	Ej påbörjad	2 000	0	0	0	**2 000**
Inv Stöcke skola nybyggnad två paralleller F-3	Ej påbörjad	0	2 500	0	0	**2 500**
Inventarier kopplat till behov norra	Ej påbörjad	1 500	0	0	0	**1 500**
Inventarier kopplat till behov södra	Ej påbörjad	1 500	0	0	0	**1 500**
IT-åtgärder	Årligt ramanslag	2 420	2 468	2 518	2 568	**9 974**
Reinvesteringsmedel inventarier förskola	Årligt ramanslag	4 400	4 488	4 578	4 669	**18 135**
Reinvesteringsmedel inventarier grundskola	Årligt ramanslag	6 600	6 732	6 867	7 004	**27 203**
Fritidsnämnd		**18 950**	**16 326**	**16 643**	**16 976**	**68 895**
Övriga		**18 950**	**16 326**	**16 643**	**16 976**	**68 895**
Fritidsnämnd		18 950	16 326	16 643	16 976	**68 895**
Inventarier nya projekt	Ej påbörjad	250	0	0	0	**250**
Reinvesteringar enl utbytesplan	Årligt ramanslag	9 900	9 900	10 088	10 290	**40 179**
Täckgolv och filtmatta	Ej påbörjad	2 500	0	0	0	**2 500**
Utbyte konstgräsplaner	Årligt ramanslag	6 300	6 426	6 555	6 686	**25 966**
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnd		**21 500**	**6 500**	**16 620**	**6 753**	**51 373**
Fastigheter		**0**	**0**	**10 000**	**0**	**10 000**
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnd		0	0	10 000	0	**10 000**
Forslunda	Ej påbörjad	0	0	10 000	0	**10 000**
Övriga		**21 500**	**6 500**	**6 620**	**6 753**	**41 373**
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnd		21 500	6 500	6 620	6 753	**41 373**
Inv Vasaskolan gymn elevökn	Ej påbörjad	15 000	0	0	0	**15 000**
Reinvesteringsmedel	Årligt ramanslag	6 500	6 500	6 620	6 753	**26 373**
Individ- och familjenämnd		**19 926**	**9 251**	**9 339**	**10 360**	**48 876**

Övriga		**19 926**	**9 251**	**9 339**	**10 360**	**48 876**
Individ- och familjenämnd		19 926	9 251	9 339	10 360	**48 876**
Inventarier Daglig verksamhet Magistervägen	Ej påbörjad	7 000	0	0	0	**7 000**
Inventarier Gruppboende Holmsund 2 pl	Ej påbörjad	840	0	0	0	**840**
Inventarier Gruppboenden 2 per år	Ej påbörjad	0	350	260	1 100	**1 710**
Inventarier kontor socialtjänstpersonal Magistervägen	Ej påbörjad	2 000	0	0	0	**2 000**
Inventarier Servicelägenheter, förhyrda	Ej påbörjad	360	0	0	0	**360**
Inventarier Socialtjänstens Hus	Ej påbörjad	1 000	0	0	0	**1 000**
Investering inventarier ny	Årligt ramanslag	4 656	4 749	4 844	4 941	**19 191**
Investering inventarier re	Årligt ramanslag	3 300	3 366	3 433	3 502	**13 601**
Investering teknik	Årligt ramanslag	770	785	801	817	**3 174**
Kulturnämnden		**12 850**	**10 947**	**14 708**	**6 167**	**44 672**
Övriga		**12 850**	**10 947**	**14 708**	**6 167**	**44 672**
Kulturnämnden		12 850	10 947	14 708	6 167	**44 672**
Gestaltad livsmiljö	Årligt ramanslag	1 000	1 000	1 000	1 020	**4 020**
Inventarier Bibliotek	Ej påbörjad	0	0	8 663	0	**8 663**
Inventarier Obbola nytt folk- och skolbibliotek	Ej påbörjad	2 000	0	0	0	**2 000**
Konst	Årligt ramanslag	2 200	2 244	2 289	2 335	**9 068**
Kultur reinvestering/ kostnadsbesparande	Årligt ramanslag	7 650	7 703	2 757	2 812	**20 922**
Brand- och räddningsnämnd		**10 550**	**9 344**	**9 631**	**14 924**	**44 449**
Övriga		**10 550**	**9 344**	**9 631**	**14 924**	**44 449**
Brand- och räddningsnämnd		10 550	9 344	9 631	14 924	**44 449**
Anläggning av nya brandposter	Årligt ramanslag	550	561	572	584	**2 267**
Ram	Årligt ramanslag	10 000	8 783	9 059	14 340	**42 182**
Valnämnd		**500**	**510**	**520**	**531**	**2 061**
Övriga		**500**	**510**	**520**	**531**	**2 061**
Valnämnd		500	510	520	531	**2 061**
Utrustning	Årligt ramanslag	500	510	520	531	**2 061**
Byggnadsnämnd		**470**	**479**	**489**	**498**	**1 936**
Övriga		**470**	**479**	**489**	**498**	**1 936**
Byggnadsnämnd		470	479	489	498	**1 936**

Utrustning	Årligt ramanslag	470	479	489	498	**1 936**
Miljö- och hälsoskyddsnämnd		**282**	**287**	**293**	**299**	**1 161**
Övriga		**282**	**287**	**293**	**299**	**1 161**
Miljö- och hälsoskyddsnämnd		282	287	293	299	**1 161**
Inventarier	Årligt ramanslag	282	287	293	299	**1 161**
Totalsumma		**1 317 109**	**1 058 509**	**859 273**	**792 772**	**4 027 663**

Totalramsberäkning

Totalramsberäkningen utgår från den av kommunfullmäktige senast beslutade budgeten och flerårsplanen. Den revideras med skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning baserat på regeringens höstproposition och Umeå kommuns egen befolkningsprognos. Vidare justeras kostnader för pensioner enligt senaste beräkning från avtalad pensionsförvaltare samt för uppdaterade beräkningar av finansnetto och avskrivningar baserat på förslag till investeringsbudget 2027 och plan 2028–2030. Den fördelningsbara ramen är det som kvarstår efter att prognosticerade intäkter från skatter och bidrag, kraftverksamhet samt eventuell utdelning reducerats för särskilda åtaganden som kommunfullmäktige beslutat om, ekonomisk ram för valnämnden och kommunfullmäktige (revisionen) samt en fördelningsreserv för politiska prioriteringar. I den politiska fördelningsreserven reserveras även medel avseende kostnader för höjt PO-pålägg 2027-2030 och som fördelas ut till nämnderna i planeringsdirektiv 2.

Den fördelningsbara ramen har i enlighet med fastställd modell i ett första steg fördelats till styrelse och nämnder med samma procentuella andel som i kommunfullmäktiges senaste beslut och med hänsyn tagen till eventuella beslutade tekniska ramjusteringar. Därefter har ramarna justerats så att varje nämnd fått tilldelning i enlighet med PKV[1] i förhållande till relevant åldersintervall enligt senaste befolkningsprognos. De överskjutande medel som uppstått vid justering till PKV per invånare i aktuellt åldersintervall har tillförts den politiska fördelningsreserven. Två nämnder är undantagna från denna modellberäkning; för valnämnden baseras ramen på beslutad flerårsbudget istället för procentuell andel och för kommunfullmäktige (revisionen) har ramen beräknats enligt särskild modell beslutad av kommunfullmäktige.

[1] Prisindex för kommunal verksamhet (PKV) exklusive PO-effekt enligt SKR:s prognos i cirkulär 25:47 i oktober 2025.

Tabell 1. Totalramsberäkning

	Budget 2026	Budget 2027	Plan		
			2028	2029	2030
Intäkter					
Skatter och bidrag	10 249 773	10 769 744	11 195 295	11 639 901	12 103 079
Kraftverksamhet	107 000	107 000	107 000	107 000	107 000
Utdelning kommunala bolag	0	0	0	0	0
Totalram	**10 356 773**	**10 876 744**	**11 302 295**	**11 746 901**	**12 210 079**
Resultatkrav	**-205 334**	**-215 395**	**-223 906**	**-232 798**	**-242 062**
Åtaganden och kommungemensamma kostnader					
Kollektivtrafik	-179 566	-185 566	-191 566	-197 566	-203 566
Umeå Folkets Hus	-26 821	-27 089	-27 360	-27 634	-27 910
Västerbottens Museum	-19 093	-19 781	-20 493	-21 231	-21 995
Norrlandsoperan	-35 645	-36 928	-38 257	-39 634	-41 061
Friskvårdsbidrag	-7 747	-7 825	-7 903	-7 982	-8 062
Fackliga förtroendemän	-14 235	-14 820	-15 368	-15 755	-16 152
Tillväxtanslag	-34 904	-34 904	-34 904	-34 904	-34 904
Anslag för oförutsedda behov och civil beredskap	-31 337	-31 337	-31 337	-31 337	-31 337
Avskrivningar	-620 757	-650 222	-660 677	-677 847	-691 432
Utrangeringar	-12 000	-12 000	-12 000	-12 000	-12 000
Pensioner nettokostnad exkl finansiella kostnader	-166 115	-164 202	-162 231	-160 393	-166 007
Finansiella nettokostnader	-41 165	-59 877	-86 207	-111 720	-110 887
Summa åtaganden och kommungemensamma kostnader	**-1 189 385**	**-1 244 550**	**-1 288 303**	**-1 338 003**	**-1 365 313**
Valnämnd	-19 938	-3 600	-3 700	-20 000	-3 800
Kommunfullmäktige/revision	-4 048	-4 118	-4 186	-4 255	-4 326
Fördelningsbar ram före fördelningsreserv	**8 938 068**	**9 409 081**	**9 782 200**	**10 151 844**	**10 594 578**
Politisk fördelningsreserv		-64 618	-67 172	-69 839	-72 618
Reservering för höjt PO		-6 989	-19 018	-22 512	-23 299
Fördelningsbar ram	**8 938 068**	**9 337 473**	**9 696 011**	**10 059 493**	**10 498 660**
Justering till PKV, medel tillförs politisk fördelningsreserv		-72 660			
Fördelat till nämnder och styrelse exkl åtaganden, valnämnd och kommunfullmäktige/revision	**8 938 068**	**9 264 813**	**9 696 011**	**10 059 493**	**10 498 660**

UMEÅ KOMMUN

Bilaga 4

Anvisning för nämnder och bolags yttrande över Stadsledningskontorets förslag till planeringsdirektiv för 2027

Beslutad av Kommunstyrelsen	**Gäller för** Egna nämnder och helägda bolag	**Diarienummer** KS-2025/00756	**Beslutsdatum/paragraf** 2 dec 2025 §
Dokumenttyp Anvisning	**Giltighetstid** 2025-2026	**Dokumentansvarig enhet** Stadsledningskontoret - Ekonomi och styrning	

Förslag till planeringsdirektiv

Stadsledningskontoret har i enlighet med kommunfullmäktiges riktlinjer för planeringsprocess, budget och investeringar sammanställt ett förslag till planeringsdirektiv version 1 för 2027. Umeå kommuns planeringsprocess ska utformas så att processen:

- ger tid för analys, dialog och faktainhämtning
- utgår från prognos över tillgängliga medel
- ökar fokus på nämnders och bolags grunduppdrag/ändamål
- främjar effektiv användning av de medel som kommunen förfogar över
- skapar förutsättningar för långsiktighet
- främjar samordning mellan kommunens nämnder och de kommunala bolagen
- är transparent och att vägval/beslut är spårbara i efterhand

Stadsledningskontorets förslag baseras på senast beslutade planeringsdirektiv i fullmäktige (d.v.s. för verksamhetsåret 2026). Inga ändringar har gjorts i förslag till inriktningsmål/program, utdelningskrav, finansiella mål, personalpolitiska mål med mera. Föreslagna budgetramar utgår från aktuell prognos över intäkter, samma procentuella andel som i kommunfullmäktiges senaste beslut justerat så att varje nämnd fått tilldelning i enlighet med PKV[1] i förhållande till relevant åldersintervall enligt senaste befolkningsprognos.

Avgränsning
Denna anvisning riktar sig till Kommunstyrelsen samt kommunens tio egna nämnder, dvs Byggnadsnämnden, Fritidsnämnden, För- och grundskolenämnden, Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden, Individ- och familjenämnden, Kulturnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Personalnämnden, Tekniska nämnden och Äldrenämnden.

De fyra nämnder som är gemensamma med andra kommuner (Brand- och räddningsnämnd, Överförmyndarnämnd, IT-kapacitetsnämnd och Personaladministrativ nämnd) omfattas inte av anvisningen i detta skede. Dessa hanteras i särskild ordning efter dialog med andra berörda kommuner. Valnämnd, Kommunrevision och Kommunfullmäktiges jämställdhetsutskott är även de undantagna från anvisningen men kan om de så vill lämna yttrande i enlighet med anvisning för berörda nämnder.

Kommunens helägda bolag omfattas av delar av denna anvisning, se sid 4. Övriga majoritetsägda och delägda bolag hanteras inom befintliga ägarsamråd.

Kommunstyrelsen har utifrån sina samordnande roller i uppdrag att yttra sig över de kommungemensamma poster som fastställs av kommunfullmäktige.

Personalnämnden har utifrån sitt specifika ansvar för kommunens personalpolitik i uppdrag att yttra sig över personalpolitiska mål och eventuella förändringar i lönestruktur.

[1] Prisindex för kommunal verksamhet (PKV) exklusive PO-effekt enligt SKR:s prognos i cirkulär 25:47 i oktober 2025.

Anvisning till berörda nämnder

Berörda nämnder ska skriftligt besvara följande remissfrågor:

Remissfråga 1 - Vilka väsentliga förändringar påverkar utförandet av nämndens grunduppdrag under kommande år? Beskriv kortfattat, max 2 sidor per nämnd
Ta i beaktning till exempel befolkningsförändringar, kompetensbrist, förändringar i lagstiftning och andra krav, teknisk utveckling, hållbarhet med mera. Kommer förändringar av utförandet att påverka annan nämnds verksamhet ska detta beskrivas.

Remissfråga 2 - Bedömer nämnden att förslaget till investeringsbudget 2027 och plan 2028-2030 innebär direkta och väsentliga verksamhetskonsekvenser? Om ja, beskriv dessa kortfattat, max 2 sidor per nämnd.
Nämnden kan även beskriva behov av översyn/utredningar inom specifika områden som kan medföra förändrade investeringsnivåer på sikt.

Remissfråga 3 - Bedömer nämnden att ett eller flera av fastställda program bör revideras, utökas eller avgränsas?
Om nämnden föreslår förändringar bör förslag samt motivering till förändring beskrivas. Om nämnd väljer att avstå från yttrande i relation till ett eller flera program bör detta framgå

Remissfråga 4 - Bedömer nämnden att det finns behov av revidering av nämndens taxor eller avgifter för verksamhetsåret 2027?
Om nämnden ser behov av förändring ska föreslagna förändringar beskrivas och motiveras i nämndens yttrande.

Observera att om nämnd ser behov av revidering av nämndens taxor/avgifter inför nästkommande verksamhetsår och en sådan förändring förutsätter beslut i kommunfullmäktige ska av nämnden beslutade förslag till taxe/avgiftsförändring inlämnas i separat ärende till KS-diarium senast 29 april 2026.

Anvisning till berörda bolag

Anvisning för bolagens yttrande över inriktningsmål/program
De inriktningsmål och program med fokusområden som redovisas i förslaget till planeringsdirektiv för 2027 är desamma som kommunfullmäktige fastställde den 16 juni 2025. Umeå kommunföretag (UKF) och helägda dotterbolag till UKF ska lämna yttrande över dessa program (och de fokusområden som ingår i respektive program) och ombeds därför bevara följande remissfråga:

1. **Bedömer bolaget att ett eller flera av fastställda program bör revideras, utökas eller avgränsas?**
   Om UKF/dotterbolag föreslår förändringar bör förslag samt motivering till förändring beskrivas. Om UKF/dotterbolag väljer att avstå från yttrande i relation till ett eller flera programförslag bör detta framgå av UKF:s sammanställda yttrande.

Anvisning vid behov av förändring av bolagets taxor/avgifter inför 2027
Kommunfullmäktige ska enligt kommunallagen fastställa väsentliga förändringar av taxor/avgifter.

2. **Bedömer bolaget att av kommunfullmäktige fastställda taxor/avgifter behöver förändras inför 2027?**
   Om bolagets taxor/avgifter behöver förändras inför 2027 och sådan förändring kräver fastställande av kommunfullmäktige ska bolaget i samband med sitt yttrande påtala behov av sådan taxe/avgiftsförändring. Föreslagna förändringar ska specificeras och motiveras i bolagets yttrande.

   Observera även att av bolaget beslutat förslag till taxe/avgiftsförändring ska inlämnas i separat ärende till KS-diarium senast 29 april 2026.

Helägda bolag ska enligt separat instruktion och tidplan från UKF lämna svar på remissfråga 1 och 2 till UKF för sammanställning.

Anvisning för specifika yttranden från UKF AB

Anvisning för yttrande över utdelning från UKF AB
Den budgeterade utdelningen från Umeå kommunföretag AB för 2026 uppgår till 0 kr (enligt kommunfullmäktiges beslut om planeringsförutsättningar för 2026 den 16 juni 2025). Utdelningsnivå, fastställda av kommunfullmäktige, är oförändrad i Stadsledningskontorets förslag till planeringsdirektiv för 2027. UKF ska besvara följande remissfråga:

3. **Umeå kommunföretag ombeds härmed lämna yttrande över fastställd utdelningsnivå och beskriva effekter av nuvarande alternativt förändrad utdelningsnivå.**

Anvisning för yttrande över föreslagen budget för kollektivtrafik
I enlighet med kommunfullmäktiges beslut om planeringsförutsättningar för 2026 (fastställd den 16 juni 2025) uppgår plan för Kollektivtrafikens budget för 2027 till 185,6 mnkr.

4. **UKF ombeds inkomma med yttrande över förslag till kollektivtrafikens budget för 2027 och plan för 2028-2030**

Tid och form för inlämning av yttrande
UKF AB ska senast den 20 mars 2026 lämna yttranden enligt ovanstående anvisning till kommunstyrelsens diarium via e-post ksdiarium@umea. I ämnesraden anges:

Yttrande UKF med dotterbolag KS-2025/00756.

Yttrande ska delges i word-format och vara redigeringsbara

UMEÅ KOMMUN

Nämndernas utmaningar och möjligheter i 3-5 års perspektiv

Innehåll

Byggnadsnämnden 3
Fritidsnämnden 3
För och grundskolenämnden 5
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden 8
Individ- och familjenämnden 10
IT-kapacitetsnämnden 12
Kommunstyrelsen 16
Kulturnämnden 20
Miljö- och hälsoskyddsnämnden 24
Personalnämnden 24
Tekniska nämnden 24
Äldrenämnden 30
Överförmyndarnämnden 33

Byggnadsnämnden

Budget i balans

Byggnadsnämnden säkerställer en budget i balans senast 2026 utifrån den handlingsplan som togs fram under 2024. Uppföljningen under innevarande år (2025) indikerar att genomförda åtgärder ger resultat och prognosen är en budget i balans redan vid årsskiftet 25/26.

Plankö och handläggningstid

Byggnadsnämnden arbetar med ärendebalansen (plankön) och handläggningstiden för detaljplaner. Vid delårsuppföljningen 2025 fanns 92 detaljplaner i kön. Detta är planer som inte tilldelats handläggare ännu. Volymen detaljplaner som det aktivt jobbas med är i storleksordningen 60-70 stycken.

Ekologisk hållbarhet

Inom ramen för grunduppdraget och nämndens rådighet så långt möjligt säkerställa den ekologiska hållbarheten i verksamheten. Miljömålen antogs av riksdagen 1999 för att göra den miljömässiga dimensionen tydlig. Länsstyrelsen i Västerbotten gör följande bedömning:

Tillsammans med de nationella bedömningarna kommer endast ett av sexton miljömål, Skyddande ozonskikt, att uppnås till 2030 i Västerbotten. Fyra av målen bedöms som nära att nås Säker strålmiljö, Ingen övergödning, Grundvatten av god kvalitet och Storslagen fjällmiljö. De resterande tolv målen bedöms som inte möjliga att nå. Det behövs många fler vägledande beslut och insatser.

Fritidsnämnden

Fritidsnämnden står inför en period med både utmaningar och stora möjligheter. För att långsiktigt kunna erbjuda Umeås invånare ett rikt, jämlikt, jämställt och hållbart fritidsutbud med särskilt fokus på barn och ungas delaktighet och utveckling krävs strategisk planering, effektiv resursanvändning och nära samverkan både inom kommunen och med externa aktörer.

De kommande åren präglas av behovet att säkerställa kvalitet och tillgänglighet i befintliga anläggningar, möta förändrade demografiska förutsättningar, värna föreningslivets förutsättningar och hantera kompetensförsörjning inom några yrkesgrupper. Samtidigt

erbjuder Umeås tillväxt, engagemanget i föreningslivet och den starka samverkanskulturen goda möjligheter att utveckla fritidsområdet på ett hållbart sätt.

Genom att ta tillvara på dessa möjligheter och hantera utmaningarna proaktivt kan fritidsnämnden bidra till att Umeå fortsätter vara en attraktiv och trygg kommun med ett brett och inkluderande fritidsutbud.

Utmaningar

- Säkerställa underhåll av anläggningar och lokaler för att upprätthålla standard och tillgänglighet för föreningsliv och invånare.
- Bibehålla simundervisningskapacitet trots åldrande badanläggningar med osäker livslängd.
- Stödja och bibehålla ett aktivt föreningsliv i hela kommunen oavsett förändringar i omvärlden.
- Hantera klimatförändringarnas påverkan som kan begränsa vinteraktiviteter och öka driftskostnader.
- Möta ökade eller förändrade krav på anläggningar från specialidrottsförbund vilket kan medföra kostnader.
- Ökade driftskostnader för föreningar med egna anläggningar.
- Minska risken för välfärdsbrott inom bidragsgivningen till föreningslivet.
- Säkerställa kompetensförsörjning inom ett fåtal befattningar såsom idrottsplatsarbetare, badpersonal och fritidsledare.
- Anpassa och omfördela mötesplatser för unga utifrån förändrad demografi och i enlighet med närhetsprincipen.
- Hantera resursbehov till följd av Umeå kommuns tillväxtmål om 200 000 invånare.
- Stärka intern samverkan mellan nämnder, förvaltningar och bolag för att motverka stuprörsstrukturer.

Möjligheter

- Ett rikt, jämlikt, jämställt föreningsliv med många ideellt engagerade medborgare.
- Umeås fortsatta tillväxt ger ökade möjligheter till ett brett och varierat fritidsutbud.
- Ett bra och geografiskt spritt anläggningsbestånd som möjliggör verksamhet nära invånarna.
- Långsiktig strategisk plan för nyinvesteringar.
- God kompetens och ett modigt förenings- och näringsliv skapar goda förutsättningar för utveckling, vilket ska tas tillvara.

- Umeås profil som idrotts- och utbildningsstad skapar goda samverkansmöjligheter.
- Stärkt dialog med barn och unga ökar deras delaktighet och ger bättre förutsättningar att utveckla ett attraktivt fritidsutbud.
- Ett stärkt samarbete mellan nämnder, förvaltningar och kommunbolag bidrar till större medborgarnytta och effektivare service.
- En växande befolkning med starkt engagemang i fritids- och föreningslivet.

För och grundskolenämnden

Demografiska förändringar kräver omställning

Demografiutvecklingen med minskade barnkullar under de närmaste åren medför ett behov av omställning för förskolan och skolan i Sverige, så också i Umeå kommun. En omställning vad gäller effektivt lokalutnyttjande och minskning av personal har inletts inom förskolans område. En utmaning i omställningen utifrån den demografiska utvecklingen är att det i vissa områden utanför Umeå tätort finns behov av att tillskapa fler förskoleplatser, i tätort färre. Vidare behöver personalpoolen anpassas då vikariebehovet minskar i takt med neddragning av förskoleplatser.

Rätt utnyttjad kan omställningen innebära en möjlighet till ökad kvalitet i förskola och skola. Minskade barn- och elevkullar ger en möjlighet att stärka lärarbehörigheten, vilket å sin sida sannerligen leder till ökade personalkostnader i form av lön.

Elevminskningen i grundskolan börjar i förskoleklass år 2027 för att därefter succesivt påverka antalet elever i påföljande årskurser fram till 2036. Med färre elever ökar konkurrensen om eleverna mellan kommunal och enskilda huvudmän. Konkurrensen tillsammans med osäkerhet av skolvalets utfall, leder till svårigheter för kommunen att planera för en funktionell skolorganisation.

Beräknad elevminskning i förskoleklass till årskurs 6 de närmaste åren är dock inte så omfattande att en minskning av antalet klasser kan göras, vilket medför att personalbehovet kvarstår. Ur ett ekonomiskt hänseende är de små skolenheterna särskilt sårbara då sjunkande elevantal medför svårigheter att upprätthålla grundbemanning med heltidstjänster samt långsiktig kontinuitet och hållbarhet för såväl lärare, rektorer som stödfunktioner.

För att rektor under prognosperioden 2028–2035 ska ha genomsnittliga ekonomiska resurser till undervisning och stödresurser motsvarande idag, så behöver sammanlagt antal klasser i Umeå kommun minska eller ekonomiska resurser tillföras.

Ytterligare en utmaning är ökningen av antalet elever mottagna i anpassad grundskola. Mottagandet har ökat från 1 procent läsåret 2018/2019 till 1,4 procent läsåret 2024/2025. Sveriges kommuner och regioner (SKR) bedömer att 0,8 procent av folkbokförda 6-åringar kommer att börja årskurs 1 inom anpassad grundskola från och med höstterminen 2028. SKR:s prognos bör ligga till grund för framtidens lokal- och personalbehov i samband med införandet av 10-årig grundskolan.

Sammanfattningsvis medför den beslutade reformen om tioårig anpassad grundskola särskilda planeringsbehov, där det i dagsläget saknas både lokaler och personal för förskoleklass.

Beslutade reformer och nationella utredningar inom utbildningsområdet

Regeringens beslut om införandet av en tioårig grundskolan från hösten 2028 medför en rad konsekvenser. En av dessa är att förskollärare som är anställda senast 30 juni 2026 och undervisar i förskoleklass får undervisa i nya årskurs 1 under en övergångsperiod fram till 2031. Förskollärare med minst 5 års erfarenhet kan genomgå en statsfinansierad fortbildning för att bli behörig att undervisa i årskurs 1 och 2. Inom grundskolan krävs en tidig kartläggning av lärarkompetens i syfte att möjliggöra strategisk planering av insatser för kompetensutveckling, så att behovet av legitimerade lärare i årskurs 1 och 2 kan tillgodoses.

Parallellt med beslutade reformer har regeringen tillsatt en rad utredningar inom utbildningsområdet, utredningsförslag som beräknas beslutas under 2025–2026. Ett högt reformtryck kan komma att kräva prioriteringar av tid och personella resurser inom för- och grundskoleförvaltningen i implementering och genomförande av beslutade reformer och lagändringar.

Kompetensförsörjning

För- och grundskolenämndens verksamheter står inför stora utmaningar kopplade till demografiska förändringar. Umeå kommuns senaste befolkningsprognos, P25, visar på en fortsatt lägre tillväxttakt främst på grund av färre antal födda barn. Den demografiska förändringen som nämndens verksamheter står inför innebär att personalomställning kommer vara i fokus framöver. Kompetensförsörjningsplan visar ett rekryteringsbehov av 2 107 medarbetare fram till år 2035. Trots lägre tillväxttakt och behov av omställning beräknas det på nationell nivå en brist på behöriga lärare och förskollärare år 2038. För få personer ansöker till och slutför utbildning som lärare och att rörligheten på arbetsmarknaden har ökat samt skollagens krav på legitimation i anställning. Andra viktiga förklaringar är kommande pensionsavgångar och att en lägre andel lärare väljer att arbeta kvar i skolan

eller att gå tillbaka till läraryrket vilket bidrar till krav på långsiktighet i kompetensförsörjningsplaneringen.

Även tillgången på chefer inom nämndens ansvarsområde utgör en utmaning, särskilt när det gäller att rekrytera erfarna rektorer. För att säkerställa en verksamhet av hög kvalitet krävs ett fortsatt gott chefs- och ledarskap. Chefer har en viktig roll i att skapa goda förutsättningar för positiva resultat samt en arbetsmiljö som främjar samarbete, kreativitet och delaktighet. Arbetet med att nå riktmärket för antal medarbetare per chef är fortsatt av stor vikt för våra chefers arbetsmiljö och förutsättningar, men det kräver ekonomiska resurser och är därför fortsatt att betrakta som en utmaning för nämnden.

För- och grundskolenämnden har under en längre tid erhållit statsbidrag kopplade till lärares löner och strategiska satsningar som lärarlönelyftet, karriärtjänster, lärarlyftet. Om möjligheten till att nyttja dessa statliga medel skulle upphöra framöver, innebär det inte bara en betydande ekonomisk belastning, utan även en strategisk risk utifrån kompetensförsörjning – vilket i sin tur kan påverka kvaliteten i utbildningen och måluppfyllelsen på sikt. För att möta kompetensförsörjningsutmaningen behöver nämndens verksamheter skapa arbetsplatser som är både attraktiva och representativa för samhällets mångfald där medarbetare och chefer kan verka i en hållbar arbetsmiljö över tid. De strategier och prioriterade aktiviteter som ska säkerställa en långsiktig kompetensförsörjning framgår av för- och grundskolenämndens kompetensförsörjningsplan samt förvaltningens aktivitetsplan.

Prioriterade aktiviteter i förvaltningens arbete för att klara kompetensförsörjningen.

- Nå riktmärke för antal medarbetare per chef. Chefers förutsättningar (2022:8).
- Handlingsplan för bristkompetenser.
- Plan för kompetensutvecklings- och omställningsbehov.
- Genomföra förvaltningsspecifik traineeutbildning för blivande rektorer.
- Målgruppsanpassad marknadsföring i syfte att bredda rekryteringen och attrahera fler grupper.
- Samarbete och arbetsformer med Umeå Universitet och Lärarutbildningen.
- Fortsatt utveckling av karriärvägar för lärare.
- Tillvarata äldre medarbetares kompetens och förutsättningar (förläng arbetslivet).
- Introduktion för nyanställda.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Utmaningar

Gymnasie- och vuxenutbildningsverksamheten i Umeå kommun står inför betydande utmaningar de kommande tre till fem åren, drivna av snabba samhällsförändringar inom teknik, sociala normer och arbetsmarknad. För att möta framtidens krav på utbildning och kompetensförsörjning krävs strategisk planering och flexibilitet.

Digitalisering och IT-säkerhet

Ökad digitalisering ställer krav på robust IT-säkerhet för att skydda stora mängder personuppgifter och känslig information. Stärkta tekniska lösningar och kompetensutveckling för personalen är nödvändigt för att hantera riskerna och upprätthålla kvaliteten.

Artificiell intelligens

AI-teknik medför både möjligheter och risker kopplade till integritet och etik. En tydlig strategi för ansvarsfull AI-användning behövs, och både personal och elever måste förstå och hantera de etiska dilemman som kan uppstå.

Trygghet i utbildningsmiljöer

Växande utmaningar kring säkerhet, hot och våld kräver organisatoriska och fysiska åtgärder, inklusive tryggare lokalmiljöer och utbildning av personal. Nya lagkrav medför betydande kostnader och kräver beredskap för kontinuerlig anpassning.

Förändringar i lagstiftning

Snabba förändringar inom utbildnings- och arbetsmarknadslagstiftningen kräver löpande anpassning och kvalitetssäkring. Det är en utmaning att implementera förändringar i takt med nya direktiv, vilket kräver tid och resurser.

Kompetensförsörjning

Umeå kommun behöver utbildad arbetskraft inom olika yrken. Det är viktigt att säkerställa rätt kompetens för kommunens och regionens utveckling samt att locka sökanden till relevanta utbildningar. Samverkan med arbetsgivare och utveckling av flexibla lösningar för praktikplatser är avgörande.

Skolfrånvaro och utbildningsutbud

Brist på gymnasieplatser ökar konkurrensen och kan påverka studiemotivation och genomströmning. Långsiktig planering av utbildningsutbudet och investeringar i lokaler och utrustning är nödvändigt för att möta behovet.

Ekonomiska förutsättningar

Strukturella utmaningar kräver reinvesteringar i utrustning och maskiner, särskilt för kostsamma yrkesprogram. Bristande medel för reinvesteringar kan på sikt riskera säkerheten i undervisningen och kvaliteten på utbildningen. Många av programmen är kostsamma att driva, exempelvis naturbruk, bygg- och anläggning samt tekniska yrkesutbildningar som kräver modern utrustning.

Osäkerhet och kort framförhållning kring statliga ersättningar begränsar långsiktig planering.

Möjligheter

Den nya gymnasie- och vuxenutbildningsförvaltningen möjliggör ytterligare satsningar på yrkesutbildning, vuxenutbildning och riktade arbetsmarknadsåtgärder. En egen förvaltning ger dessutom möjlighet att arbeta med djupare prognoser och målstyrning. Samverkan med såväl näringslivet som universitetet kommer att fortsatt utvecklas.

En god förutsättning för fortsatt utveckling är mycket goda resultat på medarbetarenkäten och en mycket låg personalomsättning.

Gymnasiets elevkullar ökar de kommande åren och Vasaskolans om- och nybyggnation möjliggör att de ökade elevkullarna får plats inom UGS.

Vuxenutbildningens hus ger möjlighet till en samlad och ändamålsenlig miljö där olika utbildningsformer, stödfunktioner och kompetenser möts. Här finns stora möjligheter till omställning, kompetensväxling och flexibla lösningar som svarar mot arbetsmarknadens behov

Arbetsmarknads- och integrationsavdelningen skapar möjligheter till etablering genom arenor för prövning, matchning och nära samverkan med arbetsgivare. Trygga mötesplatser och individanpassade insatser som stärker integrationen, minskar utanförskap och bidrar till delaktighet, egen försörjning och social hållbarhet.

Individ- och familjenämnden

Omställning av socialtjänsten

De närmsta åren väntas lagändringar och reformer som får betydande påverkan på socialtjänstens verksamheter. För att stärka förutsättningarna att möta förändringarna i tid krävs ett omställningsarbete. Detta tillsammans med att utvecklingen i samhället med exempelvis kriminalitet och psykisk ohälsa medför ökade eller andra krav på våra insatser och större behov av samverkan med andra aktörer.

Den nya socialtjänstlagen lägger fokus vid förebyggande arbete och att vara en lätt tillgänglig socialtjänst, samt lyfter fram möjligheten att i större utsträckning tillhandahålla insatser utan föregående beslutsprövning. Lagändringar väntas även inom missbruksvården, då Samsjuklighetsreformen förändrar huvudmannaskapet för vården för personer med skadligt bruk och beroende. Utmaningen blir att hantera ett omställningsarbete för att anpassa verksamheterna till förändrade uppdrag och samtidigt uppfylla grunduppdraget utifrån den nuvarande ekonomiska situationen.

Förutsättningar för nämndens ekonomi

Svensk ekonomi har sedan 2023 befunnit sig i en recession tillsammans med stora delar av världsekonomin, denna recession kombinerat med hög inflation har bidragit till snabbare kostnadsökningar än skatteintäkter vilket utmanat nämndens ekonomi. Detta ser ut att stabilisera sig på sikt med en jämnare utveckling av kostnader och skatteintäkter vilket leder till bättre förutsättningar för svensk ekonomi som helhet samt nämndens ekonomi.

De bättre ekonomiska förutsättningarna ger möjlighet att jobba mer med utveckling som digitalisering och förändrade arbetssätt för att hushålla bättre med de personella samt de ekonomiska resurserna. Inflationstrycket som påverkat lönerörelsen under ett par tidigare år har avtagit och lönekraven har följt med och personalkostnaderna förväntas återgå till det tidigare snittet för nämndens ekonomi.

Den nya socialtjänstlagen kommer att förändra hur socialtjänster arbetar och kostnadsbilden kommer förändras åt det negativa hållet utifrån preliminär analys. I takt med att de olika kraven börjar implementeras ser nämnden en fortsatt förhöjd kostnadsnivå men denna förstärkning och förändring av socialtjänsten kommer förhoppningsvis leda till lägre kostnader på kommunnivå på sikt. Assistansutredningen som fortsätter vara en osäkerhetsfaktor är en lagändring som ska vara kostnadsneutral enligt propositionen men nämnden ser en risk för ökade kostnader när lagändringen träder i kraft samt en förlust av kontroll över personlig assistansområdet. Nämnden ser även en effekt från

välfärdsbrottslighet där det både finns risker och möjligheter i framtiden där arbetet mot välfärdsbrottslighet inom samhället har intensifierats i takt med att mer brottslighet upptäckts. Risken att avancerad brottslighet fortsätter påverka nämndens ekonomi negativt finns men möjligheten att förhindra och återvinna kostnader finns även.

Brist på ändamålsenliga lokaler

Nämndens behov av ändamålsenliga lokaler kan inte tillgodoses i tillräckligt hög utsträckning. Det låga inflödet av nya lokaler påverkar nämndens förutsättningar att uppfylla sitt grunduppdrag. Tidigare har det framför allt gällt verkställighet av beslut om boende enligt LSS, vilket är på väg att lösas och kan vara i balans om 2-3 år. Nu ser utmaningen ut att främst röra sig om lokaler för daglig verksamhet samt kontorsplatser och administrativa ytor. För att lösa utmaningen med leverans av lokaler pågår ett intensivt arbete med tekniska nämnden. Det ska dock understrykas att en stor del av utmaningarna ligger utanför nämndens egen rådighet. När behov av lokaler uppstår med kort varsel av olika skäl är utmaningen än större.

Brister i lokalförsörjningsprocessen påverkar bland annat nämndens möjlighet att, inom rimlig tid, verkställa beslut om särskilt boende och daglig verksamhet enligt LSS samt möjligheten att säkerställa en god arbetsmiljö för personal och tillräckligt med lokaler för att utföra socialtjänst. Inom nämndens egna processer pågår ett omfattande utvecklingsarbete, till exempel effektivare matchning av brukare till boendeplatser, fortsatt utveckling av prognosverktyg och utredning av flexibla arbetsplatser.

Kompetensförsörjningskrisen

Nämnden har en utmanande personalförsörjningssituation att hantera under perioden 2026–2036. Nuvarande prognos påvisar en omfattande brist på undersköterskor på nationell och regional nivå där kommunen konkurrerar om kompetensen från såväl andra kommuner och regioner som privat sektor. Personalen är mer rörlig på arbetsmarknaden idag och byter arbetsgivare oftare än tidigare. Andelen som väljer att sluta i kommunen har ökat de senaste åren och inom de närmsta 10 åren är prognosen att 58 procent förväntas sluta på egen begäran inom funktionshinderomsorgen. Tillsammans med pensionsavgångar visar prognosen att totalt 83 procent av de stora yrkesgrupperna inom funktionshinderomsorgen kommer att sluta inom en 10 års period. Även inom myndighetsutövning och individ- och familjeomsorg kommer personalomsättningen vara hög, där kommer den största utmaningen vara möjligheten att rekrytera erfaren personal med rätt kompetens.

Detta scenario ställer stora krav på nämnden att arbeta med flera olika åtgärder för att både rekrytera nya medarbetare men framför allt att lyckas behålla medarbetare. Friskfaktorer, utbildning, omställning och utvecklande av ny teknik (digitalisering) är exempel på viktiga områden att fortsätta arbeta med i nämnden och i samarbete med andra förvaltningar i kommunen.

Digitalisering

Nämnden står inför behov av digital omställning som förändrar hur vi arbetar, möter invånare och säkerställer rättssäkra beslut. Förväntningarna på effektivitet, tillgänglighet och användarvänliga tjänster ökar – både från samhället och lagstiftningen. För att genomföra omställningen krävs både ökade resurser till arbetet och en effektivare styrning och samordning inom området digitalisering i kommunen.

Nämnden står tillsammans med Äldrenämnden inför en ny upphandling av processtöd och ett införande av planeringsverktyg. En stor utmaning kommer att vara att klara verksamheternas grunduppdrag samtidigt som resurser behöver avsättas för upphandling och därefter övergång till nytt processtöd.

IT-kapacitetsnämnden

Utmaningar på 3-5 års sikt för IT-infrastruktur

Säkerhet och dataskydd

- Cyberhoten ökar i takt med digitaliseringen.
- Kommunen måste investera i robusta säkerhetslösningar, kontinuerlig uppdatering och incidenthantering.

Skalbarhet och flexibilitet

- IT-infrastrukturen måste kunna hantera ökande arbetsbelastningar och snabba förändringar.
- Molntjänster och virtualisering är viktiga verktyg, men kräver rätt kompetens och strategi.

Legacy-system

- Det finns risk att man fastnar i gamla system som är svåra att integrera med moderna lösningar.
- Detta hämmar innovation och ökar kostnaderna.

Säkerhetsrisker och hotbild

- Lokala servrar är fortfarande utsatta för ransomware, phishing och insiderhot.
- Många äldre system saknar moderna säkerhetsfunktioner (t.ex. multifaktorautentisering och segmentering).
- Backup och återställning testas sällan tillräckligt, vilket ökar risken vid attacker.

Åldrande infrastruktur och teknisk skuld

- Gamla servrar, nätverk och lagringssystem är dyra att underhålla och svåra att ersätta.
- Brist på kompatibla komponenter, licenser och tillverkarsupport.
- Uppgradering innebär ofta driftstopp och kräver noggrann planering.

Kompetensbrist och generationsskifte

- Många erfarna drifttekniker närmar sig pension, medan nya generationer fokuserar mer på moln och DevOps.
- Färre utbildningar täcker klassisk nätverksteknik, virtualisering och datacenterdrift.

Skalbarhet och kapacitetsplanering

- On-prem-miljöer saknar molnets flexibilitet att snabbt skala upp resurser.
- Överdimensionering leder till höga kostnader, underdimensionering till flaskhalsar.

Energiförbrukning och miljöpåverkan

- Datacenter kräver mycket el och kylning.
- Kommunen måste uppfylla hållbarhetskrav och minska CO -utsläpp.
- Ineffektiv utrustning ger höga driftkostnader.

Driftsäkerhet och redundans

- Det krävs redundans (t.ex. dubbla nät, UPS, failover).
- Avbrott kan ge stora konsekvenser för verksamheten.

Komplexitet i hantering och integration

- Flera plattformar (VMware, Hyper-V, fysiska servrar, SAN/NAS) kräver olika verktyg och kompetenser.
- Svårt att uppnå centraliserad övervakning och enhetlig styrning.

Efterlevnad och regelverk (compliance)

- Strängare krav på dataskydd och spårbarhet (GDPR, NIS2).
- Måste kunna visa var data lagras, vem som har åtkomst och hur säkerheten hanteras.

Disaster recovery och kontinuitet

- Det krävs tillräckligt skydd vid brand, översvämning eller elavbrott.
- Backup bör inte lagras på samma plats, vilket gör återställning omöjlig vid fysisk skada.

Livscykelhantering och automatisering

- Manuell patchning, uppdatering och övervakning är tidskrävande.
- Brist på automatisering leder till fel och sämre effektivitet.

Sårbarhet i leverantörskedjan

- Långa leveranstider för hårdvara (särskilt servrar och nätverkskomponenter).
- Geopolitiska störningar påverkar tillgången på IT-utrustning och moln.

Möjligheter på 3 - 5 års sikt för IT-infrastruktur

Automatisering och Infrastructure as Code (IaC)

- Verktyg som Ansible, Terraform och PowerShell kan automatisera serverbyggen, patchning och konfiguration.
- Ger snabbare, mer tillförlitlig drift och färre mänskliga fel.

Virtualisering och containerisering

- Effektivare resursanvändning via VMware, Hyper-V, Proxmox eller Kubernetes on-prem.
- Möjliggör snabbare applikationsutveckling och enklare skalning.

Energieffektivitet och grön IT

- Nya servrar och kylsystem drar betydligt mindre energi.
- Investering i energieffektivitet kan minska kostnader och stärka hållbarhetsprofilen.

Förbättrad cybersäkerhet

- Möjlighet att införa zero-trust, segmentering, multifaktorautentisering och modern logghantering.
- Säkerhetsautomatisering blir mer tillgänglig även för lokala miljöer.

Modern backup och disaster recovery

- Möjlighet att använda snapshot-teknik, offsite-backup och immutability-skydd.
- Ger bättre motståndskraft mot ransomware och driftstopp.

Programvarudefinierade nätverk och lagring (SDN, SDS)

- Flexiblare och mer dynamisk styrning av nätverk och lagring.
- Minskar behovet av fysisk hårdvaruomläggning.

Centraliserad övervakning och driftplattformar

- Moderna övervakningsverktyg (t.ex. Zabbix, PRTG, Grafana) kan ge full insyn i hela miljön.
- Underlättar felsökning, kapacitetsplanering och rapportering.

Livscykelhantering och modernisering

- Möjlighet att fasa ut gamla system, standardisera plattformar och införa policybaserad hantering.
- Minskar teknisk skuld och driftkostnader över tid.

Molnmigrering och hybridlösningar

- Flexibla molnstrategier möjliggör snabb skalning, kostnadseffektivitet och bättre säkerhet.
- Hybridmodeller ger kontroll över känslig data samtidigt som man drar nytta av molnets fördelar.

Automation och AI

- Automatisering av drift, övervakning och säkerhet kan minska kostnader och öka tillförlitlighet.
- AI används allt mer för prediktiv analys, incidenthantering och optimering.

Kommunstyrelsen

Förmåga att möta nya krav inom beredskap och säkerhet

De yttre hoten har betydelse för säkerheten och beredskapen. Främmande makts systematiska säkerhetshotande verksamhet mot Sverige bedrivs brett. Liksom den organiserade brottslighetens utbredning, där utnyttjande av välfärdssystemet blir ett allt viktigare inslag i ekonomin. Säkerhetspolisen konstaterar att det finns kopplingar mellan grov organiserad brottslighet, våldsbejakande extremism och terrorism. Hoten som riktar sig mot Sverige är komplexa. De går in i varandra och förstärks på så sätt. Samordning av kommunens verksamheter för att möta dessa hot är av stor vikt för att begränsa risker och konsekvenser. Att personer med kopplingar till organiserad brottslighet och främmande makt, hålls borta från den offentliga förvaltningen är avgörande för att värna om det demokratiska systemet. Regeringen ser därför över kommuners möjligheter att genomföra utökade bakgrundskontroller men även kommuners ansvar att skydda förtroendevalda för hot- våld och otillbörlig påverkan.

Som medlem i Nato omfattas Sverige av de ömsesidiga försvarsgarantier som följer i nordatlantiska föredraget (artikel 5), vilket ska avskräcka antagonistiska aktörer från att använda sig av militära maktmedel mot Sverige. Medlemskapet ställer även krav (artikel 3) på att parterna, var för sig och tillsammans, upprätthåller och utvecklar sin individuella och kollektiva förmåga att stå emot ett väpnat angrepp. I detta resonemang ingår också förmåga till resiliens. Även om Nato-medlemskapet kan verka avskräckande när det gäller fysiska angrepp så ökar hoten inom andra områden såsom desinformationskampanjer, risker för infiltration, cyberattacker med mera.

Antalet cyberattacker har ökat under 2025 och bland annat har en av kommunens leverantörer som tillhandahåller system för arbetsmiljö, personalärenden och rehabilitering drabbats stort. För att öka skyddet för information samt höja nivån för cybersäkerhet förväntas cybersäkerhetslagen träda i kraft i början av 2026. Lagen ställer högre krav på vår informationshantering, resiliens och incidentrapportering. Intern förankring av arbetssätt, metoder, kontinuitetshantering och incidentrapportering är viktiga områden för att bli effektivare i hantering av risker inom samtliga områden. I regeringens utredning för ny lagstiftning, kommuners och regioners grundläggande beredskap inför kris och krig, ställs också krav på att kommunen ska kunna fullgöra sina författningsenliga uppgifter och upprätthålla sina samhällsviktiga verksamheter.

Det handlar om att kunna prioritera resurser, tolka och tillämpa ny lagstiftning i kombination med äldre lagstiftning samt bygga upp intern kapacitet för att agera snabbt och samordnat. Ekonomiska förutsättningar, komplex regelstyrning och behovet av ökad kompetens gör detta till en växande utmaning – särskilt i en tid där hotbilden förändras snabbt och kraven på robusthet ökar.

Kompetensförsörjning

Ett flertal av kommunens verksamheter står idag inför väsentliga utmaningar inom kompetensförsörjningsområdet. Detsamma gäller idag även för enskilda delar av kommunstyrelsens verksamheter. Mot bakgrund av den demografiska utvecklingen och prognos om ökande konkurrens om tillgänglig kompetens bedöms flertalet av kommunstyrelsens verksamheter befinna sig i en likartad situation inom en 3–5 årsperiod.

Då kommunstyrelsens verksamheter ansvarar för förvaltning och utveckling av kommungemensamma funktioner, system och processer samt tillhandahåller specialiststöd/expertis inom sakområden som enskilda förvaltningar på egen hand inte kan tillgodose, kan framtida kompetensbrist inom kommunstyrelsens verksamheter ge negativ följdverkan för kommunen som helhet samt för övriga kommunala verksamheters kapacitet och förmåga.

Kommunstyrelsens analys som underlag för svar på tilläggsuppdraget 2023:1 indikerade att det inom ett antal yrkesgrupper finns tecken på svårighet att rekrytera och det förväntas kvarstå kommande fem år. Yrkesgrupperna är främst ekonomer, upphandlare, löneadministratörer/lönehandläggare, jurister och ingenjörer inom mark/fastighetskunskap. Detta är påtagligt olika grupper gällande krav på utbildning, erfarenhet, möjlighet till utbildning på arbetsplatsen och konkurrerande arbetsmarknad. Insatser kommer säkerligen

även omfatta mindre och större förslag på verksamhetsomställning för att klara grunduppdragen i en förändrad tillgång på arbetskraft med förväntad insats.

Finansiering av insatser att möta framtidens samhällsutmaningar

För att möta framtidens komplexa utmaningar – hållbar tillväxt, social hållbarhet, klimatomställning, anpassning och robusthet måste kommunen ha en god finansiell och verksamhetsmässig planering.

Umeå behöver fortsätta investera i bostadsförsörjning, infrastruktur och samhällsbyggande, samt fortsätta satsa på brottsförebyggande åtgärder och förebyggande socialt arbete. Om dessa områden hanteras integrerat och långsiktigt kan det leda till både stärkt resiliens och minskade framtida kostnader – exempelvis genom minskad brottslighet, bättre folkhälsa och lägre klimatrelaterade risker.

För att underlätta finansiering och därmed kunna hålla en högre takt i arbetet behöver det fortsätta jobbas för extern medfinansiering, såväl via regionala som nationella och europeiska finansieringssystem, i form av EU-program och klimatinvesteringsfonder. Det kommer att krävas god styrning och finansiell planering för att upprätthålla god ekonomisk hushållning över tid samt att säkerställa att resurser riktas dit de ger mest nytta, för att hantera de framtida utmaningarna.

Datadriven kommun

Kommunstyrelsen och därmed kommunstyrelsens verksamheter ansvarar för förvaltning och utveckling av ett flertal kommungemensamma funktioner, system och processer. Att genomföra en systematisk översyn och utveckla dessa kommungemensamma processer och system bedöms utgöra en stor möjlighet för att öka kommunens kapacitet, förmåga och effektivitet. Nya arbetssätt som tillvaratar digitaliseringens möjligheter bedöms därför utgöra en väsentlig möjlighet i ett 3–5 års perspektiv.

Kommunen står inför stora utmaningar med bland annat kompetensförsörjning. Utvecklingen inom digitalisering, automation och AI går snabbt framåt. Verksamheterna i kommunen ser en stor möjlighet i att nyttja denna typ av teknik. För att möjliggöra användning av den nya tekniken behöver kommunen fortsätta arbeta med detta på ett strukturerat sätt. Det görs inom ramen för det kommungemensamma arbetet med Datadriven kommun som leds av kommunstyrelsen tillsammans tekniska nämnden. En styrmodell och en gemensam grund/plattform för datainsamling och hantering håller på att byggas. Genom att fortsätta skapa styrning i frågor kopplat till detta och möjliggöra nyttjande av denna teknik är bedömningen att det i ett 3–5 års perspektiv kommer att

underlätta för kommunen och dess verksamheter att möta den kompetensbrist som prognosticeras komma.

Positionering

Umeå är norra Sveriges största stad och kommunen är en förebild för jämställdhet, hållbarhet och innovation. Staden är den akademiska och intellektuella motorn i Norrland vilket är positioner kommunen ska jobba för att behålla.

Bilden av norra Sverige har påverkats under det senaste året då flera investeringar i viktig omställning och industrin misslyckats. Under den kommande tioårsperioden ska stora investeringar göras i närområdet. Umeå kommun behöver då kliva fram mer genom att tydligare ta position vid myndighetsetableringar och utveckling av befintliga verksamheter.

En central del i arbetet med att stärka och utveckla kommunens position är påverkansinsatser. Ofta handlar det om relevanta mötesplatser där kommunen tar plats, nationellt och internationellt, som ska bidra till tillväxt. En tydligare samordning i kommunen, inleddes under 2024 vilket skapat en stabil grund där Umeå syns och hörs.

En viktig del i positionsarbetet är att också fortsätta arbetet med en gemensam budskapsplattform inom kommunkoncernen. Det bidrar till ett tydligare genomslag när aktörerna bär fram Umeå. Parallellt med det arbetet ska kommunkoncernen också synliggöra vad platsen har att erbjuda för prioriterade målgrupper som studenter och barnfamiljer.

Demografiska förändringar i hela västvärlden med minskat barnafödande, migration och förändrade flyttmönster medför att kommunens arbetssätt behöver utvecklas. En del i det arbetet är att fortsätta utveckla samarbetet med Umeå universitet och andra viktiga intressenter.

Ny programperiod i EU

För att möta framtida samhällsutmaningar behöver Umeå kommun stärka förmågan att leda, samordna och mobilisera resurser över organisatoriska gränser. I detta ingår att vidareutveckla den territoriella och gränsregionala samverkan, där Umeå samspelar med aktörer i såväl Umeåregionen som i norra Sverige och över landsgränser. Särskilt viktigt är att förvalta och stärka Umeås roll som motor för hållbar tillväxt i norr.

EU:s nästa programperiod 2028–2034 innebär potentiellt genomgripande förändringar i hur regionala utvecklingsmedel fördelas, där en större andel av ansvaret kan flyttas från regional nivå till medlemsstaternas nationella partnerskapsplaner. För Umeå kommun kan detta

innebära minskat direktinflytande över inriktning och användning av EU-medel och därmed ett behov av att stärka vår förmåga att bevaka, påverka och samverka kring den nya programarkitekturen.

Kulturnämnden

Umeå är en kulturstad. Det ger en god plattform att fortsätta utvecklas ifrån. Men en stad behöver växa med omvärldsförändringarna och en identitet som kulturstad är inte statiskt och kan förloras om inte utveckling sker. Det finns ett fantastiskt kulturliv i Umeå men det finns områden som inte har arbetats lika mycket med. Områden som pekats ut i det Kulturpolitiska programmet och som nu behöver fokuseras på.

KKB, **kulturella och kreativa branscher**, här kan Umeå genom att skapa förutsättningar för både etablerade konstnärer och de helt nyutexaminerade konsthögskoleeleverna säkerställa en kulturell återväxt och tillväxt. Här finns möjlighet att ta redan befintliga utrustade lokaler i anspråk men också att skapa nya mötesplatser i form av KKV - kollektivverkstäder.

Film – och spelbranschen är ytterligare områden som kräver modiga beslut för att kunna skapa både viktigt kulturell utveckling och arbetsmöjligheter för kreatörer samt skapa ett intresse för Umeå som i sin tur skapar möjlig inflyttning och tillväxt.

Om Umeå vill vara en **kreativ nod** i Norra Sverige och ta en tydlig position så behöver satsningar som till exempel en gemensam filmfond med region Västerbotten inrättas, förutsättningar för spelutvecklare skapas och skärningspunkter och samverkan mellan olika discipliner möjliggöras.

Umeå är en **kulturstad i Arktis**. Det är en unik möjlighet. Här finns stora utvecklingsmöjligheter och ett internationellt intresse. Det kulturpolitiska programmet ålägger förvaltningen att möjliggöra för urfolk och nationella minoriteter att utveckla och bevara sina kulturella särarter. När kommunen växer och förändras är ett öppet och fritt kulturliv en förutsättning för en väl fungerande demokrati och ett rikt liv för kommunens invånare. Kulturens förmåga till att skapa sammanhang och anpassa sig är unikt och kan ses som en del av beredskapsarbetet i de utmanande tider vi lever i. Det kräver både många mötesplatser som bibliotek, många möjligheter till både eget skapande och upplevelser av kultur, att bli bekräftad genom kultur och att dela upplevelser med andra. I en stad som växer och förändras behöver kultur, meningsfull fritid, levande och attraktiva livsmiljöer följa med. Det kräver satsningar men också flexibilitet och förändring. Kulturen kan verka tillitsskapande och förtroendeläkande i en tid där relationen mellan medborgare och myndigheter utmanas.

En utmaning för hela det konstnärliga fältet är **AI-utvecklingen**. Både vad gäller innehåll, uttryck, upphovsrätt, källkritik. Men med AI kommer också möjligheter och utveckling. Att det leder till förändring på många olika områden, men också kulturområdet, är odiskutabelt.

Gestaltad livsmiljö kan skapa en tydlighet rent fysiskt i stadsutvecklingen om vilken stad Umeå vill vara. Spännande arkitektoniska uttryck, gestaltade platser för rörelse, lek och vila, offentliga vardagsrum som inbjuder till möten, konst på oväntade platser - det finns många sätt att manifestera vilken typ av stad man är och vilka värden och värderingar som är tongivande. Här finns stora möjligheter och utmaningarna ligger i förändrade arbetssätt, samverkan och samsyn.

Den nationella kulturpolitiken får konsekvenser för **kulturlivets infrastruktur**, både nationellt och lokalt. Grundförutsättningar och möjliggörare för kultur, som studieförbund och föreningsliv, tvingas dra ner på verksamhet. Det går stick i stäv med kravet och förväntan på civilsamhället som en viktig del i civil beredskap och utarmar det skydd och sammanhang som är oerhört viktigt i händelse av kris och krig. Det ekonomiska ansvaret för upprätthållandet av den civilsamhällets infrastrukturen hamnar på kommunala förvaltningar och påverkar i sin tur andra områden i en kedjereaktion.

Kulturförvaltningen står inför utmaningen att nå sin publik digitalt när utbudet sprids över flera kanaler, vilket riskerar splittrade användarresor, dubblerad information och otydliga budskap. I en tid med högre krav, snabba plattformsförändringar och begränsad uppmärksamhet förväntar sig användarna en sömlös och tillgänglig upplevelse – oavsett ingång. Förvaltningen behöver därför samordna innehåll och redaktionella processer, enas om struktur, tonalitet och design samt tydliggöra ansvar. Med gemensamma verktyg, en integrerad evenemangskalender och datadriven uppföljning kan **kommunikationen** effektiviseras, överlapp minskas och räckvidden stärkas. En annan aspekt av detta är hur vi samordnar riktade satsningar av streaming och digitalisering för att bygga vidare på pandemins lärdomar och teknik för att nå fler med riktade digitala insatser.

I och med nya lokaler för Kulturskolan i centrum så öppnas många möjligheter, till exempel närmre **samverkan** med Fritid Unga på Hamnmagasinet, men också med externa aktörer såsom Norrlandsoperan, Umeå Folkets Hus med flera. Med en närhet till Väven finns också större möjligheter att nyttja dessa lokaler för delar av verksamheten. En utmaning med de nya lokalerna blir att balansera verksamheten så att den fortfarande utvecklas och erbjuds i hela kommunen, samtidigt som de centrala lokalerna nyttjas i så hög utsträckning som möjligt.

Väven är sedan start i huvudsak en scen för gästspel och externa arrangörer. Utöver kulturföreningar och kommersiella aktörer nyttjas även Vävens uthyrningsbara lokaler av

förvaltningens egna verksamheter främst Stadsbiblioteket och Kultur för seniorer men även Kulturskolan gästspelar ibland. Vävens funktion som gästspelsscen är bra och behövs men det finns scenkonst och kulturuttryck som inte får plats då utbudet i huvudsak styrs av externa aktörer. Med större flexibilitet för förvaltningen att skapa utbud och målgruppsanpassa enligt kriterier i grunduppdraget skulle Väven kunna erbjuda en ännu större bredd och spets och ligga mer i linje med Umeås identitet som proaktiv, spetsig och unik kultur- och evenemangsstad.

Genom **Kulturlöftet** skapas stora möjligheter till större samverkan mellan utbildnings- och kulturförvaltning, något som kan ge ringar på vatten även utanför skoltid. Till exempel utökad samverkan kring After School (lågtröskelverksamhet i estetiska ämnen förlagd till skolor på elevernas fritid) samt undervisning i musik på och i nära samband med lektionstid.

Ökad efterfrågan i samband med att Umeå växer. Med ökade aktiviteter i olika stadsdelar, byar och samhällen till följd av inriktningsmålen skapas också en ökad efterfrågan på kulturnämndens olika verksamheter. Nya områden tillkommer där unga människor växer upp och behöver fysiska platser för att kunna ägna sig åt meningsfulla kulturaktiviteter. För att lyckas med denna utmaning behövs fler bibliotek och scener. Bibliotek och kulturella mötesplatser är viktiga i arbetet för att Umeå ska fortsätta växa tryggt och säkert. Genom att planera för bibliotek som inkluderar mötesplatser på rimligt avstånd skapas också möjligheter för Kulturskolan att förlägga verksamhet i stadsdelar och byar.

Umeås **demografiska utmaningar** är positiva utmaningar för kulturnämnden och biblioteksverksamheten. Till exempel saknas ett folkbibliotek i de östra stadsdelarna som byggs ut i högt tempo och beräknas få 15 000 invånare inom några år. Förändringarna på Mariehem är ett annat exempel på en förskjutning av bebyggelse och lokala centrumbildningar med 8 000 medborgare. Utvecklingen av orter och byar längs med Botniabanan såsom Sävar bör vara en del av en kulturell tillväxt. Andra behov i kommunen finns exempelvis i Obbola och Umedalen. Dessa skulle uppnås genom förflyttningar av bibliotekslokalerna för att de ska vara tillgängliga och utrymningsbara för alla besökare, samtidigt som de behöver samordnas med skolornas satsning på skolbibliotek. Gemensamt behov för alla närbibliotek oavsett placering är en separat entré för allmänhetens tillgång till folkbiblioteksverksamheten. Ytterligare folkbibliotek, gärna kombinerade folk- och skolbibliotek där så är möjligt, bör tillkomma i och med att Umeå växer där alla medborgares möjlighet att nyttja bibliotek och andra kulturella mötesplatser bör tillgodoses.

Umeå har flera **kombinerade folk- och skolbibliotek**, vissa av dem med biblioteksentrén inne i skolan. Några av närbiblioteken behöver därför byggas om eller flyttas för att tillgängliggöra och synliggöra folkbiblioteken för allmänheten samt tillgodose skolornas behov av separata lokaler. Till följd av förändringar i lagstiftningen behöver lämplig

samverkansnivå mellan kommunens folkbiblioteksverksamhet och skolbiblioteksverksamhet behöver uppnås. Samarbetet ska ha utgångspunkt i såväl bibliotekslagen som skollagen samt verksamheternas behov av utbud, tillgänglighet och öppenhet

Kontinuerliga och tillräckliga **IT-resurser** krävs för att bedriva fullgod verksamhet. Särskilt folkbiblioteksverksamheten är beroende av fungerande informationsteknik för att verkställa sitt lagstadgade uppdrag, och verksamheten kräver en stor mängd datorer och annan teknik för olika ändamål. Förutom medarbetares enskilda enheter och gemensamma arbetsstationer är det nödvändigt med publika datorer för allmänhetens bruk, för sökning i bibliotekskatalog, allmänt internetbruk och varierande programvara, samt utlånings- och återlämningsstationer. Biblioteken erbjuder även allmänt efterfrågade kopierings- och utskriftsmöjligheter. Kommunens fördelning av IT-stöd till kulturförvaltningen behöver utökas påtagligt för att undvika olämpliga fördröjningar vid nödvändiga åtgärder. Det är avgörande och av yttersta vikt med kontinuitet i stödet samt tillgänglighet och prioritering av arbetet med biblioteken för att säkerställa bibliotekens uppdrag mot medborgarna.

Ökade kostnader utan tillskott av medel medför minskade möjligheter för biblioteken att förmedla samma nivå av medier och aktiviteter, vilket riskerar att kvaliteten försämras.

Vid beslut om utökad verksamhet för **Sveriges depåbibliotek och lånecentral** behövs goda förutsättningar för att uppdraget ska kunna säkerställas långsiktigt.

Umeå saknar lokaler för **dans**, både den föreningsdrivna, institutionella och kommunala verksamheten. Det finns ett stort dansintresse – både att själv utöva och att uppleva dans i Umeå. Det kulturpolitiska programmet säger att vi ska skapa förutsättningar för kulturlivet. En viktig förutsättning för ett kulturuttryck, som också är förfördelat genusmässigt, är lokaler för dans. Ett dansens hus kan fungera som en samlingsplats och katalysator för konstnärlig utveckling, genom att stödja både etablerade och nya koreografer, samt erbjuda en scen för både nationella och internationella gästspel. Ett sådant hus kan stärka dansens roll som konstform genom att vara en plats för utforskande och nya uttryck, samtidigt som det breddar publikens tillgång till dans som en form av uttryck, gemenskap och hälsa. Ett dansens hus skulle möjliggöra residensverksamhet och attrahera dansare och kulturskapare från övriga delar av landet och internationellt. En kombination av professionellt användande och föreställningar samt kurser, workshops, masterclasses för alla nivåer skapar ett levande kulturcentrum.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Debitering per årsarbetskraft – Antalet debiterade timmar per årsarbetskraft behöver öka för att inte tillsyn enligt miljöbalken ska finansieras med skattemedel om såvida inte särskilt beslutats.

Åtgärdsprogram inom vattenförvaltningen - Andelen sjöar i Umeå som idag uppfyller målen inom vattenförvaltningen är 52 % och för vattendragen är andelen 31 % som uppfyller målen. Samordnade insatser behövs för de vattenförekomster som inte uppfyller målen.

Ekologisk hållbarhet – Inom ramen för grunduppdraget och nämndens rådighet så långt möjligt säkerställa den ekologiska hållbarheten i verksamheten. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ansvarar för arbetet med miljöbalken och finns därigenom nära den ekologiska dimensionen av hållbar utveckling och de 16 nationella miljömålen. Miljömålen antogs av riksdagen 1999 för att göra den miljömässiga dimensionen tydlig. Länsstyrelsen i Västerbotten gör följande bedömning:

Tillsammans med de nationella bedömningarna kommer endast ett av sexton miljömål, Skyddande ozonskikt, att uppnås till 2030 i Västerbotten. Fyra av målen bedöms som nära att nås Säker strålmiljö, Ingen övergödning, Grundvatten av god kvalitet och Storslagen fjällmiljö. De resterande tolv målen bedöms som inte möjliga att nå. Det behövs många fler vägledande beslut och insatser.

Personalnämnden

Då nämnden inte har något verksamhetsansvar har nämnden inte beslutat om några utmaningar och möjligheter.

Tekniska nämnden

(OBS, följande text är inte fastställd i tekniska nämnden, utan utgår från förvaltningens förslag till verksamhetsplan. Tekniska nämnden fastställer sin verksamhetsplan den 27 november)

Umeå har ett starkt utgångsläge inför framtiden, men utmaningarna är många. Att prioritera rätt och använda resurser klokt är en ständig uppgift.

Nya lagar och EU-förordningar påverkar förvaltningens verksamheter. IT berörs av NIS2-direktivet med skärpta krav på cybersäkerhet och incidentrapportering. Fastighetsområdet möter reviderade energikrav genom EU:s EPBD-direktiv, med krav på energieffektivisering och digitala energicertifikat. Gator och parker påverkas av EU:s Nature Restoration Law, som

stärker biologisk mångfald och hållbar stadsutveckling. Måltidsservice hanterar nya livsmedelsregler kring ursprungsmärkning och hållbarhet, medan Städ- och verksamhetsservice berörs av skärpta arbetsmiljökrav och kemikalielagstiftning (CLP). Dessa förändringar kräver kontinuerlig anpassning och kompetensutveckling.

En stark gemensam inriktning för digital omställning, där tydlig planering och prioritering sker över hela kommunen, skapar förutsättningar för att vi ska lyckas med digitaliseringsarbetet. Samverkan mellan DoIT, verksamheterna, bolagen och externa aktörer är avgörande – genom att arbeta tillsammans och öka förståelsen för varandras behov kan vi omsätta idéer snabbare till konkret nytta.

Klimatanpassning är en central del av modern stadsplanering, särskilt med tanke på de ökande utmaningarna kopplade till klimatförändringar. Det innebär att vi behöver planera och utforma stadens miljöer så att de blir robusta och motståndskraftiga mot exempelvis översvämningar, extrema väderhändelser och värmeböljor.

Genom att integrera gröna lösningar, som parker, trädplanteringar och öppna dagvattensystem, kan vi minska risken för skador och samtidigt skapa mer attraktiva och hälsosamma stadsmiljöer. Klimatanpassning i stadsplaneringen handlar också om att skapa flexibilitet för framtida förändringar och att säkerställa att investeringar i stadens infrastruktur är hållbara på lång sikt.

Umeås position som universitetsstad ger goda möjligheter till kompetensförsörjning och innovation, men vi måste höja kompetensen inom drift och utveckling, attrahera rätt kompetens och hantera ökande kostnader för hårdvara och licenser. Cybersäkerhet kräver omfattande investeringar och framtidssäkrade lösningar.

Ekonomiskt ser vi ökande driftskostnader för hårdvara och licenser, vilket kräver en utvecklad finansieringsmodell för att långsiktigt stödja digitaliseringen. Cybersäkerhetshot ökar och kräver omfattande investeringar, liksom framtidssäkrade lösningar på en marknad där utvecklingen går långsamt.

Inom fastighetsverksamheten står vi inför stora förändringar, där befolkningsprognoser påverkar lokalbehov och resursanvändning. Nya fastighetssystem och skärpta miljö- och klimatkrav ställer krav på strategisk anpassning, kompetensutveckling och flexibla arbetssätt. Lagändringar och ökade samordningskrav innebär att förvaltningen måste vara flexibel och stärka kapaciteten genom digitalisering och hållbara arbetsmetoder.

Stadsutvecklingen måste ske hållbart för att skapa attraktiva och robusta miljöer. Klimatförändringar innebär nya utmaningar för drift och underhåll, och vi behöver vara aktiva i utvecklingen av den smarta staden för att effektivisera processer och möta framtida kompetensbehov. Medborgarnas engagemang ska tas tillvara, och verksamheten ska

genomsyras av systematik, kvalitet och effektivitet för att säkra kloka investeringar av skattemedel.

Livsmedelsförsörjningen utmanas av krav på minskad köttkonsumtion, samtidigt som vi vill bidra till ökad självförsörjningsgrad och hållbar svensk produktion. Här gäller det att hitta balansen så att vi följer nationella riktlinjer och samtidigt stödjer svensk livsmedelsproduktion.

Kompetensförsörjningen är en av våra största utmaningar framöver. Vi behöver inte bara attrahera nya medarbetare och chefer, utan också skapa förutsättningar för att behålla och utveckla dem vi har. Det innebär satsningar på kompetensutveckling, tydliga karriärvägar, intern rörlighet och en lärande kultur. Ett hållbart ledarskap, god arbetsmiljö och systematiskt arbetsmiljöarbete är avgörande för att möta framtidens krav.

Umeå regionens brand och räddningsnämnd

En av de största utmaningarna är kompetensförsörjning då mer personalresurser behöver tillföras utifrån att Umeå växer samt att krav och uppdrag förändras relaterat till tidigare händelser, klimatförändringar, omvärldssituationen, säkerhetsläget, arbetstidsdirektivet m.m. Det är framför allt under den kommande tre års perioden som behovet av nyrekrytering är som störst. Det kan även bli en utmaning att behålla befintlig personal då det under samma period kommer ske stora förändringar inom verksamheten.

En annan utmaning gäller bemanningen vid deltidsstationerna. Förutom svårigheterna att rekrytera personal är det även i vissa fall svårigheter att bibehålla personalen över tid. Som en följd av att deltidsbrandmän generellt stannar i sin anställning kortare tid än tidigare måste utbildning av nya deltidsbrandmän ske mer frekvent. Det finns även behov av att utveckla och arbeta med andra arbetssätt och metoder, både för att kunna rekrytera och bibehålla personal.

Förändringarna i Lag om skydd mot olyckor (LSO) har inneburit att kravet på kommunernas tillsynsverksamhet samt utvärdering och uppföljning av olyckor och insatser har ökat. Motsvarande förändringar kommer med största sannolikhet införas även i Lag om brandfarliga och explosiva varor (LBE). Dessa krav, som ser ut att börja gälla från årsskiftet 25/26, kommer inte bli lika omfattande som förändringarna i LSO men de kommer ändå medföra ett ökat behov av bland annat tillsyner.

Utifrån MSBs tillsyn av det gemensamma räddningsledningssystem Räddningssamverkan Nord har krav ställts på att förstärka den övergripande ledningen av räddningstjänstverksamheten. Detta kommer i ett första steg ske genom att tillföra

ytterligare en ledningsfunktion i räddningscentralen i Luleå. Utifrån MSBs fortsatta tillsyn kan krav på ytterligare åtgärder komma. Följden av de förstärkande åtgärderna blir att kostnaderna för ledningssystemet kommer att öka. Detta behöver bevakas under de kommande åren för att säkerställa att åtgärderna ryms inom fastställd budget.

Projektering och byggandet av den andra stationen i Umeå tätort samt anpassning och utveckling av verksamheten kommer fortsatt vara resurskrävande allteftersom projektet fortskrider. Lokalfrågan är redan idag en faktor att ta hänsyn till vid rekrytering. Nuvarande station i Umeå tätort byggs om för att få mer utrymme för kontorsplatser för de rekryteringar som pågår nu men lokalfrågan är fortsatt en stor utmaning.

Möjligheter på 3-5 års sikt är att det förväntas komma mer uppdrag och medel när det gäller räddningstjänst under höjd beredskap. Detta innebär ökade resurser och en ökad förmåga inför nuvarande och kommande uppdrag. Det kommer dock bli en utmaning att både planera för räddningstjänst under höjd beredskap och att förbereda personalen genom övning och utbildning samtidigt som kraven på den fredstida verksamheten ökar.

En annan möjlighet är den ökade förmågan för räddningsinsatser som den andra brandstationen i Umeå tätort medför. Den anpassning och utveckling av verksamheten som också genomförs bör ge avsevärt bättre möjligheter även att bedriva den olycksförebyggande verksamheten.

Valnämnden

Valnämnden har en liten organisation med få medarbetare. Efter valet till riksdag, kommun- och regionfullmäktige hösten 2026 dröjer det till våren 2029 innan nästa val äger rum. Då är det val till Europaparlamentet.

Kompetensförsörjning

En utmaning för nämnden är att säkerställa kompetensförsörjningen under mellanvalsperioden samtidigt som medarbetarna behöver komplettera med andra arbetsuppgifter. Om vi har ett osäkert parlamentariskt läge i Sverige kan det finnas en risk för extraval under perioden. Ett väl sammanhållet valkansli med hög kompetens är en förutsättning för att möta de utmaningar som valadministrationen står inför. Kraven på valadministrationen ökar hela tiden. En hög grad av professionalitet skapar möjligheter för organisationen att klara de ökade kraven. En viktig utmaning är att säkerställa att valkansliets personal har relevanta och meningsfulla arbetsuppgifter även under mellanvalår, för att behålla kompetens och engagemang.

Säkerhet

Läget i omvärlden påverkar också verksamheten lokalt. Arbetet med valsäkerhet behöver hela tiden utvecklas. Spridning av falsk information och otillbörlig informationspåverkan är endast två av de utmaningar som valadministrationen riskerar att ställas inför allt oftare. Digitalisering och ökade krav på IT-säkerhet innebär att vi måste utveckla robusta system och rutiner för att skydda valprocessen mot cyberhot. Genom att kombinera teknologiska lösningar med ett aktivt informationsarbete kan vi skapa en modern, säker och inkluderande valorganisation som stärker demokratin och möter framtidens behov.

Valmyndigheten pekar i sin erfarenhetsrapport från EU-valet på att det finns delar i valprocessen som riskerar att skada förtroendet för svenska valsystemet. Det man framför allt lyfter fram är det stora antalet incidenter som rör valsedelssystemet. Det är en utmaning på lokal nivå i val- och röstningslokaler.

Lokaler

Lokalfrågor är en stor utmaning för valnämnden. Regelverken kring valförfarandet samt ökande behov av valmaterial på grund av allt fler valdistrikt ställer krav på såväl val- och röstningslokaler som på valnämndens verksamhetslokal. Även väljarnas ändrade beteende med en ständigt ökande förtidsröstning är en utmaning. Nämnden behöver i samarbete med kommunens verksamheter hitta lokallösningar som totalt sett är så bra som möjlighet för alla.

Valår 2029 och 2030 – utmaningar

Att allmänna val planeras både 2029 och 2030 innebär att nämnden står inför en intensiv period av valförberedelser och genomförande under de kommande åren. Den täta valcykeln ställer höga krav på nämndens förmåga att planera, samordna och genomföra två större val inom kort tidsintervall.

Detta medför behov av långsiktig resursplanering, där bemanning, lokalbokningar, materialhantering och utbildningsinsatser måste säkerställas i god tid. Valorganisationen behöver vara uthållig och flexibel för att hantera både praktiska och administrativa utmaningar, samtidigt som kvalitet och rättssäkerhet i valgenomförandet bibehålls.

Särskilt viktigt blir det att upprätthålla kontinuitet i kompetens och erfarenhet bland röstmottagare samt att säkerställa att rutiner och processer är uppdaterade och väl förankrade. Nämnden behöver också ha beredskap för att hantera eventuella förändringar i lagstiftning, valförordningar eller riktlinjer från Valmyndigheten.

Samverkan med länsstyrelsen och andra berörda aktörer är avgörande för att uppnå en effektiv och enhetlig valadministration. Genom att arbeta proaktivt och strategiskt kan nämnden möta de utmaningar som uppstår i samband med två valår i följd, och samtidigt säkerställa ett tryggt och demokratiskt valförfarande för kommunens invånare.

Valmyndigheten får uppdrag om digitala röstlängder

Valmyndigheten har fått i uppdrag av regeringen att analysera förutsättningarna för att införa digitala röstlängder samt att genomföra försök i ett begränsat antal vallokaler vid de allmänna valen 2026.

Om digitala röstlängder införs vid framtida val, innebär det att nämnden under de kommande åren står inför flera strategiska och operativa utmaningar kopplade till digitaliseringen av röstningsprocessen. Samtidigt som detta innebär förändringar och krav på anpassning, finns också flera tydliga fördelar med digitala röstlängder. Bland annat möjliggörs en mer effektiv röstmottagning, där flera röstmottagare kan arbeta i röstlängden samtidigt. Det ger även bättre förutsättningar för snabba ändringar i röstlängden och minskar risken för felaktiga avprickningar. Dessa förbättringar kan bidra till ökad kvalitet, snabbare hantering och en mer robust valadministration.

En av de mest centrala utmaningarna är att säkerställa att kommunens vallokaler är utrustade med tillförlitlig teknisk infrastruktur, inklusive stabila nätverkslösningar och digital utrustning som möjliggör säker och effektiv hantering av röstlängder. Samtidigt krävs robusta IT-säkerhetslösningar för att skydda systemen mot intrång och tekniska störningar.

För att digitaliseringen ska fungera i praktiken behöver röstmottagare och medarbetare få relevant utbildning och stöd i de nya digitala arbetsrutinerna. Kompetenshöjande insatser blir avgörande för att säkerställa kvalitet, rättssäkerhet och trygghet i genomförandet.

Kommunen måste även följa och anpassa sig till förändringar i lagstiftning och administrativa riktlinjer som utvecklas av Valmyndigheten. En nära samverkan med länsstyrelsen och andra berörda aktörer är nödvändig för att uppnå en enhetlig och rättssäker valadministration.

Genom att planera långsiktigt och strategiskt kan nämnden tillvarata digitaliseringens möjligheter samtidigt som robustheten och tilliten i det svenska valsystemet bevaras. Det handlar ytterst om att värna de grundläggande styrkorna i det svenska valsystemet – dess decentraliserade struktur, transparens och manuella komponenter – som tillsammans bidrar till ett tryggt och demokratiskt valförfarande.

Äldrenämnden

Den demografiska utvecklingen möts med förebyggande insatser

Äldrenämnden delar utmaningar med äldrenämnder i hela landet och välfärdssektorn i stort. Befolkningsprognosen i Umeå visar en större ökning inom åldersgruppen 80+ år, under kommande år jämfört med tidigare år. Ökningen började år 2023 och från att tidigare år ökat i snitt 3 % från år till år, bedöms åldersgruppen öka med 5–6% mellan 2024–2029. Från år 2030 väntas sedan utvecklingstakten minska för gruppen och dämpas till ca 1,5–2% från år till år fram till 2036. Det är i denna åldersgrupp som behovet av stöd och omsorg troligast är som störst.

För att möta den demografiska utvecklingen med en kraftig ökning av antalet äldre under planeringsperioden behöver äldrenämnden med samarbetsparter kraftsamla tillsammans. Det handlar primärt om att ge förutsättningar för den äldre att leva ett självständigt liv längre i det egna hemmet och fördröja behovet av omfattande vård och omsorg. När en större andel äldre bor kvar hemma längre så behövs satsningar på förebyggande arbete, mötesplatser och aktiviteter för äldre, men också trygga och tillgängliga bostäder och bostadsområden, goda kommunikationer och närhet till en bra samhällsservice. Det behövs även en stor variation av bostäder för olika faser i livet i olika prisnivåer. Ett bra exempel på att samverkan mellan flera aktörer behövs är kommunens bostadsförsörjningsprogram 2022–2030 som har ett stort fokus på äldre personer och tillgänglighet i bostäder.

Äldreomsorgens satsning kring Seniortorget har som syfte är att ge inspiration och information om seniorlivet fortsätter att utvecklas. Genom Seniortorget har kommunen möjlighet att arbeta mer förebyggande och evidensbaserat.

Äldreomsorgens mottagningsenhet fortsätter vara ett nav för information till kommunens äldre invånare. Information ges i en mängd olika frågor för att kunna stötta och/eller hänvisa vidare för att stödja ett självständigt liv. Telefonerna bemannas av handläggare som också kan ta emot förändrade behov hos personer som redan har insatser från äldreomsorgen. Det ligger väl i linje med den nya socialtjänstlagens syfte – att socialtjänsten ska vara tillgänglig för invånarna.

Välfärdsomställning

Hur ställer vi om för att möta framtida utmaningar? Omställning till den nya socialtjänstlagen och utvecklingen mot nära vård markerar tillsammans en viktig välfärdsomställning. Fokus flyttas från att främst hantera problem när de redan uppstått, till att arbeta mer förebyggande och hälsofrämjande. Socialtjänsten ska bli mer tillgänglig och

kunskapsbaserad, främja jämställda och jämlika livsvillkor, med insatser som kan ges tidigt och utan omfattande behovsprövning.

Nära vård innebär att vård och stöd ges mer samordnat utifrån personens behov, med mindre fokus på organisatoriska gränser. Tillsammans skapar dessa förändringar ett mer sammanhållet system där individen får stöd i rätt tid, på rätt plats och med större inflytande över sitt eget liv.

Bedömningen från såväl äldrenämnden som nationella myndigheter är att denna välfärdsomställning kommer att pågå i flera år och involvera såväl flera nämnder i kommunerna som andra organisationer och civilsamhälle. Omställningen kräver ett långsiktigt arbete i samverkan samt kontinuerlig uppföljning.

Kompetensförsörjning och ökad attraktivitet som arbetsgivare

En större andel äldre och samtidigt en lägre andel i den arbetsföra befolkningen innebär utmaningar för såväl samhällsekonomin som för kompetensförsörjningen inom vård och omsorg. Bristen på personal och ökande behov inom vård och omsorg är kännbar och samtidigt är arbetslösheten fortsatt rekordlåg i Umeå kommun.

Äldreomsorgens fleråriga kompetensförsörjningsplan beslutas i ny version för åren 2026–2028 i december. Den utgör en grund för arbetet med verksamhetens behov av personal och kompetens. Arbetet fortsätter med aktivitetsplaner kopplat till kompetensförsörjningsplanen i syfte att tydliggöra och konkretisera insatserna som görs för att möta kompetensförsörjningsutmaningen. Utifrån genomfört scenarioarbete som försöker hitta strategier för att möta upp innevarande och kommande behov samtidigt som det råder kompetensförsörjningsbrist ska fokus vara på behålla-perspektivet – fler behöver välja och vilja vara kvar inom äldreomsorgens verksamheter.

För att tackla kompetensförsörjningsutmaningen behövs ett parallellt arbete med att ställa om verksamheterna, arbeta mer förebyggande samt vara en attraktiv arbetsgivare så att medarbetare trivs och vill stanna kvar likväl som att locka potentiella medarbetare. Fler personer behöver utbildas och/eller vidareutbildas inom vård- och omsorgsyrket för att säkerställa kvalitet i verksamheten. Den statliga satsningen ”Äldreomsorgslyftet” är förlängt till 2027 och fortsätter därmed att ge möjlighet att utbilda medarbetare till undersköterska på betald arbetstid. Utöver detta behöver äldrenämnden internutbilda medarbetare för att höja kompetensen i verksamheten för att klara av att leverera en kvalitativ vård och omsorg.

Fler personer ska bo hemma längre vilket kräver förändringar inom hemtjänst och hemsjukvård. Det krävs kontinuerlig kompetensutveckling vilket också kan ge möjlighet till karriärvägar inom vård- och omsorg. Den framtida kompetensförsörjningen kommer dock

inte enbart kunna lösas genom en ökad utbildningsvolym. Digitalisering och automatisering av vissa arbetsuppgifter tillsammans med omställning till att arbeta mer förebyggande och hållbart är nödvändigt för att klara framtidens vård- och omsorg.

Äldreomsorgen behöver även arbeta vidare med att minska sjukfrånvaron samt arbeta för en långsiktig och hållbar arbetsmiljö genom delaktighet. Utifrån nämndens strategi och prioriterad process Kompetensförsörjning fortsätter arbetet.

Digital transformation skapar möjligheter till omställning

För en ökad digitalisering och användning av välfärdstekniska lösningar så finns ett antal utmaningar, inte minst gällande ekonomiska resurser och personalresurser vid införande av nya lösningar. För att möjliggöra en transformation i önskvärd takt behöver tillräckliga resurser avsättas såväl i äldreomsorgens verksamheter men även i centrala stödfunktioner i kommunen. För ökad digitalisering behövs inte bara nya system, utan även teknisk utrustning för ökad mobilitet, exempelvis smarta telefoner och plattor till medarbetarna men också en digital infrastruktur som stöttar äldreomsorgens projekt. Medarbetarnas vana och vilja att använda allt fler tekniska hjälpmedel i sin arbetsvardag behöver också stimuleras.

Äldrenämnden ser goda möjligheter med att samla digitala insatser i den särskilda enhet – Digital vård - och omsorg där målbilden är en tvärprofessionell enhet vars uppdrag är att utföra digitala insatser och åtgärder till den äldre, samt att bistå verksamheternas personal med rådgivning och stöd via digitala kanaler. Genom en dedikerad utförarenhet minskas den annars tids- och resurskrävande omställningen då merparten av medarbetare skall förändra sitt arbetssätt, utbildas, anskaffa behörigheter med mera.

Vidare finns stora möjligheter i att nyttja den tekniska utvecklingen inom Artificiell intelligens (AI) och att fokusera mer på ett datadrivet arbetssätt där såväl vård- och omsorgsnära som mer administrativa processer kan underlättas vilket kan frigöra tid till individnära arbete. Arbete kring detta pågår via initiativet Datadriven kommun.

En utmaning för fortsatt digitalisering är att lagstiftningen i vissa avseenden är otydlig eller inte utvecklas i tillräcklig takt för att den tekniska utvecklingen ska kunna omsättas i verksamheten. Tillgänglighet till och nyttjande av information är en nyckelfråga inom detta område.

Bilden av äldreomsorgen är grundläggande för omställningen

Samhället förändras och utmaningarna leder till att verksamheten förändras. Vård - och omsorgsboende har nu få likheter med de ålderdomshem som många fortfarande ser

framför sig vilket gör att förväntningarna på verksamheten blir något annat än den verksamhet som bedrivs idag. Idag bor vi i mycket högre utsträckning hemma, självständigt eller med olika former av vård - och omsorgsinsatser – en riktning som beslutats sedan flera år och inte bara i Umeå. En person som idag flyttar in på vård - och omsorgsboende har behov av omfattande insatser dygnet runt. Det innebär också att hemtjänsten och hemsjukvården förändras.

Dialog och kommunikation med invånare och samverkansparter krävs för att öka förståelsen för de förändringar som behöver göras för en hållbar äldreomsorg - nu och framåt.

Överförmyndarnämnden

Rekrytering

Överförmyndarnämnden ansvarar för att rekrytera gode män och förvaltare inom hela Umeåregionen. Överförmyndarnämnden har idag ca 1220 gode män och förvaltare i Umeåregionen men det täcker inte behovet. Flera av dessa ställföreträdare är äldre samt att ca 10 stycken av dem har 10 uppdrag eller flera, vilket gör situationen väldigt sårbar om någon av dem skulle behöva avsluta sina uppdrag vid egen sjukdom eller liknande. Godmanskapet är i grunden ett lekmannauppdrag som bygger på ideella krafter hos vanliga kommunmedborgare. Huvudmännens hjälpbehov är ofta komplicerade där det ställs stora krav på flexibilitet, tidsmässiga investeringar och dessutom kan uppdragen vara svåra att avsluta.

Umeå kommun har en förvaltarenhet med fem anställda personer. Enligt de upprättade avtalen med de båda förvaltarverksamheterna är det fråga om att de mest krävande och komplicerade uppdragen ska innehas av de professionella förvaltarverksamheterna. Likaså har Örnsköldsviks kommun en förvaltarenhet med fyra anställda personer. Örnsköldsviks kommun har även möjlighet att använda sig av privata aktörer för att säkerställa att huvudmän inte ska behöva vänta på att få en ställföreträdare.

De utmaningar som nämnden ser inom en tre-fem års sikt är att säkerställa att förvaltarenheterna kan möta upp det ökande behovet av att kunna ta sig an flera och mera komplicerade ställföreträdarskap. Här ser nämnden ett behov av att öka antalet anställda förvaltare och att öka samarbetsytorna mot båda förvaltarenheterna för att effektivisera flödet av ärenden mellan förvaltarenheterna och nämndens ideella ställföreträdare. Där finns ett utvecklingssteg att när huvudmännens livssituation har stabiliserats via förvaltarenheterna, då kunna övergå till en ideell ställföreträdare. Då kan förvaltarenheterna göra plats för nya ärenden. Förvaltarenheterna behöver också kunna förändras till att ta

emot både god mans- och förvaltaruppdrag. Nämnden ser ett behov av att utveckla dynamiska ställföreträdarenheter som kan ta alla typer av uppdrag. Det finns även ett behov av att kunna använda sig av privata aktörer för att en individ i utsatthet aldrig ska stå utan en ställföreträdare. Om behovet av professionella ställföreträdare kan tillförsäkras så kommer behovet av ideella ställföreträdare vara mindre akut och de som vill göra en frivillig samhällsinsats skulle ha bättre förutsättningar att ta uppdrag där huvudmannens livssituation inte består av behov av akuta insatser.

Digitalisering

Överförmyndarnämndens tillsyn utövas genom granskning av gode männens och förvaltarnas redovisningshandlingar. Det sker vanligen via manuell granskning av inkomna pappershandlingar. Sedan 2020 har Överförmyndarnämnden även möjlighet att ta emot redovisningar elektroniskt samt att granska dessa elektroniskt. Det har dröjt flertalet år med att samordna Umeå kommuns egen IT avdelning mot Wärna-förvaltningen för att etablera en testmiljö. Att detta försenats har påverkat nämndens utvecklingsmöjligheter negativt. Under sommaren/hösten 2025 har denna testmiljö påbörjats och vid färdigställande kommer testmiljön innebära nya möjligheter att utbilda ställföreträdare i den elektroniska inlämningen av redovisningshandlingar. Det i sin tur kommer att leda till att flera kan lämna in redovisningshandlingar elektroniskt. Ett annat utvecklingsområde är att motverka ett digitalt utanförskap hos huvudmän och att möjliggöra att ställföreträdare kan agera för huvudmännens räkning. För att detta ska vara möjligt behöver närliggande verksamheter så som banker öka takten på utveckling av sina digitala tjänster vilket kommer effektivisera och förenkla de uppgifter som ställföreträdare behöver utföra åt huvudmän. Denna fråga ligger inte inom ramen för Överförmyndarverksamhetens påverkansområde.

Överförmyndarnämnden har idag inte något sätt att skicka alla de sekretesshandlingar som behöver skickas elektroniskt. Det innebär stora portokostnader och längre handläggningstider.

Ny lagstiftning

Regeringen beslutade 2019 att göra en översyn av reglerna för gode män och förvaltare. Inga lagförslag presenterades under förra mandatperioden. Nuvarande regering har gett ett uppdrag till Justitiedepartementet att ta fram underlag för att kunna besluta om utveckling inom lagområdet. Däribland finns utredning om förslaget att flytta beslutanderätten av otvistiga godmanskap från tingsrätten till Överförmyndarna. Det skulle innebära ökade krav på nämndens verksamheter i form av ökade resurser till att inhämta yttranden, utreda och besluta i dessa ärenden. Skulle detta förslag gå igenom skulle det innebära behov av att

utöka överförmyndarens personalresurser för att kunna möta den nya arbetsuppgiften. Likaså har lagändringen avseende framtidsfullmakter inneburit merarbete för verksamheten.

Nettokostnadsavvikelser och nettokostnadsjämförelser

Nämnd	Sid nr
Nettokostnadsavvikelser	
För- och grundskolenämnd	1–10
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnd	11–15
Individ- och familjeomsorgsnämnd	16–22
Äldrenämnd	23–30
Nettokostnadsjämförelser	
Fritidsnämnd	31–35
Kulturnämnd	36–42

Analys av nettokostnadsavvikelse, förskola, grundskola och fritidshem.

Bakgrund

Som en del i planeringsprocessen ska berörda nämnder analysera nettokostnadsavvikelser samt nettokostnadsjämförelser enligt en anvisning från kommunstyrelsen. Analyserna utgör ett analysunderlag i planeringsprocess för 2027.

Centrala tillämpningsanvisningar för analys av nettokostnadsavvikelse har tagits fram, vilka ligger till grund för analysen.

Begreppsdefinitioner

Nettokostnad:

Verksamhetens nettokostnad, dvs vad verksamheten faktiskt kostar med hänsyn till verksamhetens intäkter.

Nettokostnadsavvikelse:

Nettokostnadsavvikelse är differensen mellan referenskostnaden för en verksamhet och faktisk nettokostnad för en verksamhet i en viss kommun.

Referenskostnad:

Referenskostnaden bygger på kostnadsutjämningen och indikerar vad respektive verksamhet borde kosta enligt kostnadsutjämningssystemet, om kommunen bedriver den verksamheten med genomsnittlig ambitionsnivå och effektivitet samt med hänsyn taget till respektive kommuns strukturella förutsättningar. Dvs den är beräknad för varje enskild kommun och verksamhet. Referenskostnaden rör sig relativt andra kommuner då den beror på kostnadsutvecklingen i rikets alla kommuner.

Tillvägagångssätt:

Basen för all informationsinhämtning är Kolada. Detta för att säkerställa att det är officiella data och att jämförelser och kontroller av data ska vara lättillgänglig för alla. Jämförelser görs där så är möjligt utifrån att det finns data i Kolada.

Analys:

För- och grundskolenämnden rapporterar nettokostnadsavvikelser för följande verksamheter; förskola, fritidshem och grundskola.

Nettokostnadsavvikelsen för förskola, fritidshem och grundskola inkluderar även kostnader som ligger **utanför** för- och grundskolenämndens ansvarsområde, exempelvis kostnader för lokaler, måltider, vissa IT-kostnader som ingår i lärverktyg m.m.

Utifrån givna anvisningar ska inte några kvalitetsmått ingå i analysen, om höga eller låga kostnader motsvaras av hög/låg kvalité kommenteras därför inte.

I kommungruppen större stad har ytterligare två städer tillkommit under år 2022, Kalmar och Kristianstad.

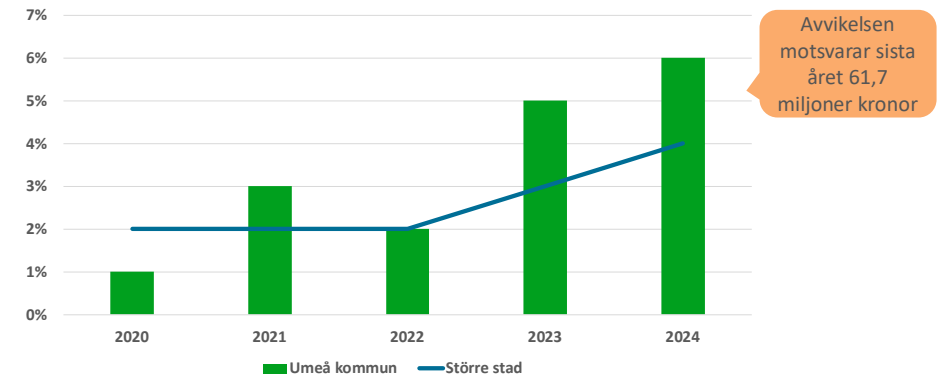
Förskola

Nettokostnadsavvikelse

Syftet är att analysera trenden för hur den egna kommunen rör sig relativt större stad.

Diagram 1

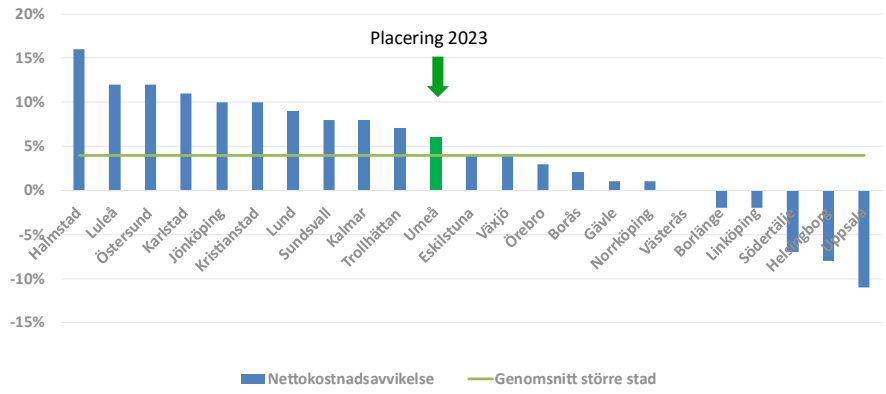
Nettokostnadsavvikelsens utveckling för verksamhet förskola i procent de senaste 5 åren



Källa: Kolada

Diagram 2

Nettokostnadsavvikelse förskoleverksamhet för större städer år 2024, i procent



Källa: Kolada

Nettokostnadsavvikelsen för förskola har för Umeå Kommun varierat en del de senaste åren, men sedan 2022 har nettokostnadsavvikelsen ökat. För 2024 har nettokostnadsavvikelsen ökat till ungefär 6% vilket motsvarar 61,7 mnkr och ligger ungefär 2 % över större stad. Det betyder att kostnaden för kommunens förskola är något högre än vad Umeå Kommun förväntas kosta med tanke på

strukturen. I nettokostnadsavvikelsen ingår även kostnader som ligger utanför nämndens ansvarsområde, exempelvis lokaler, måltider m.m. Nettokostnadsavvikelsen för förskola inkluderar även öppen förskola vilket inte omfattas av nämndens uppdrag.

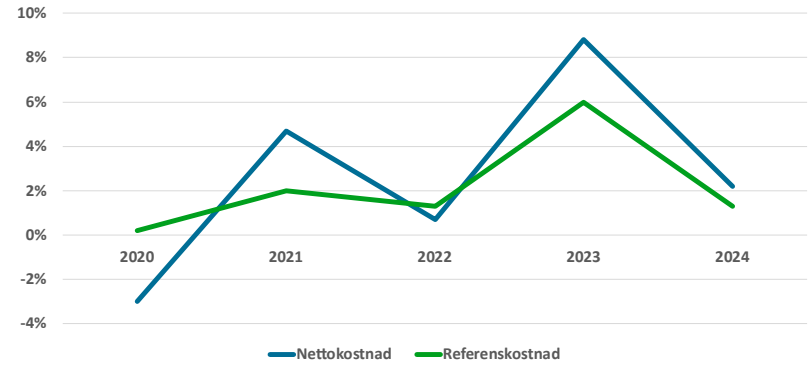
Diagram 2 visar nettokostnadsavvikelsen för större städer år 2024 i procent och vi kan då se att Umeå Kommun ligger något över genomsnittet för större stad. Umeå kommun ligger på samma placering bland större städer som 2023 trots en högre nettokostnadsavvikelse år 2024.

Referenskostnadens utveckling jämfört med nettokostnadens utveckling

Syftet är att se om det är referenskostnaden eller nettokostnadens utveckling som har påverkat nettokostnadsavvikelsen.

Diagram 3

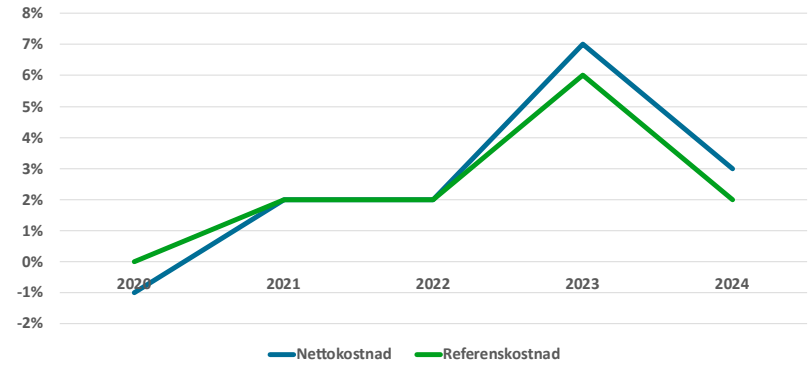
Netto- och referenskostnadens utveckling för verksamhet förskola i procent de senaste 5 åren



Källa: Kolada

Diagram 4

Netto- och referenskostnadens utveckling för större stad för verksamhet förskola, i procent de senaste 5 åren



Källa: Kolada

Nettokostnaden har minskat i en något högre takt än referenskostnaden för år 2024 för Umeå Kommun (diagram 3). Jämförelsen indikerar att Umeå Kommun närmar sig referenskostnaden.

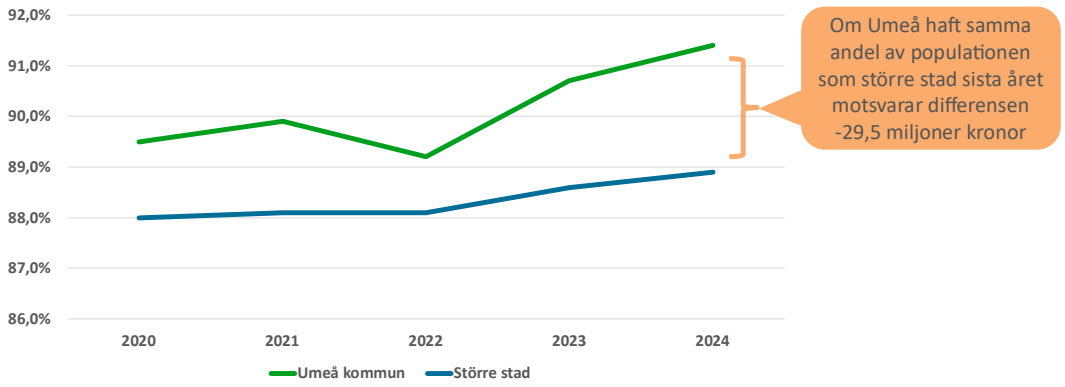
För större stad (diagram 4) ser vi samma trend med en minskning av både referenskostnaden och nettokostnadens utveckling men där minskningen i nettokostnaden inte varit lika kraftig som för Umeå kommun.

Andel av population

Syftet är att se om vår andel av populationen som nyttjar aktuell verksamhet avviker i jämförelse med större stad.

Diagram 5

Andel av populationen för verksamhet förskola i jämförelse med större stad



Källa: Kolada

Umeå Kommun har en högre andel av populationen i förskola i jämförelse med större stad de senaste åren och för 2024 har skillnaden mellan Umeå kommun och större stad ökat ytterligare. Då nettokostnadsavvikelsen inte tar hänsyn till andel av populationen inom förskola bedöms detta vara del i förklaringen till att nettokostnadsavvikelsen ökat för kommunen jämfört med större stad. Hade Umeå Kommun haft samma andel av befolkningen i åldersgruppen som större stad hade Umeå Kommun haft 29,5 mnkr i lägre kostnader.

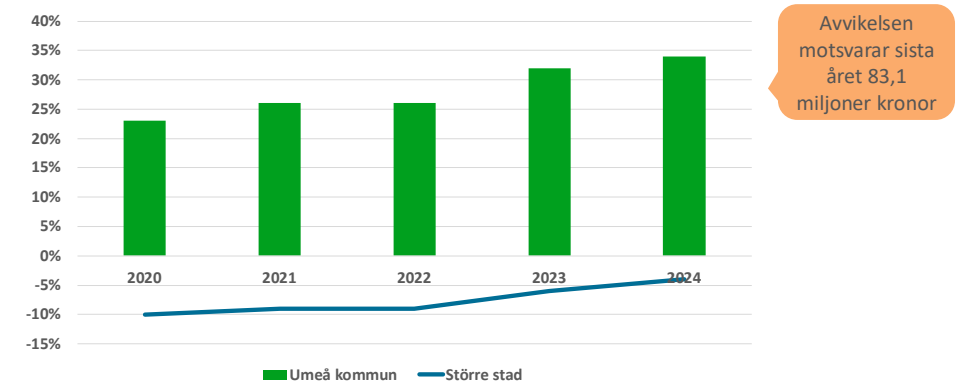
Fritidshem

Nettokostnadsavvikelse

Syftet är att analysera trenden för hur den egna kommunen rör sig relativt större stad.

Diagram 1

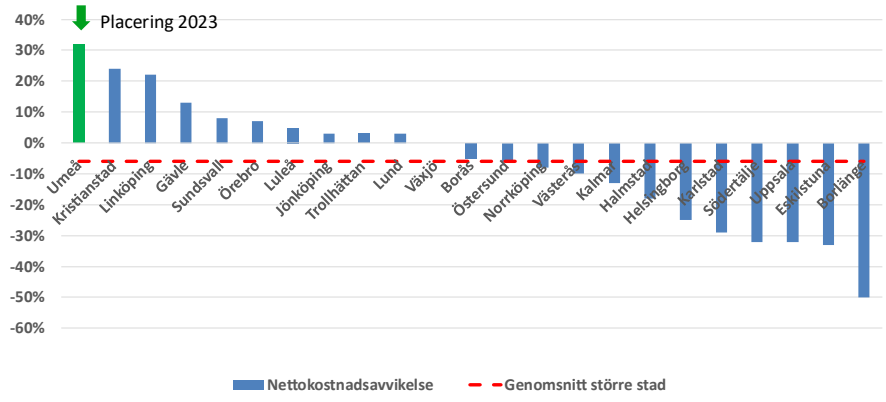
Nettokostnadsavvikelsens utveckling för verksamhet fritidshem i procent de senaste 5 åren



Källa: Kolada

Diagram 2

Nettokostnadsavvikelse fritidshemsverksamhet för större städer år 2024, i procent



Källa: Kolada

Nettokostnadsavvikelsen för fritidshem har för Umeå Kommun ökat något de senaste åren. Umeå kommunen har högre kostnader för fritidshem än förväntat med tanke på strukturen. År 2024 motsvarar avvikelsen 83,1 miljoner kronor för Umeå Kommun. I nettokostnadsavvikelsen ingår även kostnader som ligger utanför nämndens ansvarsområde, exempelvis lokaler och måltider. Det sker även en del fördelningar av personal som arbetar mot flera verksamheter förskoleklass, grundskola och fritidshem vilket skulle kunna påverka nettokostnadsavvikelsen.

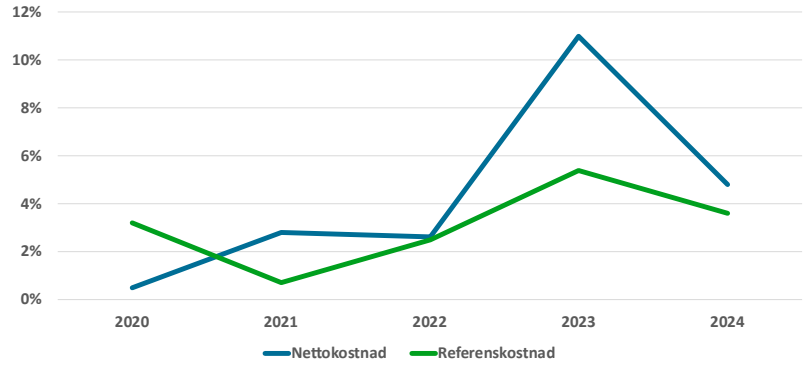
Diagram 2 visar nettokostnadsavvikelsen för större städer år 2024 i procent Umeå Kommun har högre nettokostnadsavvikelse än genomsnittet bland samtliga större städer. Även för år 2023 har Umeå Kommun högst avvikelse.

Referenskostnadens utveckling jämfört med nettokostnadens utveckling

Syftet är att se om det är referenskostnaden eller nettokostnadens utveckling som har påverkat nettokostnadsavvikelsen.

Diagram 3

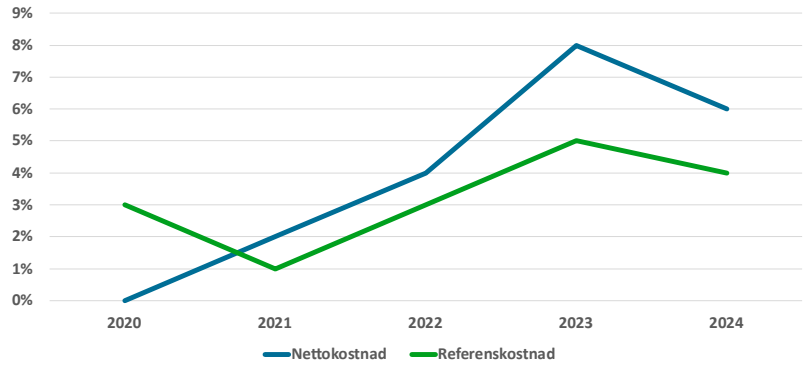
Netto- och referenskostnadens utveckling för verksamhet fritidshem i procent de senaste 5 åren



Källa: Kolada

Diagram 4

Netto- och referenskostnadens utveckling för större stad för verksamhet fritidshem, i procent de senaste 5 åren



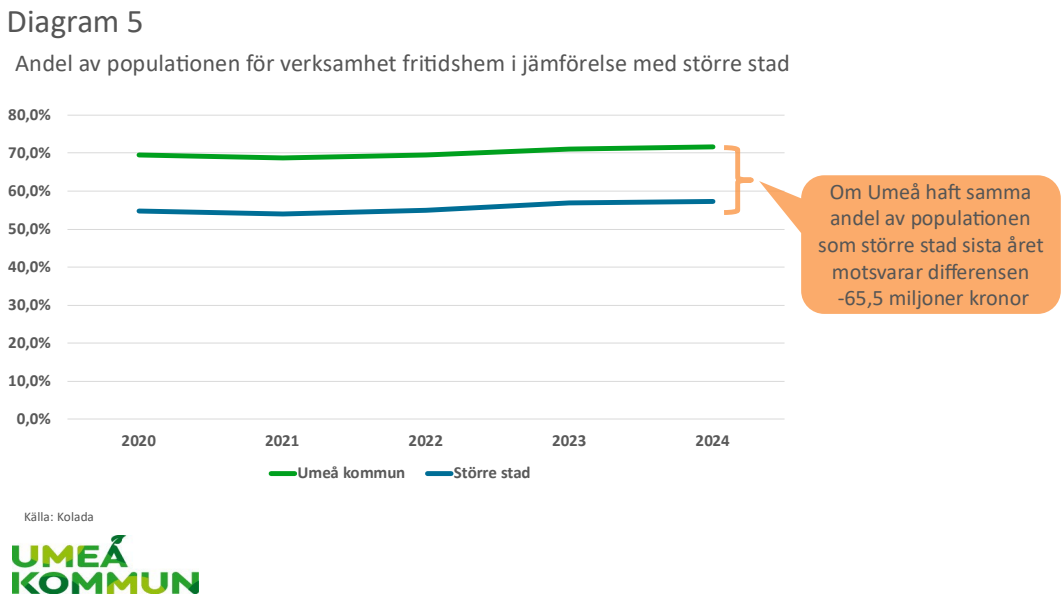
Källa: Kolada

För Umeå Kommun har referenskostnadens utveckling minskat kraftigt jämfört med år 2023 och närmar sig referenskostnaden. Nettokostnaden visade en topp 2023 men har övriga år legat ganska nära referenskostnaden vad gäller fritidshem.

För större stad ser vi en liknande trend som för Umeå Kommun, men nettokostnaden ligger fortsatt klart över referenskostnaden.

Andel av population

Syftet är att se om vår andel av populationen som nyttjar aktuell verksamhet avviker i jämförelse med större stad.



Källa: Kolada

Umeå Kommun har en högre andel av populationen i fritidshem i jämförelse med större stad de senaste åren. Då nettokostnadsavvikelsen inte tar hänsyn till andel av populationen inom fritidshem är detta en av förklaringarna till att Umeå kommun har en hög nettokostnadsavvikelsen för fritidshem. Hade Umeå Kommun haft samma andel av befolkningen i åldersgruppen som större stad hade Umeå Kommun haft 65,5 mnkr i lägre kostnader.

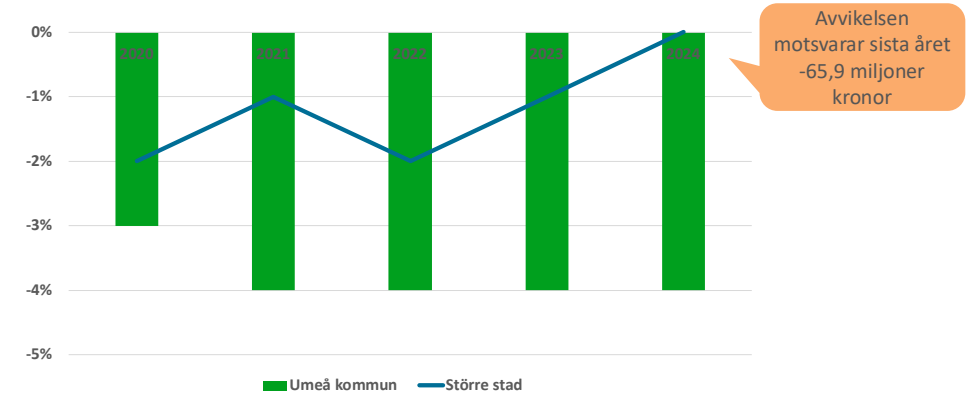
Grundskola

Nettokostnadsavvikelse

Syftet är att analysera trenden för hur den egna kommunen rör sig relativt större stad.

Diagram 1

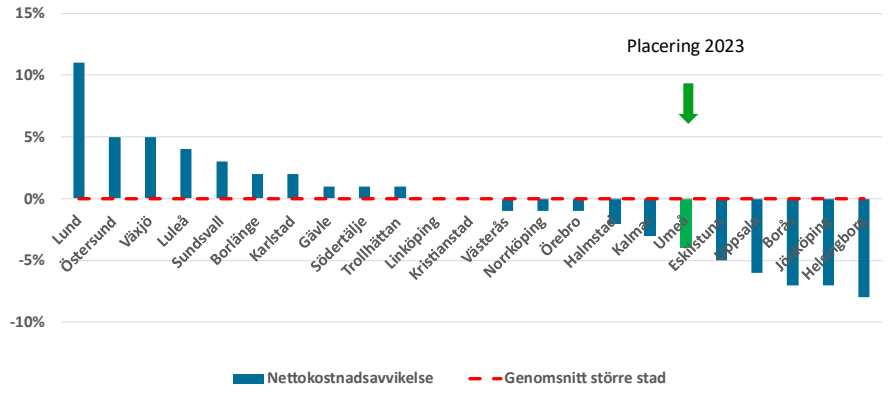
Nettokostnadsavvikelsens utveckling för verksamhet grundskola i procent de senaste 5 åren



Källa: Kolada

Diagram 2

Nettokostnadsavvikelse grundskoleverksamhet för större städer år 2024, i procent



Källa: Kolada

Nettokostnadsavvikelsen för grundskola har för Umeå Kommun legat ganska konstant de senaste åren. Sedan 2021 har nettokostnadsavvikelsen för grundskolan legat på ungefär -4 % och lägre än större stad. Avvikelsen för större stad har däremot ökat och ligger på ungefär 0 %. Det betyder att kommunens kostnad för grundskola är lägre än vad Umeå Kommun förväntas kosta med tanke på strukturen. År 2024 motsvarar avvikelsen -65,9 miljoner kronor för Umeå Kommun.

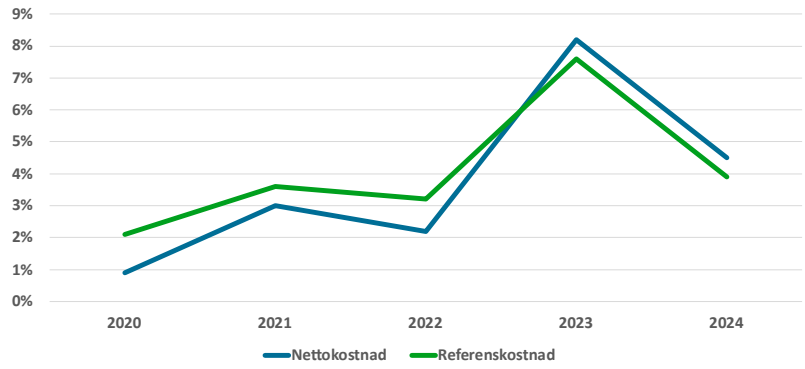
I nettokostnadsavvikelsen ingår även kostnader som ligger utanför nämndens ansvarsområde, exempelvis lokaler, måltider och lärverktyg. Diagram 2 visar nettokostnadsavvikelsen för större städer år 2024 i procent och Umeå Kommun ligger under genomsnittet bland större stad för år 2024 och har samma placering som 2023.

Referenskostnadens utveckling jämfört med nettokostnadens utveckling

Syftet är att se om det är referenskostnaden eller nettokostnadens utveckling som har påverkat nettokostnadsavvikelsen.

Diagram 3

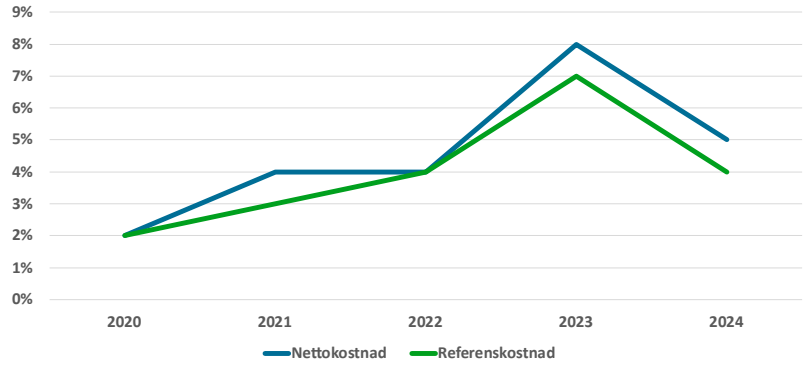
Netto- och referenskostnadens utveckling för verksamhet grundskola i procent de senaste 5 åren



Källa: Kolada

Diagram 4

Netto- och referenskostnadens utveckling för större stad för verksamhet grundskola, i procent de senaste 5 åren



Källa: Kolada

Diagram 3 illustrerar att skillnaden mellan referenskostnaden och nettokostnaden för Umeå Kommun ligger kvar på samma nivå som 2023 och att nettokostnaderna minskar. Även för större stad (diagram 4) har nettokostnaden utvecklats i takt med referenskostnaden mellan år 2023 och 2024.

Andel av population

Syftet är att se om vår andel av populationen som nyttjar aktuell verksamhet avviker i jämförelse med större stad.

För grundskola redovisas inte andel av populationen då 100 % av befolkningen i åldersgruppen förväntas befinna sig i grundskolans verksamhet.

Analys av nettokostnadsavvikelse, gymnasieskola.

Bakgrund

Som en del i planeringsprocessen ska berörda nämnder analysera nettokostnadsavvikelser samt nettokostnadsjämförelser enligt en anvisning från kommunstyrelsen. Analyserna utgör ett analysunderlag i planeringsprocess för 2027.

Centrala tillämpningsanvisningar för analys av nettokostnadsavvikelse har tagits fram, vilka ligger till grund för analysen.

Begreppsdefinitioner

Nettokostnad:

Verksamhetens nettokostnad, dvs vad verksamheten faktiskt kostar med hänsyn till verksamhetens intäkter.

Nettokostnadsavvikelse:

Nettokostnadsavvikelse är differensen mellan referenskostnaden för en verksamhet och faktisk nettokostnad för en verksamhet i en viss kommun.

Referenskostnad:

Referenskostnaden bygger på kostnadsutjämningen och indikerar vad respektive verksamhet borde kosta enligt kostnadsutjämningssystemet, om kommunen bedriver den verksamheten med genomsnittlig ambitionsnivå och effektivitet samt med hänsyn taget till respektive kommuns strukturella förutsättningar. Dvs den är beräknad för varje enskild kommun och verksamhet. Referenskostnaden rör sig relativt andra kommuner då den beror på kostnadsutvecklingen i rikets alla kommuner.

Tillvägagångssätt:

Basen för all informationsinhämtning är Kolada. Detta för att säkerställa att det är officiella data och att jämförelser och kontroller av data ska vara lättillgänglig för alla. Jämförelser görs där så är möjligt utifrån att det finns data i Kolada.

Analys:

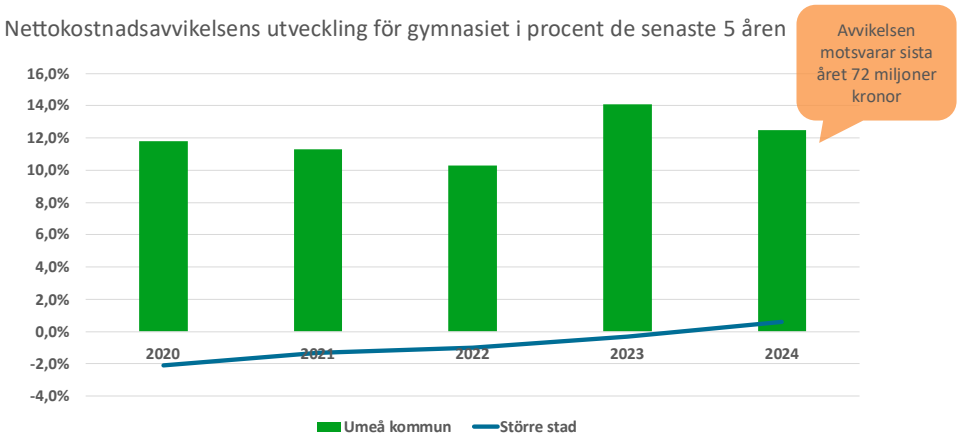
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden rapporterar nettokostnadsavvikelser för verksamheten gymnasieskola. Nettokostnadsavvikelsen för gymnasieskola inkluderar även kostnader som ligger **utanför** gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens ansvarsområde, exempelvis kostnader för lokaler, måltider, vissa IT-kostnader som ingår i lärverktyg.

Utifrån givna anvisningar ska inte några kvalitetsmått ingå i analysen, om höga eller låga kostnader motsvaras av hög/låg kvalité kommenteras därför inte.

Nettokostnadsavvikelse

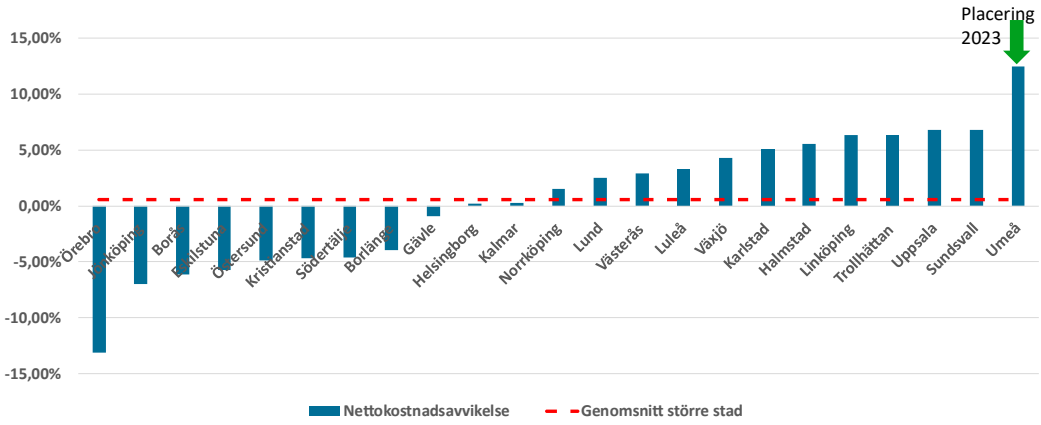
Syftet är att analysera trenden för hur den egna kommunen rör sig relativt större stad.

Diagram 1



Källa: Kolada

Diagram 2 Nettokostnadsavvikelse gymnasiet för större städer år 2024, i procent



Källa: Kolada

Nettokostnadsavvikelsen för Umeå Kommun har varierat under de senaste 5 åren och legat mellan ungefär 10 – 14%. Vid jämförelse med år 2023 då avvikelsen var den högsta under perioden ser vi en lägre avvikelse år 2024 jämfört med år 2023. Den är dock för år 2024 högre än åren 2020–2022. Från år 2024 syns en succesiv minskning av

nettokostnadsavvikelsen och avvikelsen motsvarar 72 mnkr för Umeå kommun. Vilket betyder att kostnaden för kommunens gymnasieskola är högre än den förväntade kostnaden med tanke på strukturen. Ett brett programutbud, där flertalet program med höga kostnader erbjuds bland annat, naturbruksprogram, idrottsprogram, estetiska program m.fl. Höga ambitioner och en stor andel av elever med examen efter 3 år medför en högre kostnad i jämförelse med strukturen och gruppen större städer som ligger på en nettokostnadsavvikelse strax över den förväntade, 0,6%. I nettokostnadsavvikelsen ingår även kostnader som ligger utanför nämndens ansvarsområde, exempelvis lokaler, måltider och lärverktyg.

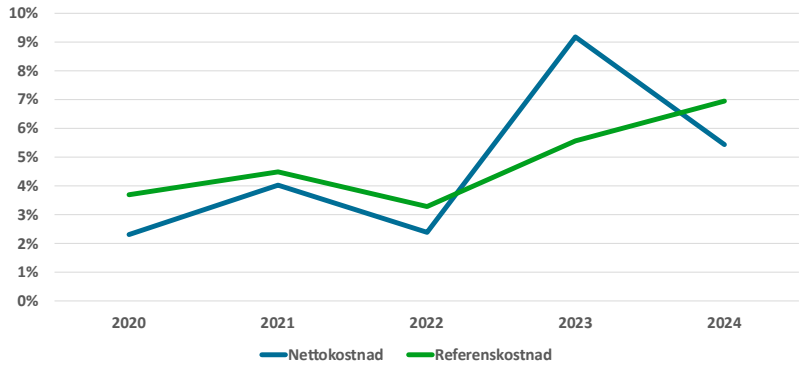
Diagram 2 visar nettokostnadsavvikelsen för större städer år 2024 i procent, Umeå Kommun har en hög avvikelse jämfört med större stad och högst nettokostnadsavvikelse bland samtliga större städer. Även år 2023 hade Umeå Kommun högst avvikelse.

Referenskostnadens utveckling jämfört med nettokostnadens utveckling

Syftet är att se om det är referenskostnaden eller nettokostnadens utveckling som har påverkat nettokostnadsavvikelsen.

Diagram 3

Netto- och referenskostnadens utveckling för gymnasiet Umeå Kommun i procent de senaste 5 åren

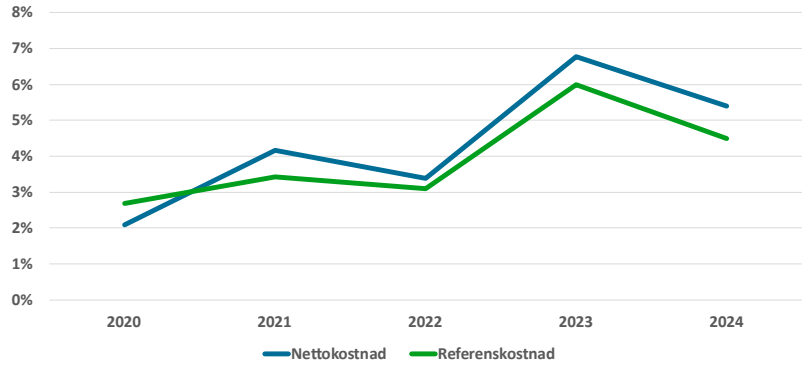


Källa: Kolada

UMEÅ KOMMUN

Diagram 4

Netto- och referenskostnadens utveckling för större stad för gymnasiet, i procent de senaste 5 åren



Källa: Kolada

UMEÅ KOMMUN

Utvecklingen av nettokostnaden för Umeå Kommun har varierat de senast 5 åren med en markant ökning från år 2022 till år 2023. Tidigare år har nettokostnaden legat under referenskostnaden men år 2023 ökade nettokostnaden medan referenskostnaden sjönk. För år 2024 är nettokostnaden under referenskostnaden igen. Nettokostnaden har minskat och referenskostnaden har ökat. Vilket innebär att Umeå Kommun har en lägre kostnadsutveckling än den förväntade.

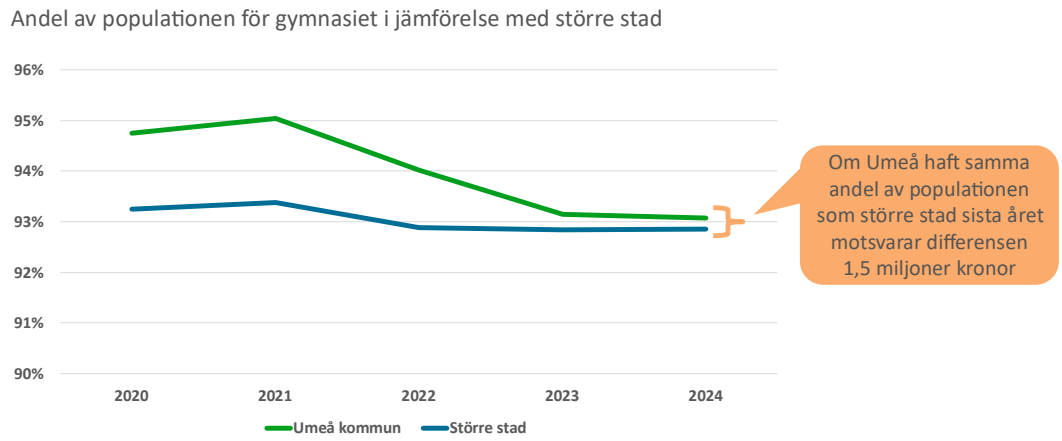
Utvecklingen av nettokostnaden för större stad har varierat mellan åren. Även för större stad har nettokostnaden minskat år 2024. För större stad har referenskostnadens utveckling de senaste åren varit relativt stabil med undantag för år 2023 då även referenskostnaden ökat. För år 2024 minskar både nettokostnaden och referenskostnadens utveckling i ungefär samma takt. Vilket innebär att förutsättningarna för större stad har förbättrats och kostnadsutvecklingen ligger något över referenskostnaden därför ökar större stads nettokostnadsavvikelse.

Nettokostnadsavvikelsens minskning år 2024 beror på att Umeå Kommun har en lägre kostnadsutveckling än den förväntade. Där det är referenskostnaden alltså den förväntade kostnadsutvecklingen som ökat mer än nettokostnaden vilket gör att nettokostnadsavvikelsen minskar år 2024. Umeå kommun har dock fortsatt en hög kostnadsnivå.

Andel av population

Syftet är att se om vår andel av populationen som nyttjar aktuell verksamhet avviker i jämförelse med större stad.

Diagram 5



Källa: Kolada

Umeå Kommun har en högre andel av befolkningen i åldersgruppen som befinner sig i gymnasieskolan jämfört med större stad de senaste 5 åren. Andelen har dock minskar sedan 2021 och närmat sig samma andel som större stad. Hade Umeå Kommun haft samma andel av populationen som större stad år 2024 hade Umeå Kommun haft lägre kostnader motsvarande ca. 1,5 mnkr.

Analys av nettokostnadsavvikelse

Bakgrund

I samband med beslut om budget 2021 gav Kommunfullmäktige i uppdrag till berörda nämnder att analysera nettokostnadsavvikelser samt nettokostnadsjämförelser enligt en anvisning från kommunstyrelsen. Dessa analyser har utgjort analysunderlag planeringsprocess för 2023. Uppdraget är därmed avslutat. Efter utvärdering av den nya planeringsprocessen ska dessa analyser fortsättningsvis utgöra ett analysunderlag som en del i ordinarie planeringsprocess.

Begreppsdefinitioner

Nettokostnad:

Verksamhetens nettokostnad, dvs vad verksamheten faktiskt kostar med hänsyn till verksamhetens intäkter.

Nettokostnadsavvikelse:

Nettokostnadsavvikelse är differensen mellan referenskostnaden för en verksamhet och faktisk nettokostnad för en verksamhet i en viss kommun.

Referenskostnad:

Referenskostnaden bygger på kostnadsutjämningen och indikerar vad respektive verksamhet borde kosta enligt kostnadsutjämningssystemet, om kommunen bedriver den verksamheten med genomsnittlig ambitionsnivå och effektivitet samt med hänsyn taget till respektive kommuns strukturella förutsättningar. Dvs den är beräknad för varje enskild kommun och verksamhet. Referenskostnaden rör sig relativt andra kommuner då den beror på kostnadsutvecklingen i rikets alla kommuner.

Nettokostnadsjämförelse:

Jämförelse utifrån verksamhetens faktiska nettokostnader.

Tillvägagångssätt:

Basen för all informationsinhämtning är Kolada. Detta för att säkerställa att det är officiella data och att jämförelser och kontroller av data ska vara lättillgänglig för alla. Jämförelser görs där så är möjligt utifrån att det finns data i Kolada.

Analys:

Individ- och familjenämnden rapporterar nettokostnadsavvikelser för följande verksamheter; individ- och familjeomsorg och LSS.

Analys av nettokostnadsavvikelse bör göras med viss försiktighet före och efter år 2019 då det nya kostnadsutjämningssystemet påverkar.

Individ- och familjeomsorg

Nettokostnadsavvikelse

Nettokostnad för individ- och familjeomsorg avser vård för vuxna med missbruksproblem, barn- och ungdomsvård, övrig vuxenvård, ekonomiskt bistånd samt familjerätt och familjerådgivning. Avser samtlig regi.

Diagram 1

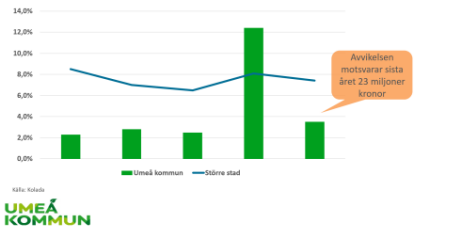
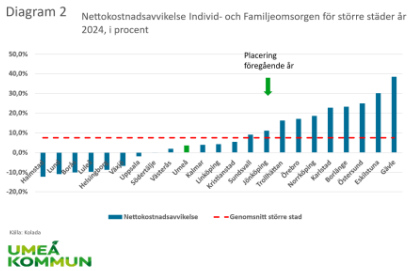


Diagram 2



Nettokostnadsavvikelsen för individ- och familjeomsorgen har fluktuerat i en mindre skala mellan 2020–2024 och legat lägre i jämförelse med större stad. Med undantag för 2023 då Umeå kommun tillfälligt hade en högre nettokostnads än kommungruppen Större stad. 2024 hade kommunen återigen en lägre nettokostnadsavvikelse än Större stad, en avvikelse om 3,5 %, motsvarande 23 Mkr.

Större stad har också minskat sin nettokostnadsavvikelse något mellan 2023 och 2024, men inte i samma utsträckning. 2024 är nettokostnadsavvikelsen 7,4%, motsvarande 43 mkr för större stad. Däremot tar man en närmare titt på respektive stad, så är det stor spridning emellan de olika städernas nettokostnadsavvikelse. Lägst har Halmstad på -12,4% och högst nettokostnadsavvikelse har Gävle på 38,5%.

Referenskostnadsutveckling jmf med egen nettokostnadsutveckling

Diagram 3

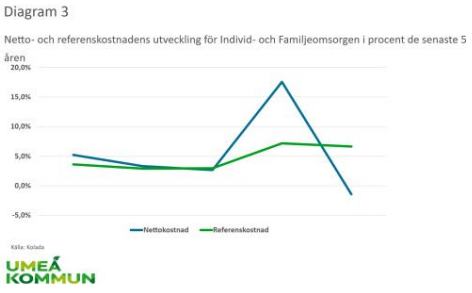


Diagram 4

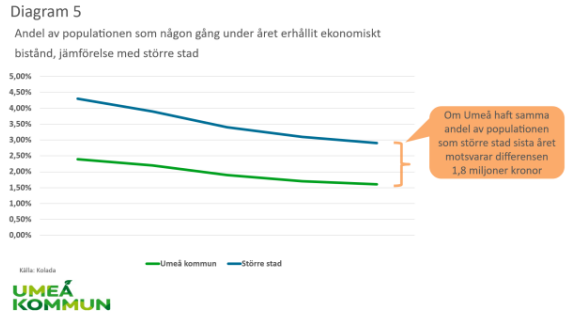
Sett över hela 5-årsperioden har referenskostnaden ökat i samma utsträckning för både Umeå Kommun och större stad. För Umeå kommun ökade referenskostnaden med 7,0% och för större stad 6,8%. Så det är inte på grund utav referenskostnaden som nettokostnadsavvikelsen har förändrats, utan det är beror på nettokostnaden.

Nettokostnaden för Umeå Kommun minskade med -1,4% mellan 2023 och 2024, medan större stad ökade med 5,9%. Gapet mellan referenskostnaden och nettokostnaden är fortsatt större för Umeå Kommun än för större stad. Umeå Kommuns nettokostnadsavvikelse (som visualiseras i diagram 1) ökade markant mellan åren 2022–2023 för att minska igen 2023–2024, medan större stad hade en svagare ökning under hela perioden. Orsaken till att kommunens nettokostnadsavvikelse minskade något igen beror främst beroende på en klassificering av vissa ärenden från IFO till LSS. Övergripande så beror Umeå kommuns nettokostnadsavvikelse på framför allt på kostnader inom barn och ungdomsvård och vuxna missbruksvård och då mer specifikt inom köp av verksamhet. Dyra placeringar

för individer med komplexa behov. Under 2024 så har insatser gjorts för att försöka mildra den ekonomiska effekten, men trots färre placerade så har kostnaderna ökat på grund utav att priset per dygn ökat hos externa aktörer.

Andel av populationen

Diagram 5



Vid analys av population har urvalet gjorts utifrån de faktorer som kommunen bör följa upp utifrån Agenda 2030 samt vedertagna effektivitets mått i Kolada. Parametern som jämförs är andelen invånare som någon gång under året erhållit ekonomiskt bistånd, jämförelse med Större stad.

Umeå kommun har under hela perioden haft en lägre andel invånare som erhållit ekonomiskt bistånd.

Analys av nettokostnadsjämförelse

Diagram 6

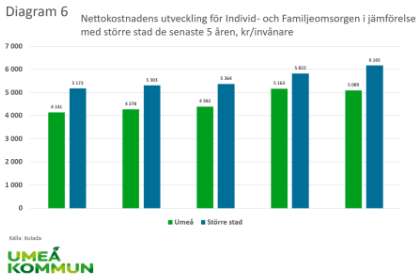


Diagram 7

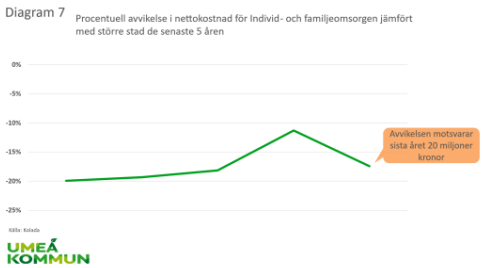
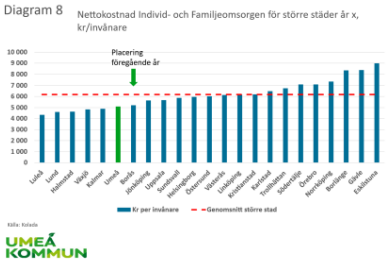


Diagram 8



Nettokostnadens utveckling de senaste åren i kr/invånare visar att Umeå Kommuns individ- och familjeomsorg har en lägre kostnad per invånare jämfört med större stad mellan 2020 och 2024. För Umeå Kommun har nettokostnaden ökat under 5-årsperioden med 948 kr/invånare, att jämföra med större stad som ökat med 993 kr/invånare.

Den procentuella avvikelsen i nettokostnad för individ- och familjeomsorgen jämfört med större stad de senaste 5 åren visar att nettokostnaden för Umeå Kommun har ökat i större utsträckning än för kommungruppen större stad. Speciellt 2023, där den procentuella avvikelsen mellan Umeå Kommun och större stad minskade i en större utsträckning. 2024 ökar skillnaden något igen.

Referenskostnad relativ kostnad per invånare

Diagram 8 visar att nämndens nettokostnad per invånare ligger bland de lägsta i gruppen större stad samtidigt som nettokostnadsavvikelsen ligger bland de högre i gruppen större stad.

Denna skillnad uppkommer till stor del på grund av referenskostnaden och vad Umeå kommun förväntas ha för några kostnader inom IFO området.

Referenskostnaden för IFO området baseras på följande faktorer.

Referenskostnaden för individ- och familjeomsorg redovisas i kronor per invånare den 31/12, och bygger på nettokostnaden för individ- och familjeomsorg (inkl. familjerätt och familjerådgivning) i riket, andel barn 0-19 år i hushåll med låg inkomststandard, andel lågutbildade 20-40-åringar födda i Sverige, tätortsgrad, andel boende i flerfamiljshus byggda 1965-75, antal dagar med sjukpenning i åldersgruppen 16-64 år, andel pendlare över landsgräns, merkostnader för löner enligt löneutjämningsmodellen för individ- och familjeomsorg samt del av standardkostnaderna för administration (delen för politisk verksamhet exkluderas från och med 2023), uppvärmning och befolkningsminskning från utjämningsmodellen för verksamhetsövergripande kostnader. Skillnaden mellan referenskostnaden och standardkostnaden för individ- och familjeomsorgen i kostnadsutjämningen är dels att referenskostnaden mäter strukturen aktuellt år, medan standardkostnaden utgår från strukturen två år tidigare. Dels ingår delar av standardkostnaden för verksamhetsövergripande kostnader i referenskostnaden. Källa: SKR

Umeå kommun ligger lågt i många utav dessa parametrar vid jämförelse med övriga kommuner inom kommungruppen Större stad. Det är främst parametrar *andelen barn andelen barn 0-19 år under inkomststandard* och *andelen lågutbildade 20–40 år* som Umeå kommun har en lägre andel än de flesta andra kommunerna.

Dessa faktorer påverkar den referenskostnad Umeå kommun ställs mot vilket påverkar nettokostnadsavvikelsen där Umeå genom ett långt och aktivt arbete mot fattigdom och utanförskap förväntas kosta mindre.

De stora kostnadsökningar nämnden kämpat med under 2023 och fortfarande kämpar med under 2025 på IFO området påverkar givetvis kommunens nettokostnad.

Jämför man med Uppsala så har Uppsala en nettokostnadsavvikelse på -0,7% men deras nettokostnad per invånare uppgår till 5 673 kronor jämfört med Umeås kostnad om 5 089 kronor per invånare.

Dessa reflektioner speglas i R12 gruppen av ekonomichefer inriktade mot socialtjänst där man ser att referenskostnaden för IFO området är svårt att beräkna och leder till svängningar i avvikelser genom hur svår social utsatthet är att beräkna.

LSS

Nettokostnadsavvikelse

Avser insatser som ges med stöd av LSS, assistansersättning enligt SFB och HSL (hemsjukvård) i samband med LSS-insatser. Gäller följande insatser: Rådgivning och annat personligt stöd (råd och stöd), personlig assistans enligt LSS och assistansersättning enligt SFB, ledsagarservice, kontaktperson, avlösarservice i hemmet, korttidsvistelse utanför hemmet, korttidstillsyn för skolungdomar över 12 år, boende i familjehem eller i bostad med särskild service för barn och ungdom, boende i bostad med särskild service för vuxna eller annan särskilt anpassad bostad för vuxna samt daglig verksamhet.

Diagram 1

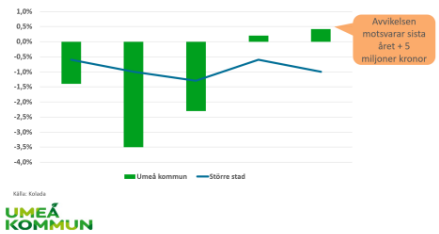
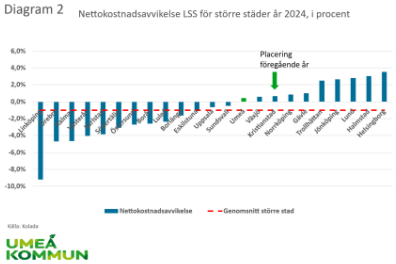


Diagram 2



Nettokostnadsavvikelsen har fluktuerat en aning under perioden för Umeå Kommun, medan Större stad legat mer konstant kring -0,6% och -1,0% varje år. Umeå Kommun har haft en lägre nettokostnadsavvikelse än Större stad alla år utom 2023 och 2024. Ett negativt värde innebär att det är ett lägre kostnadsläge än statistiskt förväntat.

Nettokostnadsavvikelsen på 0,4% för Umeå Kommun 2024 motsvarar 5 Mkr och för större stad motsvarar nettokostnadsavvikelsen på -1,0%, -9 Mkr. Inom LSS: en så är det inte lika stora variationer mellan de olika städerna inom gruppen större stad, även fast variationerna ökat något under 2024. Lägst har Linköping på -9,2% och högst har Helsingborg på 3,5%. Samtliga städer ligger väldigt nära vad de statiskt förväntas kosta.

Referenskostnadsutveckling jmf med egen nettokostnadsutveckling

Diagram 3

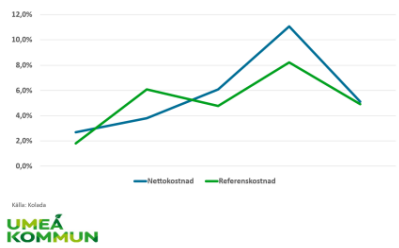
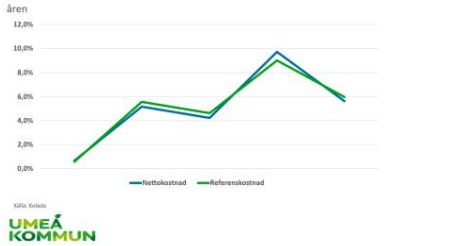
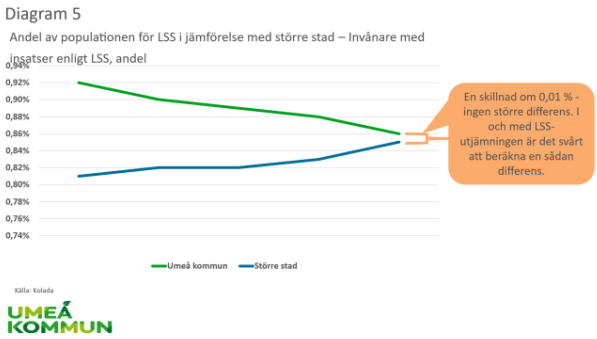


Diagram 4



Sett över perioden har referenskostnaden för både Umeå Kommun och större stad följt varandra i stor utsträckning. Nettokostnaden däremot har ökat lite mer över 5-årsperioden för Umeå Kommun än större stad och därav att av Umeå Kommun nu har en högre nettokostnadsavvikelse än större stad (som visualiseras i diagram 1). Utvecklingen av netto- och referenskostnaden för större stad har varit samstämd under hela perioden, därav att deras nettokostnadsavvikelse också varit rätt konstant över perioden.

Andel av populationen

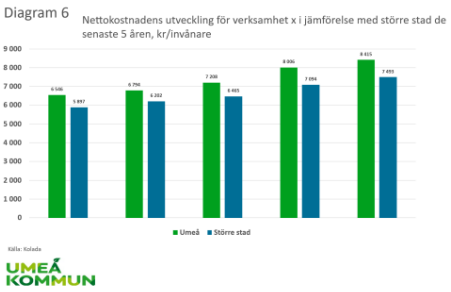


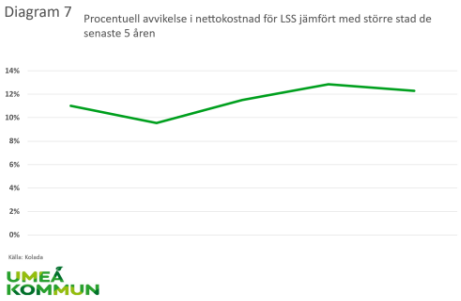
Vid analys av population har urvalet gjorts utifrån de faktorer som kommunen bör följa upp utifrån Agenda 2030 samt vedertagna effektivitets mått i Kolada. Parametern som jämförs är andelen invånare med insats enligt LSS, jämförelse med större stad.

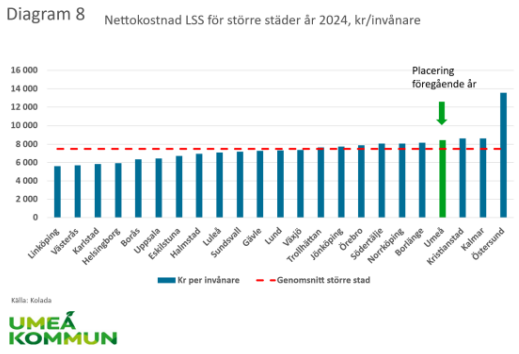
Umeå kommun har tidigare haft en något högre andel invånare med insats enligt LSS än större stad. 2024 är däremot skillnaden endast 0,01 %. I och med LSS-utjämningsystemet så ska i teorin detta balanseras ut inom Sverige. För att exemplifiera detta visas nedan en tabell av LSS-utjämning, kronor per invånare, jämfört med större stad för samma tidsperiod.

LSS-utjämning kommunen, kr/inv	2020	2021	2022	2023	2024
Större stad	642	627	616	736	761
Umeå Kommun	1053	1210	1314	1618	1625

Analys av nettokostnadsjämförelse







Nettokostnaden har ökat under dessa år med drygt 5,8% per år i Umeå kommun och 5,1 % i större stad.

Sammanfattning

Inom nämndens verksamheter granskas och analyseras nettokostnadsavvikelser för individ- och familjeomsorg och LSS. Dels förändringen emellan 2023 och 2024, men främst hur utvecklingen av nyckeltalen varit under en 5-års period.

För individ- och familjeomsorgen inklusive försörjningsprocesserna var nettokostnadsavvikelsen 2024 3,9% eller 26 Mkr. Fortsatt en något större avvikelse än tidigare år, men en klar förbättring gentemot föregående år. Orsaken till den minskade kostnaden är främst beroende på en klassificering av vissa ärenden från IFO till LSS.

Att Umeå kommun ändå fortsatt har höga nettokostnader beror framför allt på kostnader inom barn och ungdomsvård och vuxna missbruksvård. Mer specifikt inom köp av verksamhet, dyra placeringar för individer med komplexa behov. Under 2024 så har insatser gjorts för att försöka mildra den ekonomiska effekten, men trots färre placerade så har kostnaderna ökat på grund utav att priset per dygn ökat hos externa aktörer.

Större stad hade en högre nettokostnadsavvikelse än Umeå Kommun, på 7,9%. Om Umeå skulle haft samma procentuella avvikelse som snittet i större stad skulle det innebära att avvikelsen skulle öka från 26 Mkr till 46 Mkr.

För LSS inklusive försörjningsprocesserna var nettokostnadsavvikelsen 2024, 0,4% eller 5 Mkr. Där Umeå kommun kostnadsmässigt ligger väldigt nära vad som är statistiskt förväntat. Om Umeå skulle haft samma procentuella avvikelse som snittet i större stad skulle det innebära att avvikelsen skulle minska till -9 Mkr. Total ekonomisk effekt skulle dock vara mindre då detta med stor sannolikhet skulle innebära en minskad ersättning i LSS-utjämningen.

Analys av nettokostnadsavvikelse 2020 – 2024, Äldreomsorgen

Bakgrund

I samband med beslut om budget 2021 gav Kommunfullmäktige i uppdrag till berörda nämnder att analysera nettokostnadsavvikelser samt nettokostnadsjämförelser enligt en anvisning från kommunstyrelsen. Efter utvärdering av den nya planeringsprocessen 2023, beslutades att analyserna fortsättningsvis ska utgöra ett analysunderlag som en del i ordinarie planeringsprocess.

Begreppsdefinitioner

Nettokostnad:

Verksamhetens nettokostnad, dvs vad verksamheten faktiskt kostar med hänsyn till verksamhetens intäkter.

Nettokostnadsavvikelse:

Nettokostnadsavvikelse är differensen mellan referenskostnaden för en verksamhet och faktisk nettokostnad för en verksamhet i en viss kommun.

Referenskostnad:

Referenskostnaden bygger på kostnadsutjämningen och indikerar vad respektive verksamhet borde kosta enligt kostnadsutjämningssystemet, om kommunen bedriver den verksamheten med genomsnittlig ambitionsnivå och effektivitet samt med hänsyn taget till respektive kommuns strukturella förutsättningar. Dvs den är beräknad för varje enskild kommun och verksamhet. Referenskostnaden rör sig relativt andra kommuner då den beror på kostnadsutvecklingen i rikets alla kommuner.

Nettokostnadsjämförelse:

Jämförelse utifrån verksamhetens faktiska nettokostnader.

Tillämpningsanvisning för analys av nettokostnadsavvikelse och nettokostnadsjämförelse

Basen för all informationsinhämtning är Kolada. Detta för att säkerställa att det är officiella data och att jämförelser och kontroller av data ska vara lättillgänglig för alla. Jämförelser ska göras där så är möjligt utifrån att det finns data i Kolada.

Analys av nettokostnadsavvikelse

Ansvaret att rapportera analys av nettokostnadsavvikelse åvilar den nämnd som har grunduppdraget enligt reglementet. Analys ska ske i samverkan med berörda nämnder.

För- och grundskolenämnden ska rapportera nettokostnadsavvikelser för följande verksamheter; förskola, fritidshem och grundskola

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden ska rapportera nettokostnadsavvikelser för verksamheten gymnasieskola

Individ- och familjenämnden ska rapportera nettokostnadsavvikelser för verksamheterna individ- och familjeomsorg och LSS

Äldrenämnden ska rapportera nettokostnadsavvikelser för verksamheten äldreomsorg

I analyserna av dessa verksamheter ska följande analysområden ingå:

- **Nettokostnadsavvikelse**

-utveckling senaste 5 åren

-jmf större stad

-diagram 1 och 2 (se bilaga)

- **Referenskostnadsutveckling jmf med egen nettokostnadsutveckling**

-utveckling senaste 5 åren

-jmf större stad

-diagram 3 och 4 (se bilaga)

- **Andel av population där så är möjligt utifrån Kolada**

-utveckling senaste 5 åren

-utvalda andelstal

-jmf större stad

-diagram 5 (se bilaga)

Nettokostnadsavvikelse

Syftet är att analysera trenden för hur den egna kommunen rör sig relativt större stad. Beskriv väsentliga händelser som har påverkat utvecklingen av nettokostnadsavvikelsen jämfört med större stad. Som stöd används diagram 1 och 2, (se bilaga). Diagrammen ska inte analyseras var för sig utan vara ett stöd i en samlad analys av trender.

Referenskostnadens utveckling jämfört med nettokostnadens utveckling

Syftet är att se om det är referenskostnaden eller nettokostnadens utveckling som har påverkat nettokostnadsavvikelsen.

Analysen ska visa om nettokostnadsavvikelsens utveckling beror på nettokostnadsutvecklingen i egen verksamhet eller beror på förändringar i referenskostnad. Analysen ska även innehålla analys av större stads utveckling av samma parametrar. Som stöd används diagram 3 och 4, (se bilaga). Diagrammen ska inte analyseras var för sig utan vara ett stöd i en samlad analys av utvecklingen.

Andel av population

Syftet är att se om vår andel av populationen som nyttjar aktuell verksamhet avviker i jämförelse med större stad. Om andel av population saknas i Kolada får andra typer av officiella nationella data som förstärker analysen användas. Där andel avviker positivt eller negativt gentemot större stad ska de ekonomiska effekterna av denna differens bedömas.

Analys av nettokostnadsjämförelse

Ansvaret att rapportera analys av nettokostnadsjämförelse åvilar den nämnd som har grunduppdraget enligt reglementet. Analys ska ske i samverkan med berörda nämnder.

Fritidsnämnden ska rapportera nettokostnadsjämförelser för fritidsverksamheten.

Kulturnämnden ska rapportera nettokostnadsjämförelser för kulturverksamheten.

I analyserna av dessa verksamheter ska följande ingå:

- **Nettokostnadsjämförelse**

-utveckling senaste 5 åren (kr och %-fördelning)

-jmf större stad

-diagram 6, 7 och 8 (se bilaga)

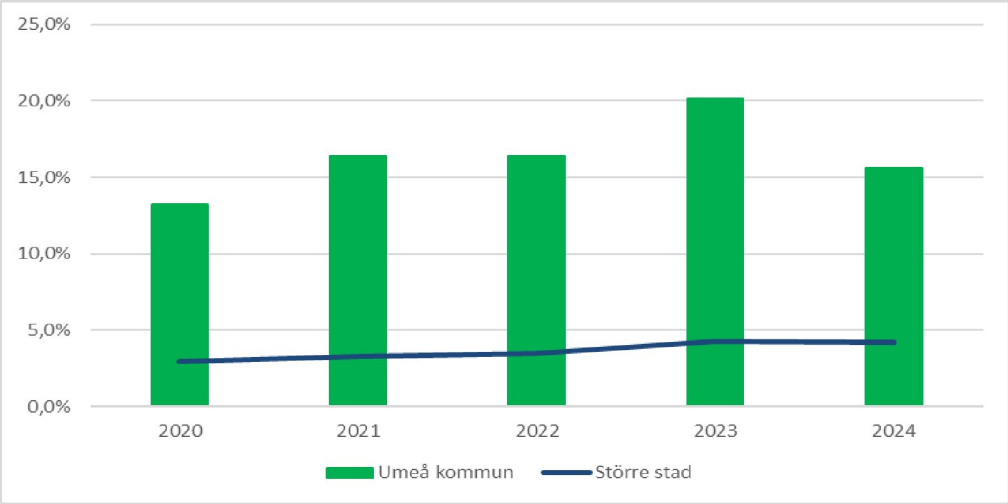
Syftet med analysen är att jämföra verksamhetens nettokostnadsutveckling med större stad. En beskrivning av faktiska eller bedömda orsaker av utvecklingen hos några större städer ska ingå. Analyserna syftar till att visa på i vilken riktning verksamheten rör sig relativt större stad över tid. Som stöd används diagram 6, 7 och 8, (se bilaga). Diagrammen ska inte analyseras var för sig utan vara ett stöd i en samlad analys av utvecklingen. Fokus ska ligga på väsentliga orsaker till utvecklingen över tid.

Nettokostnadsavvikelse - Äldreomsorgen

Äldrenämnden rapporterar nettokostnadsavvikelser för verksamheten äldreomsorg Nettokostnadsavvikelsen för äldreomsorg inkluderar kostnader för särskilt boende, ordinärt boende och öppen verksamhet äldreomsorg.

Diagram 1

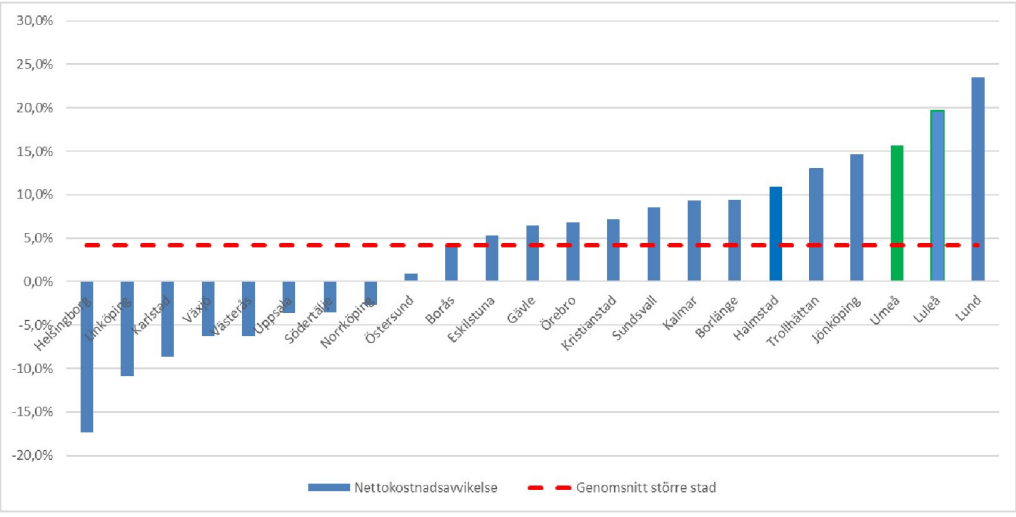
Nettokostnadsavvikelsens utveckling för Äldreomsorg i procent de senaste 5 åren



Nettokostnadsavvikelsen för Umeå Kommun har varierat under de senaste 5 åren. År 2024 motsvarar avvikelsen 220 miljoner kronor för Umeå Kommun. Vilket betyder att kostnaden för kommunens äldreomsorg är högre än den förväntade kostnaden med tanke på strukturen. År 2023 var den redovisade avvikelsen 265 miljoner kronor. Nettokostnadsavvikelsen har minskat med 45 miljoner jämfört med föregående år.

Diagram 2

Nettokostnadsavvikelse Äldreomsorg för större städer år 2024, i procent



Nettokostnadsavvikelsen har ökat i genomsnitt mellan 2020 och 2024 med 9 Mnkr. När vi gör jämförelsen av nettokostnadsavvikelsen gentemot större stad ligger Umeå Kommuns nettokostnadsavvikelse markant högre. De senaste två åren 2023 till 2024 har nettokostnadsavvikelsen förändrats från 20,2% till 15,6%, en förbättring med 4,6%.

Gruppen större stad minskade också sin nettokostnadsavvikelse mellan 2023 o 2024 men mindre än Umeå. De minskade från 4,3% år 2023 till 4,2% år 2024, dvs 3 Mnkr i genomsnitt under 2020 till 2024, att jämföras med Umeås 9 Mnkr.

Diagram 2 visar nettokostnadsavvikelsen för större städer år 2024 i procent och vi kan då se att Umeå Kommun placerar sig i den kvartilen med högre avvikelse med våra 15,6%. Den kommun som har högst är Lund med 23,5% och den som har lägst är Helsingborg med -17,4%.

Kommunens placering har förbättrats en placering jämfört med 2023. En orsak till den större avvikelsen återfinns till viss del i att Umeå under de senare åren uppfyllt villkoren för prestationsbidrag som bidragit till höga kostnaderna inom samtliga verksamheter.

Referenskostnadsutveckling jmf med egen nettokostnadsutveckling

Diagram 3
Netto- och referenskostnadens utveckling för Umeå, ÄO i procent de senaste 5 åren

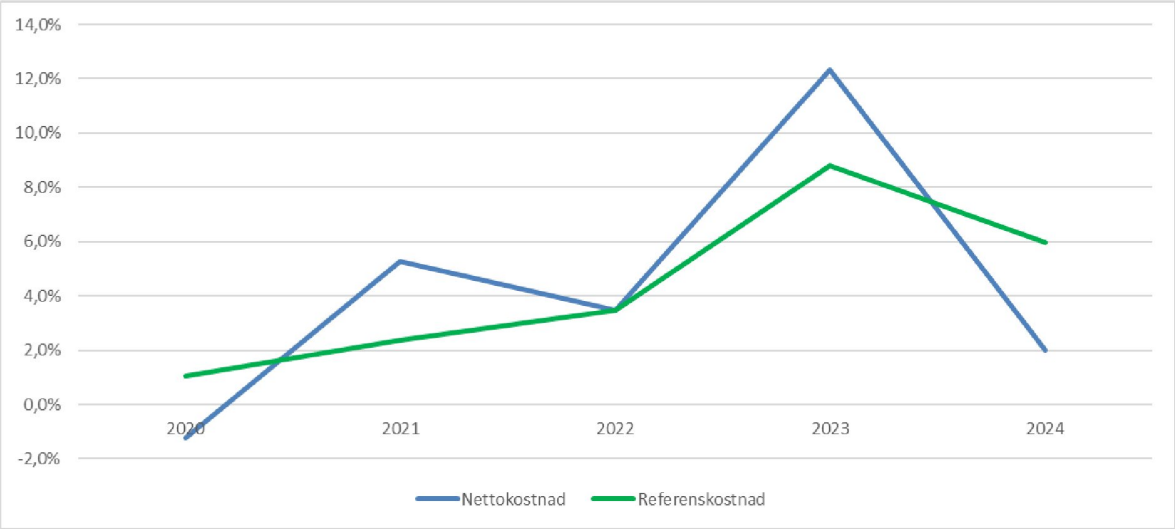
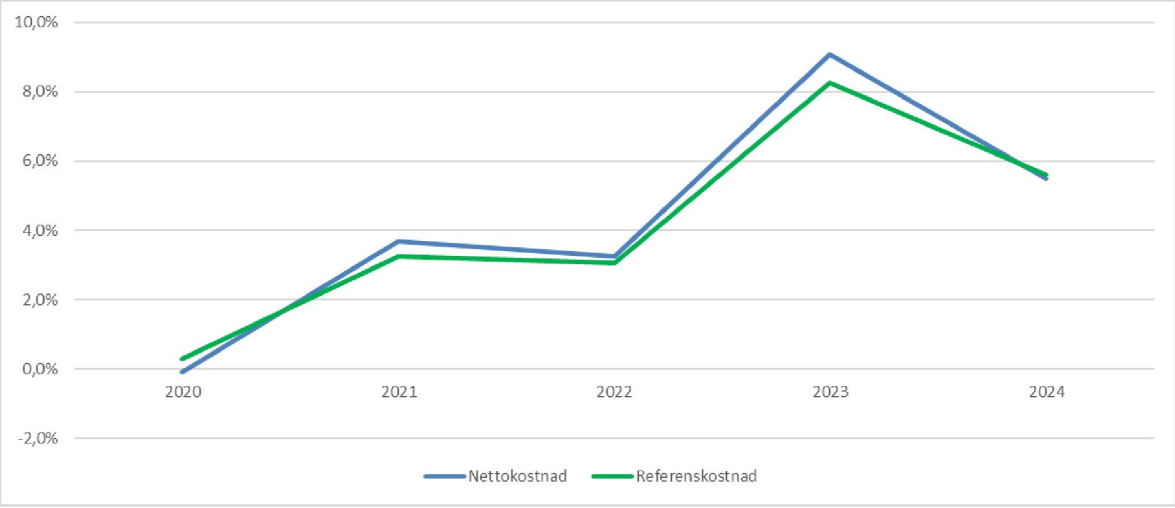


Diagram 4
Netto- och referenskostnadens utveckling för större stad för ÄO, i procent de senaste 5 åren



Utvecklingen av nettokostnaden för Umeå Kommun har varierat kraftigt under perioden. Trenden över tid är att utvecklingen ligger runt 4%. Det är en ökning det senaste året som ger en högre

trendutveckling. Nettokostnaden är bruttokostnaden minus bruttointäkt, det vill säga vad verksamheten har kostat per invånare. Det har varit en stor rörlighet på nettokostnaden utifrån grafen och i kronor är det en förhållandevis liten ökning mellan 2023 då det var 11 864 kr/invånare och 2024 då det hade ökat till 12 101 kr/invånare, en ökning med 237 kr, att jämföras med nettokostnadens ökning mellan 2023 och 2024 som uppgick till 591 en förändring med 6,0%.

Utvecklingen av referenskostnadens har varit 4,3% i snitt för perioden. Referenskostnaden har minskat något det sista året.

Utvecklingen av nettokostnaden för kommungruppen större stad har däremot i större utsträckning följt samma utveckling som gruppens referenskostnad. 2024 ökade större stads referenskostnad med 5,6% medan Umeås ökade med 6,0%.

Om vi tittar på referenskostnaden dvs en tänkt kostnadsnivå 2024 utifrån modellen;

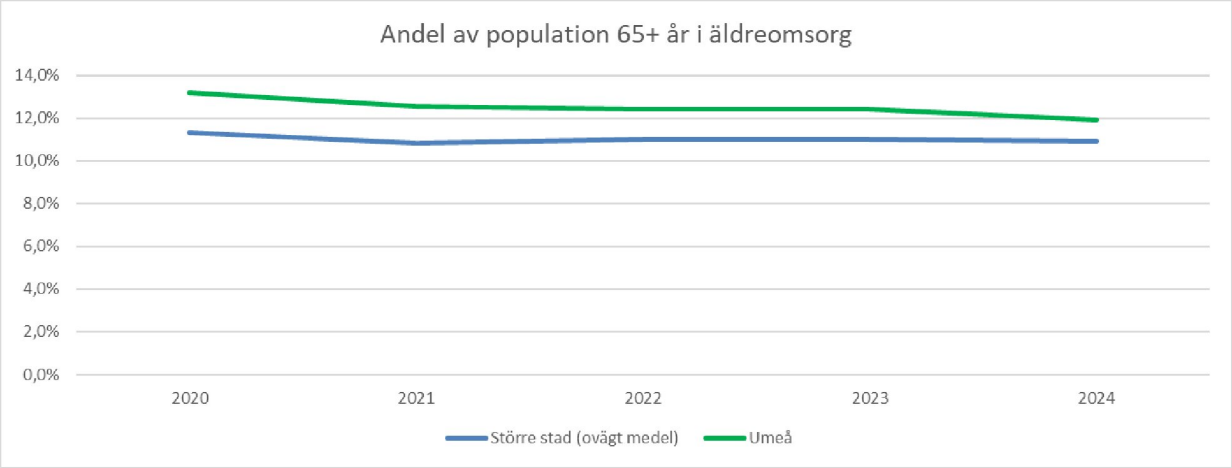
Umeå kommun	10 464 kr per invånare
Större stad	12 706 kr per invånare

Vilket innebär en skillnad om 2 242 kr per invånare eller 301 miljoner kronor med Umeås befolkningsmängd år 2024 som är 134 249 personer i olika åldrar.

Andel av populationen

Diagram 5

Andel av populationen 65+ i äldreomsorg - särskilt boende eller med hemtjänst i ordinärt boende i jämförelse med större stad

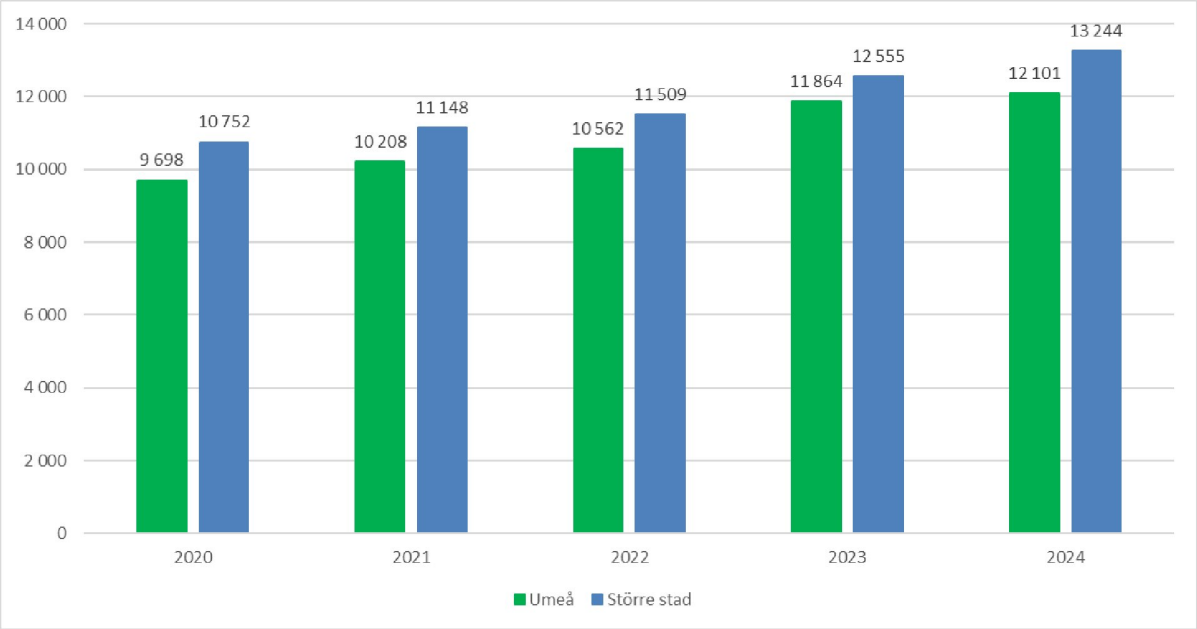


Parametern som jämförs är andelen invånare 65+ i särskilt boende eller med hemtjänst i ordinärt boende i jämförelse med större stad. Alla kommuner utgår ifrån Socialtjänstlagen (SoL) och Hälso- och Sjukvårdslagen, vilken reglerar kommunernas äldreomsorg och annan socialtjänst. Umeå kommun har en högre andel invånare 65+ i särskilt boende eller med hemtjänst i ordinärt boende än större stad. I snitt under femårsperioden är skillnaden 1,5 %. Sista året är skillnaden 1,0% att jämföras med 2020 då det var 1,9%.

Analys av nettokostnadsjämförelse

Diagram 6

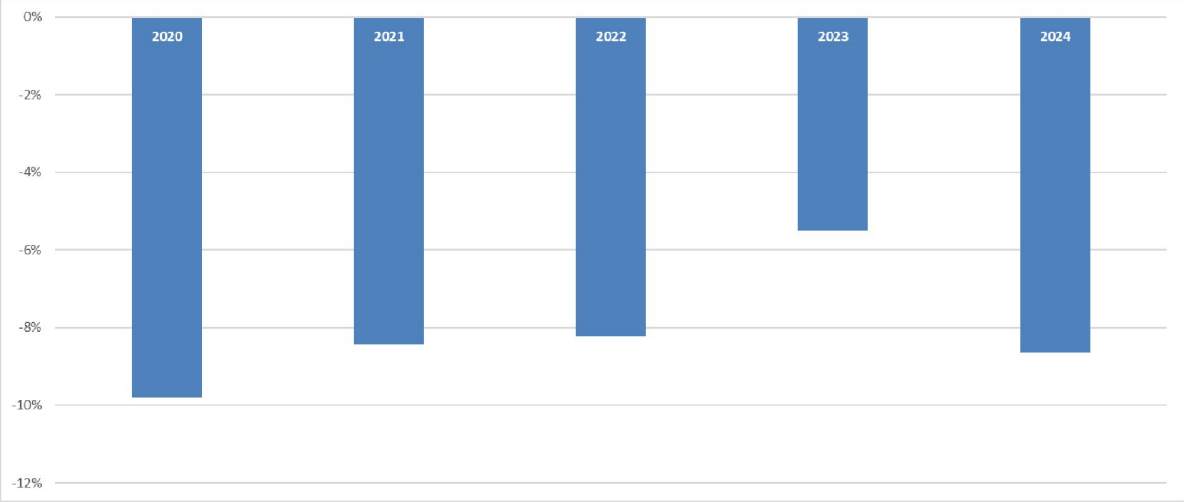
Nettokostnadens utveckling för Äldreomsorg i jämförelse med större stad de senaste 5 åren, kr/invånare



Nettokostnadens utveckling de senaste åren i kr/invånare visar att Umeå Kommuns äldreomsorg har lägre kostnad per invånare jämfört med större stad. 2024 var vår verksamhet 1 143 kronor billigare per invånare jämfört med större städer. Kostnadsökningen har varit liknande från 2012 till 2024 både för Umeå Kommun och större stad. Umeå har år mellan 2023 och 2024 en ökad nettokostnad för äldreomsorg per invånare med 2,0% medan gruppen större stad har 5,5%.

Diagram 7

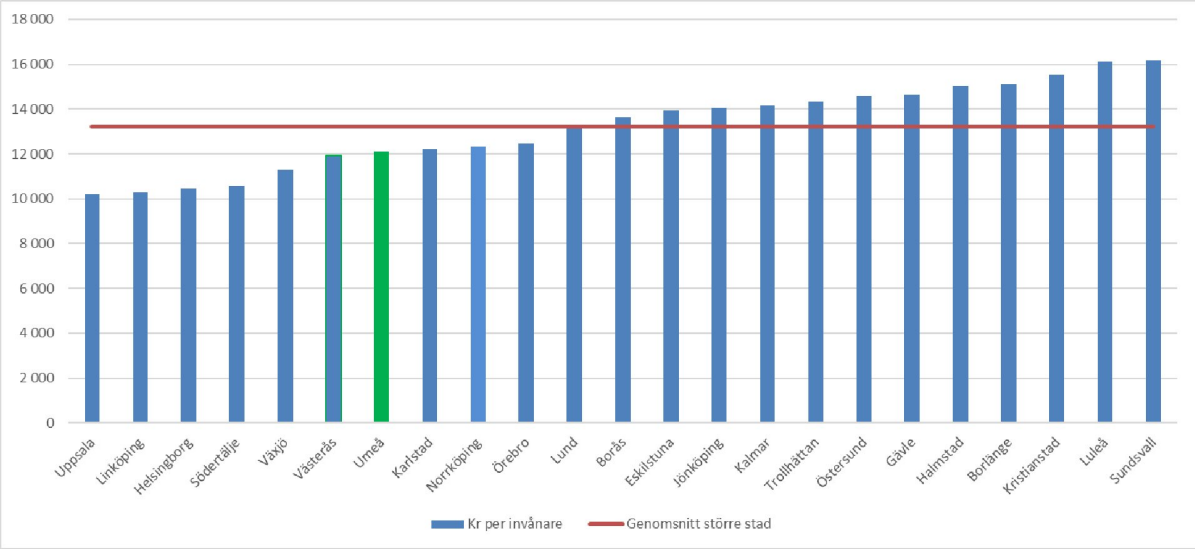
Procentuell avvikelse i nettokostnad för Äldreomsorg jämfört med större stad de senaste 5 åren



Vid jämförelse med större stad och år 2023 så ligger Umeå kommun två placeringar bättre 2024. Sundsvall är den kommun med högst nettokostnad per invånare med 16 184 kr per invånare, vilket är 4 083 kr mer per invånare än Umeå kommun.

Diagram 8

Nettokostnad Äldreomsorg för större städer år 2024, kr/invånare



Sammanfattande analys

För äldreomsorgen inklusive försörjningsprocesserna var nettokostnadsavvikelsen 2024, 15,6 % eller 220 mnkr.

I analysen av äldreomsorgens avvikelse handlar det främst om att Umeå har en högre andel invånare 65 år eller äldre med insatser i särskilt boende eller hemtjänst i ordinärt boende. Kostnaden per brukare i särskilt boende är högre jämförbart mot större stad medan den är lägre i hemtjänsten. Antalet brukare i hemtjänst är något högre än snittet större stad medan det är lägre i Särbo. Trots ökning av antalet 80 år och äldre syns ingen ökning av antal brukare inom äldreomsorgen i Umeå. Nettokostnadsavvikelsen har minskat med 45 mnkr jämfört med 2023 främsta orsaken är arbetet med kostnadsnivåerna inom alla verksamheter.

En fortsatt förflyttning av kommunens insatser behöver ske från vård- och omsorgsboende till hemtjänst och hemsjukvård samtidigt som förebyggande insatser behöver vara i fokus, för att garantera en långsiktigt hållbar äldreomsorg där medborgare över 65 år har god hälsa och ett tryggt åldrande. Samt fortsätta och öka införandet av digitala insatser och trygghetsskapande teknik.

Nettokostnadsjämförelse fritidsverksamhet

Bakgrund

Nettokostnadsjämförelsen görs årligen som en del i Umeå kommuns ordinarie planeringsprocess. Uppgifterna är hämtade från kolada.se samt SCB.se. Nettokostnadsjämförelsen baseras på utvecklingen senaste 5 åren. Jämförelser görs mot gruppen ”större stad”, vilket är kommuner med minst 50 000 invånare varav minst 40 000 invånare i den största tätorten. I gruppen ingår 23 st kommuner, dessa är:
Borlänge, Borås, Eskilstuna, Gävle, Halmstad, Helsingborg, Jönköping, Kalmar,Karlstad, Kristianstad, Linköping, Luleå, Lund, Norrköping, Sundsvall, Södertälje, Trollhättan, Umeå, Uppsala, Västerås, Växjö, Örebro och Östersund.

Nettokostnad fritidsverksamhet, Umeå kommun

Av Umeå kommuns totala nettokostnad 2024 (68 705 kr/inv) avsåg 3,5% fritidsverksamhet, vilket motsvarar 2 407 kr/invånare. Åren innan (2020–2023) har andelen varit som lägst 3,5% och som högst 3,9%.

I Umeås nettokostnad för fritidsverksamhet ingår förutom intäkter och kostnader i fritidsnämndens redovisning, även delar som finns under tekniska nämnden (lokaler, städ, IT) samt kommunstyrelsen (kapitalkostnader, kommungemensamma kostnader).

Fritidsverksamhet	2020	2021	2022	2023	2024
antal invånare	130 224	130 997	132 235	133 091	134 249
nettokostnad mnkr	257,2	288,7	307,2	328,6	323,1
nettokostnad, kr/inv	1 975	2 204	2 323	2 469	2 407

Umeås nettokostnad för fritidsverksamhet år 2024 var 2 407 kr/invånare (323,1 mnkr) och fördelades enligt nedan:

- Intäkter -609 kr/inv (-81,8 mnkr)
- Personalkostnader 801 kr/inv (107,5 mnkr)
- Lämnade bidrag 241 kr/inv (32,4 mnkr)
- Lokalkostnader 1 088 kr/inv (146,1 mnkr)
- Övriga kostnader 886 kr/inv (118,9 mnkr)

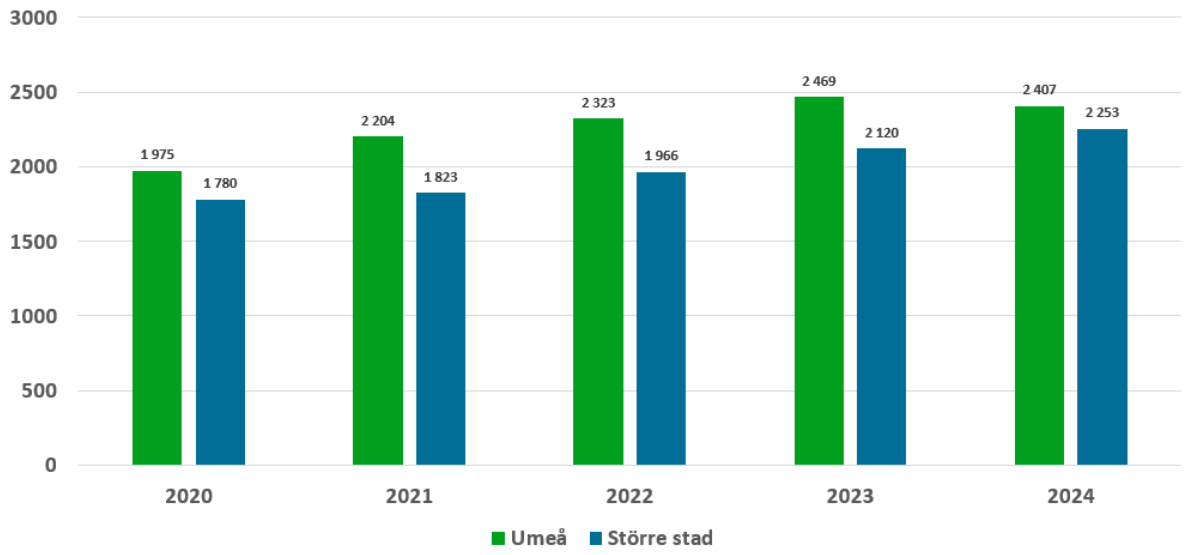
Personalkostnader, lämnade bidrag samt lokalkostnader har legat på samma nivå de senaste 5 åren. Intäkter och övriga kostnader har däremot förändrats en hel del, båda dessa poster sjönk betydligt under pandemin men har sedan ökat igen.

Under pandemin sjönk intäkterna till -57 mnkr (pga minskad uthyrning av idrottsanläggningar och färre besökare på baden). År 2022 återgick intäkterna till samma nivå som före pandemin. 2023 ökade intäkterna ytterligare men detta berodde på ett tillfälligt tillskott i form av medfinansiering för arrangemanget SM-veckan sommar. År 2024 var intäkterna -81,8 mnkr, en minskning från året innan men i en normal nivå.

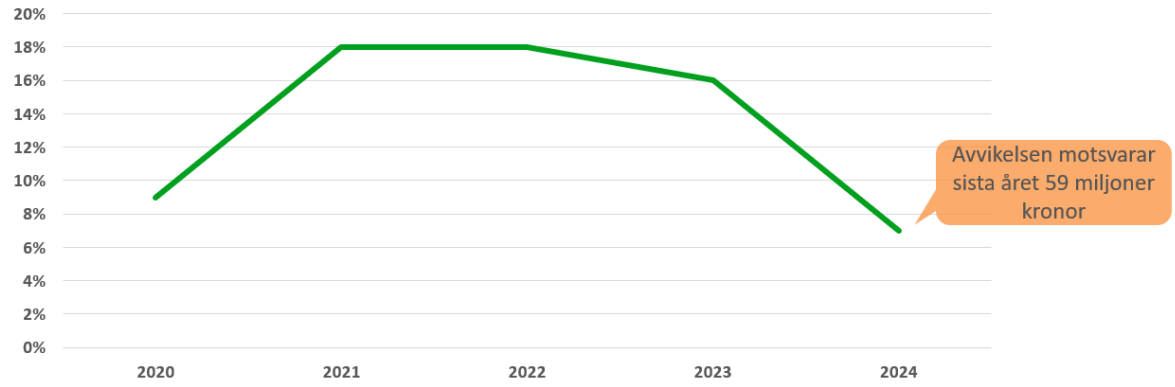
Övriga kostnader var som lägst 73 mnkr under pandemin, och som mest 130 mnkr år 2023 (varav ca 13 mnkr i ökade kostnader kopplat till SM-veckan). År 2024 sjönk övriga kostnader en aning, ner till 118,9 mnkr. I övriga kostnader ingår bl a kapitalkostnader (avskrivningar på gjorda investeringar), verksamhetskostnader i form av inköp av varor och tjänster, fördelade kommungemensamma kostnader för städ, IT mm.

Nettokostnad fritidsverksamhet, jämförelse

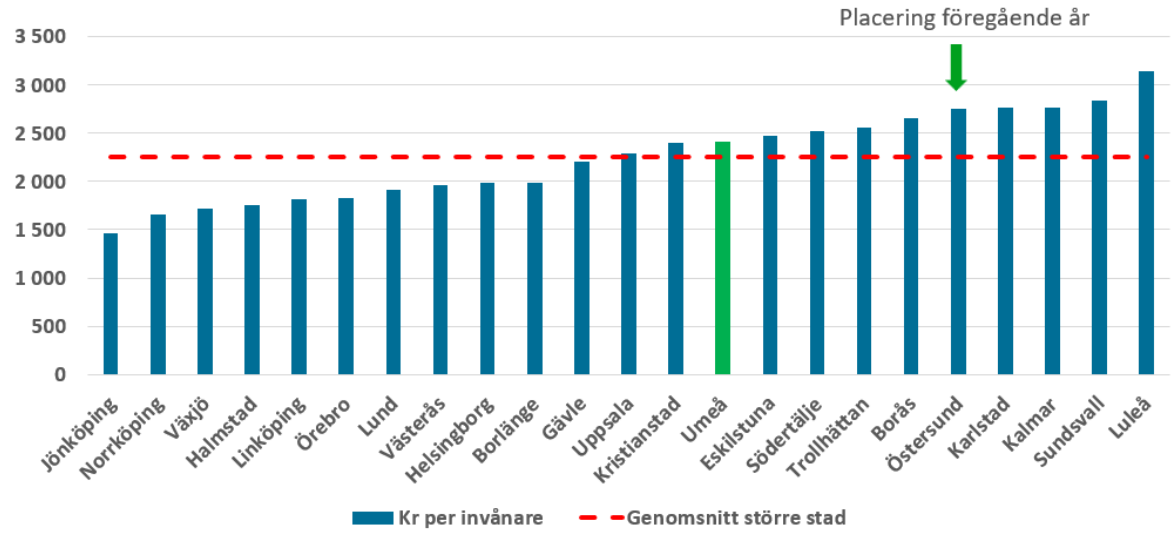
De senaste fem åren har Umeå haft en högre nettokostnad per invånare jämfört med gruppen större stad.



Umeås nettokostnad har ökat med 22% under perioden, från 1 975 kr/invånare till 2 407 kr/invånare. Motsvarande ökning för gruppen större stad är 24%. Den procentuella avvikelsen mellan Umeå och större stad har minskat en aning, från att Umeå var 9% högre år 2020 till att vara 7% högre år 2024. Åren däremellan var dock Umeå 16–18% högre.



Av de 23 kommuner som ingår i gruppen större stad var det nio som hade en högre nettokostnad för fritidsverksamhet än Umeå år 2024 (året innan var det endast fyra kommuner med högre nettokostnad). Lägst nettokostnad för fritidsverksamhet hade Jönköping med 1 463 kr/invånare, högst hade Luleå med 3 136 kr/invånare. Genomsnittet för gruppen större stad var 2 253 kr/invånare.



Nettokostnad per verksamhet

Fritidsverksamheten är indelad i tre verksamheter (idrotts- och fritidsanläggningar, fritidsgårdar samt allmän fritidsverksamhet). Fördelningen av kostnader mellan dessa visas nedan där procent inom parentes visar föregående års andel. Vid jämförelse mot större stad hade Umeå något lägre procentuell andel för idrotts- och fritidsanläggningar samt fritidsgårdar medan allmän fritidsverksamhet var något högre.

	Umeå	Större stad
Idrotts- och fritidsanläggningar	69% (67%)	71% (70%)
Fritidsgårdar	13% (13%)	14% (14%)
Allmän fritidsverksamhet	18% (20%)	15% (16%)

Idrotts- och fritidsanläggningar

Idrottsanläggningar, kr/inv	2020	2021	2022	2023	2024
Större stad	1 250	1 254	1 322	1 481	1 602
Umeå	1 344	1 507	1 605	1 654	1 660
Diff i kr	94	253	283	173	58
Diff i %	8%	20%	21%	12%	4%

Umeås nettokostnad per invånare gällande drotts- och fritidsanläggningar har varit högre än större stad under perioden 2020–2024. Skillnaden var störst åren 2021–2022 då Umeås nettokostnad var ca 20% högre, men har sedan sjunkit ner till endast 4% högre år 2024. Nettokostnaden för idrotts- och fritidsanläggningar i Umeå har ökat med 24% mellan åren 2020 och 2024, motsvarande ökning för större stad är 28%.

Det är dock svårt att jämföra nettokostnaden med andra kommuner då vissa kommuner har sina anläggningar i bolag, vilket innebär att kostnaden inte ingår i kommunernas nettokostnad som presenteras på kolada.se. Ett rimligt antagande till varför Umeå har en hög nettokostnad är att Umeå har ett brett utbud av anläggningar. Umeå har en mångfald av föreningsliv, både bredd och elit, vilket fordrar bra anläggningar sommar som vinter. Det finns ett starkt elitidrottsgymnasium samt idrottshögskola, dessa samt idrottsförbunden ställer också höga krav på anläggningarna.

Fritidsgårdar

Fritidsgårdar, kr/inv	2020	2021	2022	2023	2024
Större stad	264	275	299	307	323
Umeå	263	291	308	315	308
Diff i kr	-1	16	9	8	-15
Diff i %	0%	6%	3%	3%	-5%

Under perioden 2020–2024 har nettokostnaden per invånare gällande fritidsgårdar varit i ungefär samma nivå i Umeå som större stad. Umeås nettokostnad har varit som mest 6% högre och som lägst -5% mindre än större stad. Mellan åren 2020 och 2024 har Umeås nettokostnad ökat 17% medan större stads nettokostnad har ökat med 22%.

Umeå har 13 mötesplatser för ungdomar samt 1 för vuxna med funktionsnedsättning. Hur många mötesplatser och/eller öppettider andra kommuner har finns inte angivet i Kolada varför det är svårt att jämföra nettokostnaden. Fritidsgårdar är inte alltid organiserade under fritidsverksamhet, i vissa kommuner kan de tillhöra andra verksamheter så som utbildningsförvaltning eller socialförvaltning, vissa kommuner har även föreningsdrivna fritidsgårdar.

Allmän fritidsverksamhet

Allmän fritidsverksamhet, kr/inv	2020	2021	2022	2023	2024
Större stad	298	346	344	333	329
Umeå	368	407	410	500	439
Diff i kr	70	61	66	167	110
Diff i %	23%	18%	19%	50%	33%

Umeås nettokostnad för allmän fritidsverksamhet har varit högre än större stad under perioden 2020–2024, som mest hade Umeå 50% högre nettokostnad (år 2023 då Umeå anordnade SM-veckan vars kostnader bokfördes som allmän fritidsverksamhet). Mellan åren 2020–2024 har Umeå höjt nettokostnaden för allmän fritidsverksamhet med 19%. Motsvarande ökning för större stad är endast 10%.

I Umeå kommuns kostnader för allmän fritidsverksamhet ingår tex personalkostnader för föreningsbyrå/stab, all utbetalning av föreningsstöd samt vissa övergripande poster så som utbildning och marknadsföring.

Att jämföra nettokostnaden med andra kommuner är även i detta fall svårt då uppgifterna i Kolada inte visar nog mycket information, tex hur kommunerna är organiserade och struktur gällande föreningsstöd. I Umeå betalar föreningar subventionerad taxa för att nyttja anläggningarna och samtidigt kan de söka aktivitetsstöd som för år 2024 uppgick till 14 kr/deltagare och tillfälle. Vissa andra kommuner har i stället 0-taxa, vilket innebär att föreningar nyttjar anläggningarna gratis, men då är också aktivitetsstödet lägre. Exempelvis har Luleå kommun 0-taxa och ett aktivitetsstöd på 5 kr/deltagare och tillfälle (år 2024). Detta innebär att Umeå har högre intäkter, men samtidigt högre kostnad för aktivitetsstöd.

Summering

Umeå kommuns nettokostnad per invånare för fritidsverksamhet har varit högre än större stad senaste 5 åren, dock har den procentuella avvikelsen mellan Umeå och större stad minskat en aning.

Att göra en korrekt jämförelse av nettokostnaden för fritidsverksamhet mellan Umeå kommun och gruppen större stad är svår, kostnader beror som tidigare nämnts i rapporten, på hur kommunerna är organiserade, vad som ingår i fritidsverksamheten, om anläggningar redovisas i kommunen eller i bolag, struktur för föreningsstöd osv.

Ett kallare klimat kan vara en orsak till högre nettokostnad, bl a ställs krav från elitidrottsförbund på säsongslängder, vilket tex kan innebära att konstgräsplaner behöver värmas upp tidig vår/sen höst till höga kostnader. Med ett kallare klimat kommer också ett ökat behov av inomhusanläggningar. En annan faktor som kan påverka nettokostnaden är avstånd till andra kommuner. Långa avstånd ger inte samma möjlighet att nyttja andra kommuners anläggningar, behovet ökar då att bygga egna kostsamma anläggningar.

Nettokostnadsjämförelse kulturverksamhet

Bakgrund

I samband med beslut om budget 2021 gav kommunfullmäktige i uppdrag till vissa nämnder att analysera nettokostnadsavvikelser samt nettokostnadsjämförelser enligt en anvisning från kommunstyrelsen. Dessa analyser har utgjort underlag fram till och med planeringsprocessen för 2023. I den nuvarande planeringsprocessen är dessa nettokostnadsjämförelser en del i den ordinarie planeringsprocessen.

- Uppgifterna är hämtade från kolada.se förutom uppgifter om kostnadsslag och intäkter som hämtats från scb.se. Uppgifterna beskrivs i kronor per invånare (kr/inv.), procent och miljoner kronor (mnkr)
- Ingen kontakt med några kommuner har gjorts för att ytterligare jämföra redovisningen av kulturnettokostnader.
- Kulturverksamhet utgörs av allmän kultur, bibliotek, musik- och kulturskola samt stöd till studieorganisationer.
- Kommungruppen större stad består av totalt 23 städer. Umeås närmsta kuststäder Örnsköldsvik och Skellefteå ingår inte i gruppen större stad.

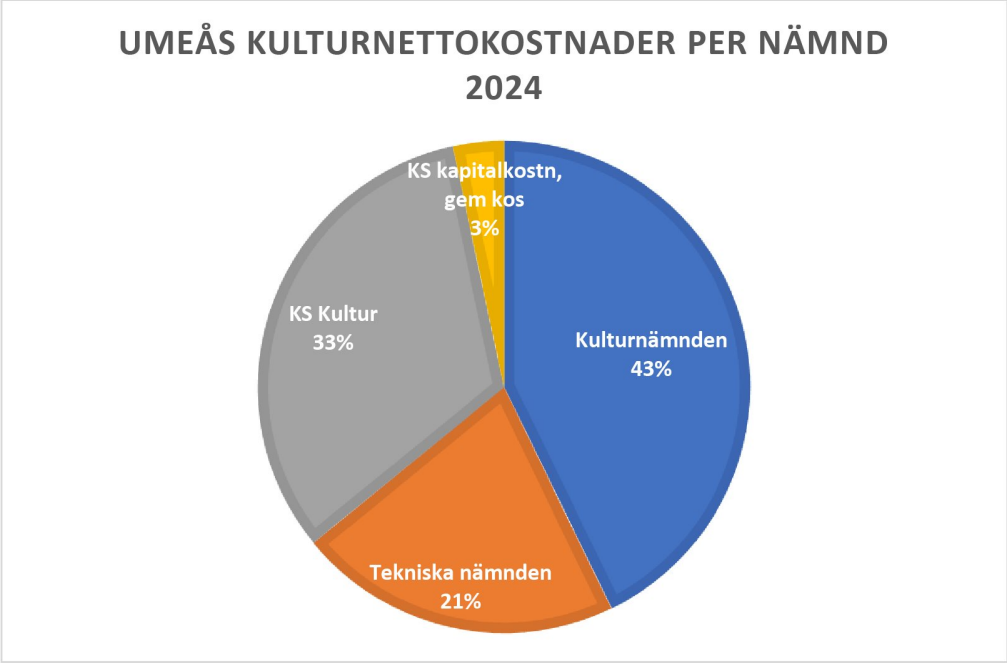
Nettokostnader/invånare Umeå 2024

- Nettokostnaden uppgick 2024 till **2 851 kr/inv. (-382,7 mnkr).** Dessa fördelades per verksamhet enligt:
    - Allmän kultur **1488 kr/inv. (-199,8 mnkr)**
    - Bibliotek **926 kr/inv. (-124,3 mnkr)**
    - Musik-och kulturskola **366 kr/inv. (-49,1 mnkr)**
    - Stöd till studieorganisationer **71kr/inv. (-9,5 mnkr)**

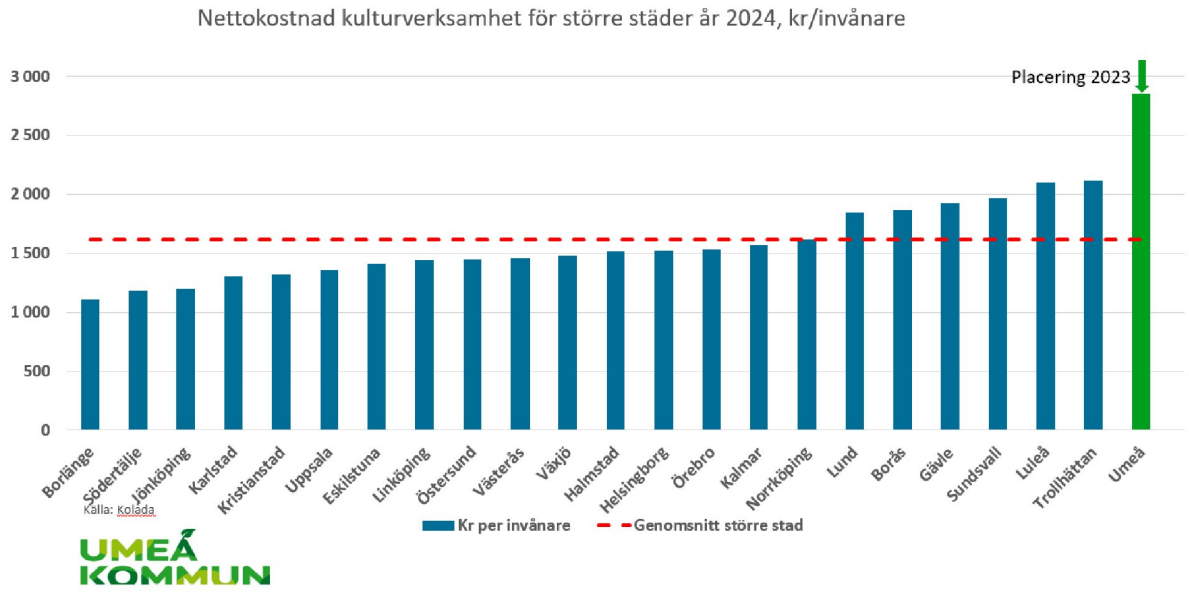
- fördelning per kostnadsslag/intäkt enligt:
    - Lämnade bidrag **839 kr/inv. (-112,7 mnkr)**
    - Personalkostnader **931 kr/inv. (-124,9 mnkr)**
    - Lokaler **834 kr/inv. (-111,9 mnkr)**
    - Övriga kostnader[1] **407 kr/inv. (-54,6 mnkr)**
    - Intäkter **-160 kr/inv. (21,4 mnkr)**

[1] Dessa kostnader utgörs av kapitalkostnader (avskrivningar på gjorda investeringar på exempelvis Väven), köp av huvudverksamhet (Jazzfestivalen), inköp av varor (exempelvis böcker, förbrukningsmaterial) och tjänster (exempelvis artistgager, bemanningstjänster), fördelade kommungemensamma kostnader, städ, IT, stödfunktioner för ekonomi, personal och kommunikation med mera.

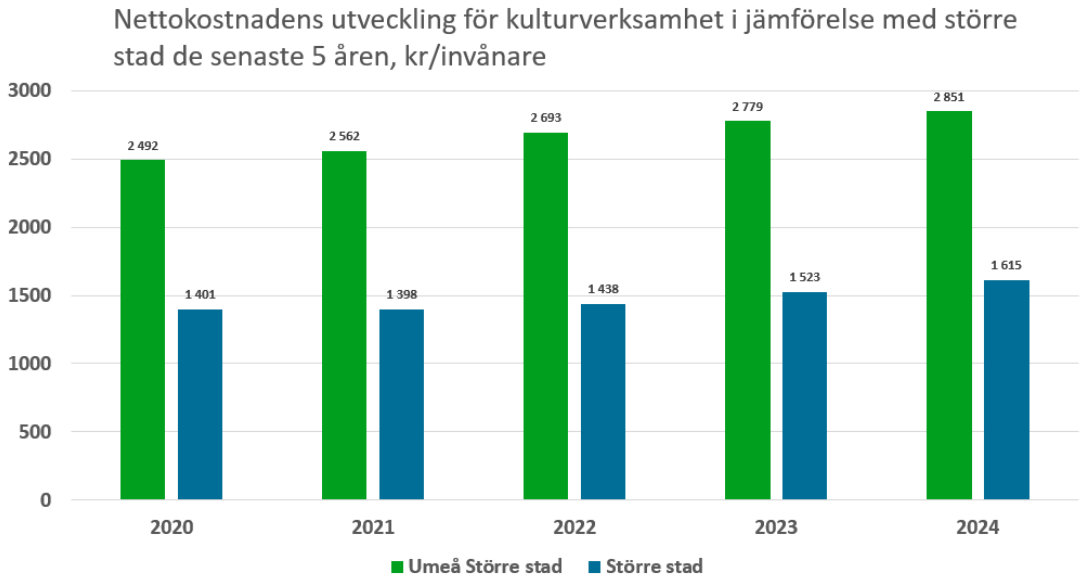
Nettokostnaderna -382,7 mnkr för kulturverksamhet år 2024 fördelades mellan kommunens nämnder procentuellt på följande sätt:



Nettokostnadsutveckling 2020-2024

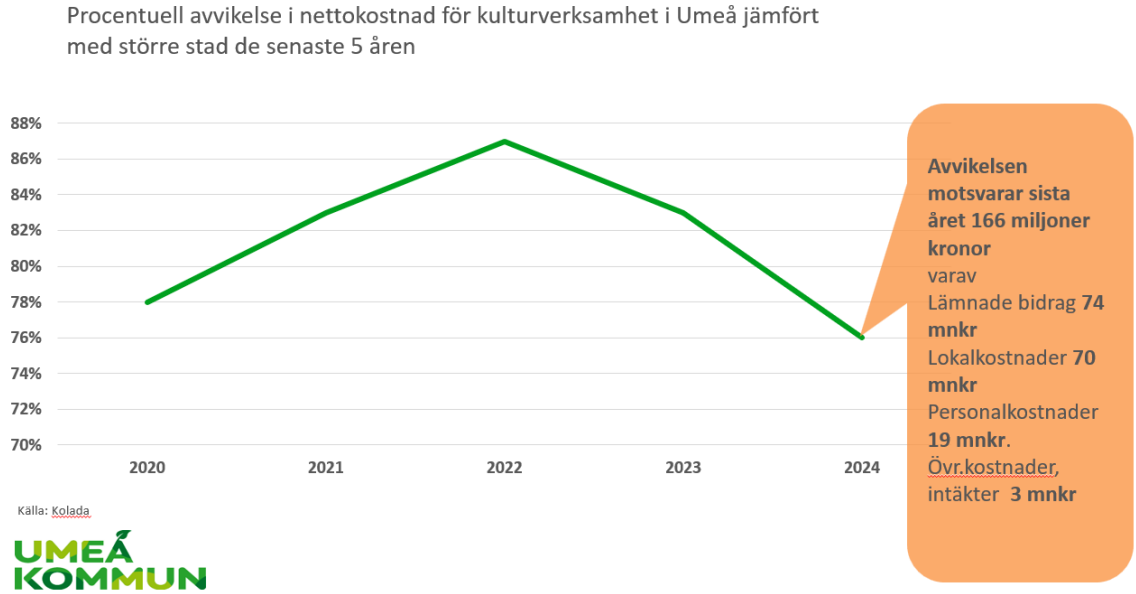


- Umeå har högst nettokostnader för kulturverksamhet i jämförelse med större städer. Trollhättan samt städerna efter Norrlandskusten är de städer näst efter Umeå med högst nettokostnad.



Källa: Kolada

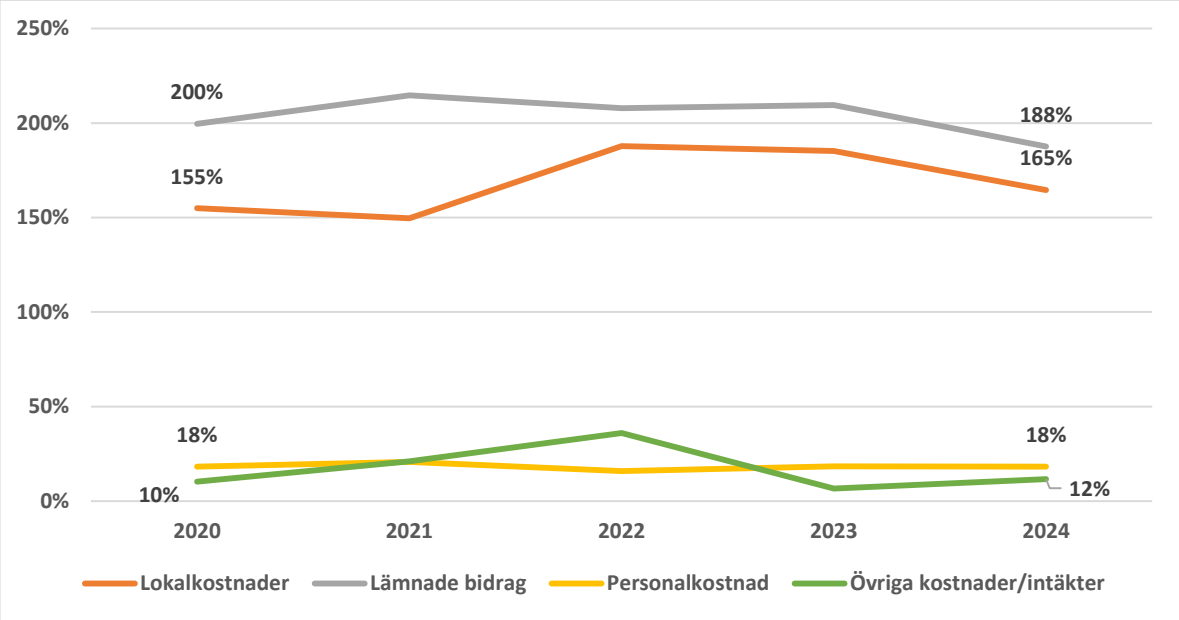
- Nettokostnaderna har ökat med 14 % under perioden från 2 492 kr/inv. till 2 851 kr/inv. Motsvarande siffra för gruppen större städer är en ökning med 15 %.



Källa: Kolada

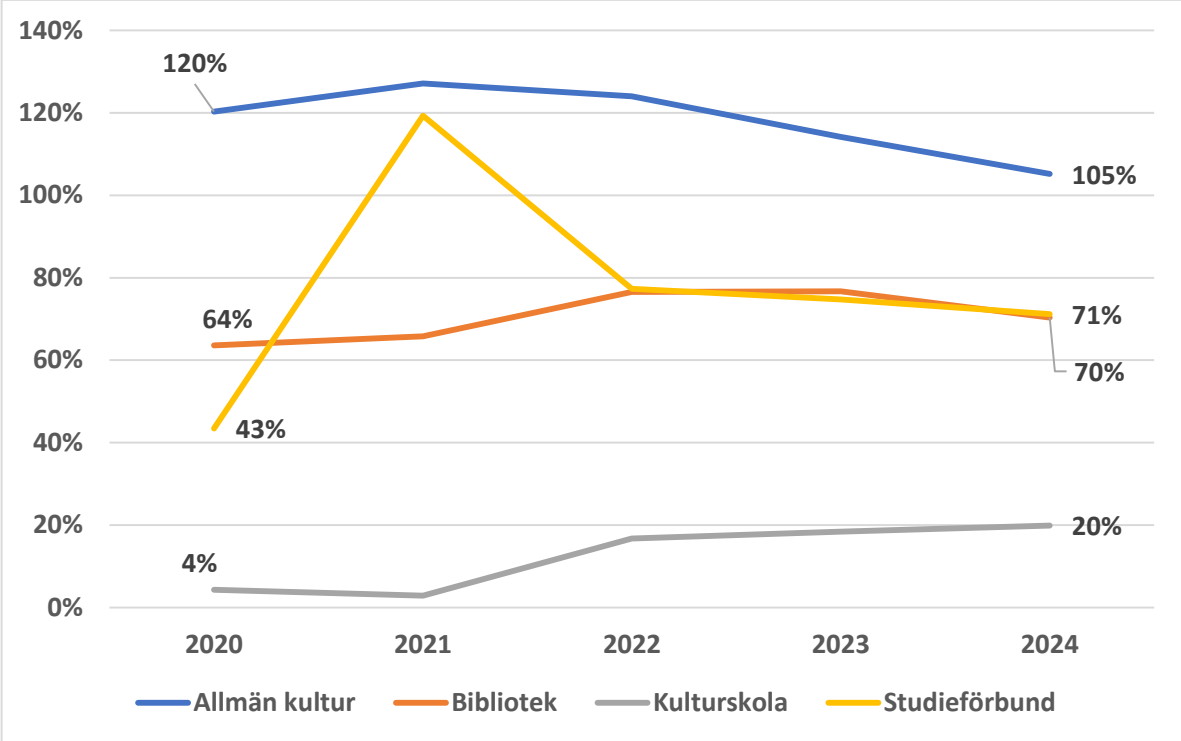
UMEÅ KOMMUN

- Umeås nettokostnader för kulturverksamhet var 76% högre än gruppen större stad år 2024 (avvikelsen motsvarar cirka 166 mnkr). 2020 var den skillnaden 78% högre i Umeå.



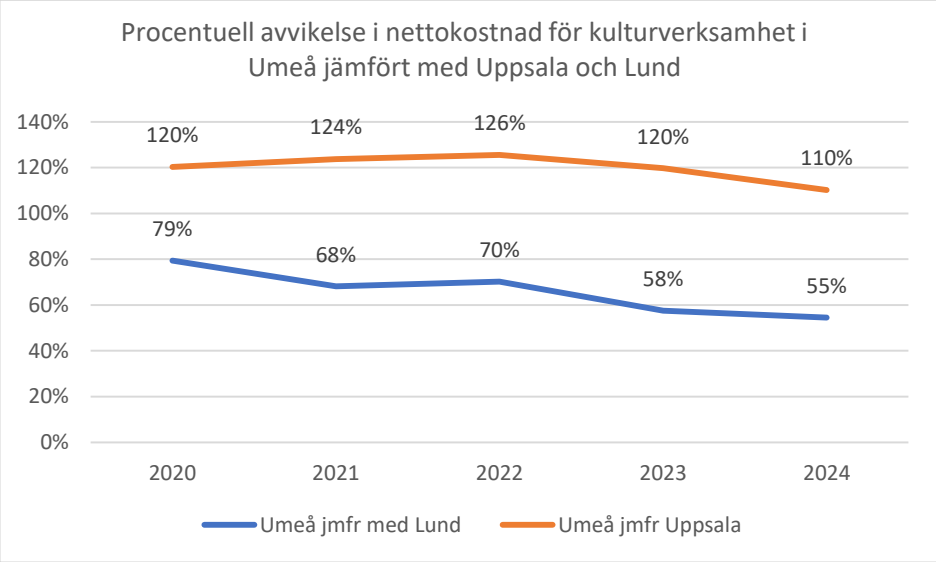
Diagrammet ovan visar procentuell avvikelse för olika kostnadsslag och intäkter. Umeå jämfört med större stad.

- Lämnade bidrag till kulturbolag, föreningar, festivaler, studieorganisationer och stipendiater är de kostnader som avviker mest. År 2024 hade Umeå 188 % högre kostnader för lämnade bidrag, avvikelsen motsvarar cirka 74 mnkr. 2020 var den siffran 200 %. Kommunstyrelsen lämnade 2024 bidrag på 81,6 mnkr till Norrlandsoperan, Umeå Folkets hus, Västerbottens museum och Bildmuséet. Kulturnämnden lämnade bidrag 2024 på 30,8 mnkr. Minskningen de senaste åren beror inte på lägre lämnade bidrag totalt i Umeå utan på att befolkningen ökat mer procentuellt än lämnade bidrag samt att jämförelsegruppen större stads lämnade bidrag ökat mer än Umeås.
- Lokalkostnaderna var 165% högre i Umeå år 2024 vilket motsvarar cirka 70 mnkr. Motsvarande siffra 2020 var 155%. Umeås lokalkostnader utgörs av Väven, alla folkbibliotek, depåbiblioteket, Kulturskolan (delar av Hamnmagasinet och Midgårdskolan) med flera. Kvaliteten på redovisningen har under denna period förbättrats då samtliga folkbibliotek som är integrerade i skolor numera redovisas som en kulturkostnad och inte skolkostnad. Ett rimligt antagande är att Umeås höga lokalkostnader beror på att många av de jämförande kommuner saknar ett kulturhus av Vävens storlek. Under 2022 infördes dessutom ett nytt regelverk för redovisning av fastigheter. Vävens kostnader ökade från -75,5 mnkr 2021 till -90,6 mnkr 2022, -10,2 mnkr av den ökningen kan kopplas till det nya regelverket för redovisning av fastigheter. År 2024 uppgick lokalkostnaderna för Väven till -98,5 mnkr vilket utgör ca 26% av de totala kulturnettokostnaderna och 88% av de totala lokalkostnaderna.
- Personalkostnader var år 2024 18% högre i Umeå, vilket motsvarar cirka 19 mnkr. Motsvarande siffra 2020 var också 18%.
    - Övriga kostnader och intäkter var tillsammans 12% högre 2024 i Umeå. Motsvarande siffra var 2020 10%. Eventuella finansiella intäkter som tillfaller Umeå kommun från det delägda intressebolaget Väven i Umeå AB redovisas inte som en intäkt under kulturverksamhet. Riktade statsbidrag är den största intäkten. Den har minskat under perioden.

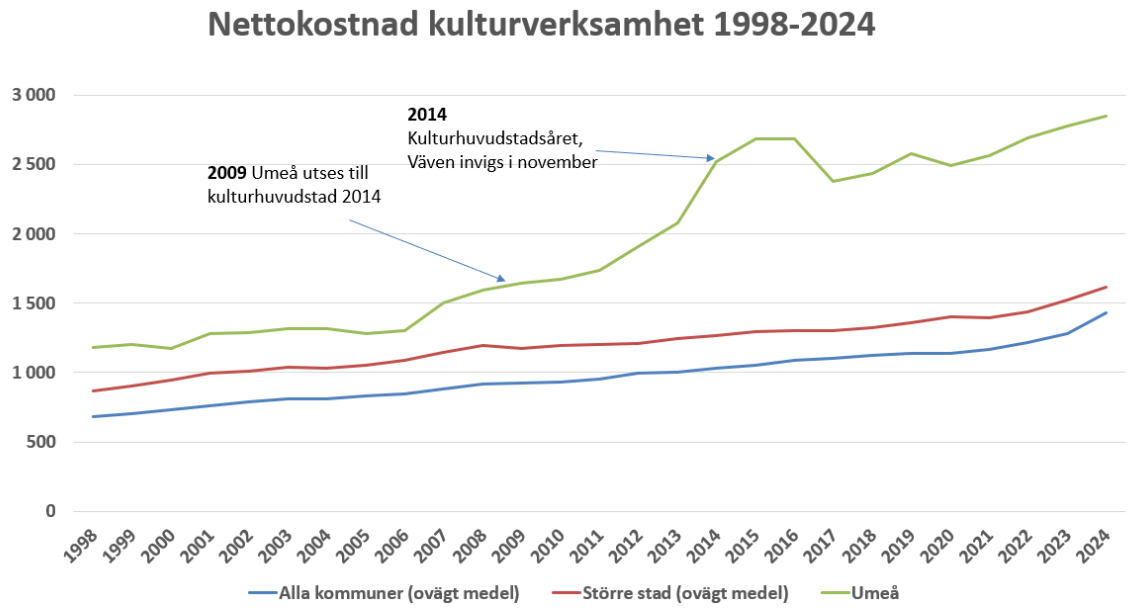


- Uppdelat per verksamhet (se diagram ovan) avviker Umeås kostnad jämfört med större städer mest för allmän kultur, 105% högre år 2024, motsvarande siffra 2020 var 120%. En orsak till minskningen är att stabsfunktioner på kulturförvaltningen, som tidigare redovisades på allmän kultur, numera fördelas ut proportionellt på respektive verksamhet. Musik-och kulturskola är den verksamhet som avviker minst. År 2024 var nettokostnaden 20% högre i Umeå, motsvarande siffra 2020 var 4%. Biblioteksverksamheten avvek med 70% 2024 och motsvarande siffra 2020 var 64%. Kostnaderna för stödet till studieförbund är 71% högre i Umeå 2024 , år 2020 var den siffran 43%.

- Kulturverksamhetens andel av Umeå kommuns totala nettokostnader har sedan 2020 minskat från 4,4% till 4,2%. För gruppen större stad har andelen minskat från 2,5% till 2,3%



- Om en väljer ut 2 städer, Lund och Uppsala i detta fall och jämför med Umeå ser man att Umeå har 110% högre nettokostnader än Uppsala 2024 och 55% högre nettokostnader än Lund. Det har skett en minskning sedan 2020 då Umeå hade 120% högre nettokostnader än Uppsala och 79% högre nettokostnader än Lund. Förklaringen till minskningen är att personalkostnaderna i Lund (28%)och Uppsala (27%) ökat mer än i Umeå (16%) under perioden och att i Lund har lokalkostnaderna ökat med 81% medan de i Umeå ökat med 26%.



Diagrammet visar att Umeå sedan 1998 har haft högre nettokostnader för kultur än övriga kommuner. Gapet till övriga kommuner ökade markant efter det att Umeå utsetts till kulturhuvudstad. 2014 invigdes Väven med betydligt högre lokalkostnader än tidigare samt nya verksamheter som inte funnits tidigare tillkom, vilket innebar att nettokostnaderna inte minskade. Ett antal nya festivaler som uppstod i samband med kulturhuvudstadssatsningen blev också kvar och är än idag verksamma (bland annat Littfest och Samisk vecka).

Summering/analys

- Umeå kommuns nettokostnad per invånare för kulturverksamhet har varit betydligt högre än gruppen större stad de senaste 5 åren. Den procentuella avvikelsen mellan Umeå och större stad har minskat en aning de sista 5 åren från 78% 2020 till 76% 2024.

- Lämnade bidrag och lokalkostnader är de kostnader där Umeå avviker mest från övriga städer.

- Befolkningstillväxt påverkar kulturverksamhet och kulturkostnader men inte i samma utsträckning som skola och äldreomsorg.

- Geografiskt avstånd och politisk ambition kan nog förklara en större del av kommunernas kulturnettokostnader framför allt när det gäller lämnade bidrag och lokalkostnader. Kulturverksamheten i Umeå har ända sedan Norrlandsoperan byggdes på 70-talet och IDUN-kvarteret med Folkets hus och stadsbiblioteket på 80-talet varit politiskt en viktig verksamhet. Umeå samt övriga Norrlandsstäder efter kusten med geografiskt långt avstånd till storstäderna i södra Sverige ligger alla bland de städer som har högst kulturnettokostnader. Lägger man till Skellefteå vars kulturnettokostnader 2024 var 1 968 kr /inv. och som också nyligen byggt ett kulturhus blir det ännu tydligare. Exempelvis Lund, som Umeå ofta jämförs med, ligger 2 mil från Malmö och 6,5 mil från Köpenhamn där kulturutbudet är stort så behovet av att bygga kulturhus och opera där kanske inte är lika stort som det varit i de norrländska städerna. Samma sak gäller städer som Södertälje och Uppsala som har nära till Stockholms kulturutbud. Trollhättan, som ligger relativt nära Göteborg, utgör ett undantag då de har de näst högsta kulturnettokostnaderna (2 115 kr/inv.).

- För att förklara skillnader i nettokostnaden för kulturverksamhet mellan Umeå kommun och gruppen större stad, utöver geografiskt avstånd och politisk ambition, krävs ett mer utförligt arbete för att ta fram information som inte finns i kolada.se och scb.se. Exempelvis vilka verksamheter respektive kommun har, kommunens organisation, bemanning, öppettider, redovisning av kulturbolag och storlek på bidrag till kulturföreningar, festivaler och studieförbund.

Relationstal - föreslagen ramtilldelning i förhållande till PKV och demografiska förändringar

Av tabellerna framgår ramtilldelning i budget 2025, budget 2026 samt förslag till planeringsdirektiv 1 för 2027 i relation till antal invånare respektive år.

Förslag till ramtilldelning i planeringsdirektiv 1 innebär att alla nämnder får en ramökning per invånare i relevant åldersintervall, i enlighet med SKR:s prognos för PKV 2027, dvs 3,2%.

Tabell 1. Ramtilldelning i relation till totalt antal invånare.

	Kronor/invånare			Procentuell förändring		
Nämnd	Budget 2025	Budget 2026	Plan. dir.1 2027	Budget 2025	Budget 2026	Plan.dir. 1 2027
Överförmyndarnämnd	-119	-123	-127	102,0%	103,0%	103,2%
Kommunstyrelse exkl åtaganden	-2 094	-2 148	-2 217	105,8%	102,6%	103,2%
Kommunfullmäktige	-29	-30		100,6%	101,0%	
Personalnämnd	-10	-10	-10	101,2%	102,9%	103,2%
Teknisk nämnd	-11 471	-11 981	-12 365	104,2%	104,4%	103,2%
Byggnadsnämnd	-464	-481	-496	106,9%	103,5%	103,2%
Miljö- och hälsoskyddsnämnd	-161	-166	-171	104,4%	103,5%	103,2%
Umeåreg. räddningsnämnd	-637	-766	-791	117,0%	120,2%	103,2%
Äldrenämnd	**-10 308**	**-11 086**	**-11 502**	**103,7%**	**107,6%**	**103,7%**
Individ- och familjenämnd	**-13 098**	**-13 731**	**-14 145**	**104,1%**	**104,8%**	**103,0%**
Fritidsnämnd	-1 171	-1 219	-1 258	102,4%	104,1%	103,2%
Kulturnämnd	-1 252	-1 303	-1 345	101,1%	104,1%	103,2%
För- och grundskolenämnd	**-17 254**	**-17 453**	**-17 650**	**100,4%**	**101,2%**	**101,1%**
Gymnasie-/vuxenutb.nämnd	**-4 810**	**-5 031**	**-5 303**	**104,2%**	**104,6%**	**105,4%**
IT kapacitetsnämnd		-14	-14		0,0%	103,2%
Umeåregionens nämnd för PA-system		-38	-39		0,0%	103,2%
Total	**-62 879**	**-65 581**	**-67 434**	**103,1%**	**104,3%**	**102,8%**

Tabell 2. Ramtilldelning i relation till relevant åldersintervall

		Kronor/invånare			Procentuell förändring		
Nämnd	Ålders-intervall	Budget 2025	Budget 2026	Plan.dir.1 2027	Budget 2025	Budget 2026	Plan.dir. 1 2027
Äldrenämnd	65-	-57 995	-61 331	-63 294	103,4%	105,8%	103,2%
Individ- och familjenämnd	1-65	-15 955	-16 771	-17 307	104,2%	105,1%	103,2%
För/Grundskolenämnd	1-15	-107 365	-111 312	-114 874	102,1%	103,7%	103,2%
Gymnasie/vuxenutb.nämnd	16-19	-103 494	-108 090	-111 549	101,4%	104,4%	103,2%

Ramtilldelning över tid

Diagrammen nedan visar respektive nämnds andel av den sammanlagda nettokostnadsramen för alla nämnder exklusive kommunfullmäktiges åtaganden i kommunstyrelsen budget, kommunfullmäktiges ram för kommunrevision samt valnämnden. Nämnderna har indelats i tre grupper; nämnder över 10%, nämnder 1,5%-10% och nämnder under 1,5% i andel av den sammanlagda ramen.

Diagram 1. Nämnder med andel över 10%

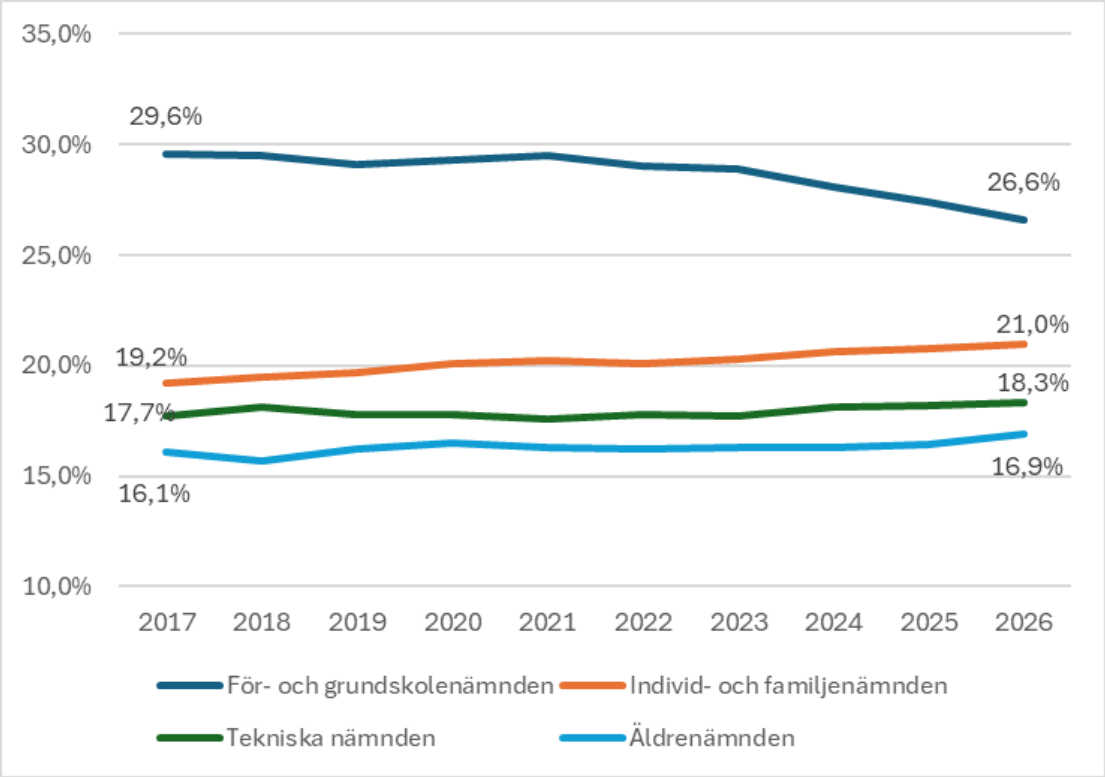


Diagram 2. Nämnder med andel 1,5–10%

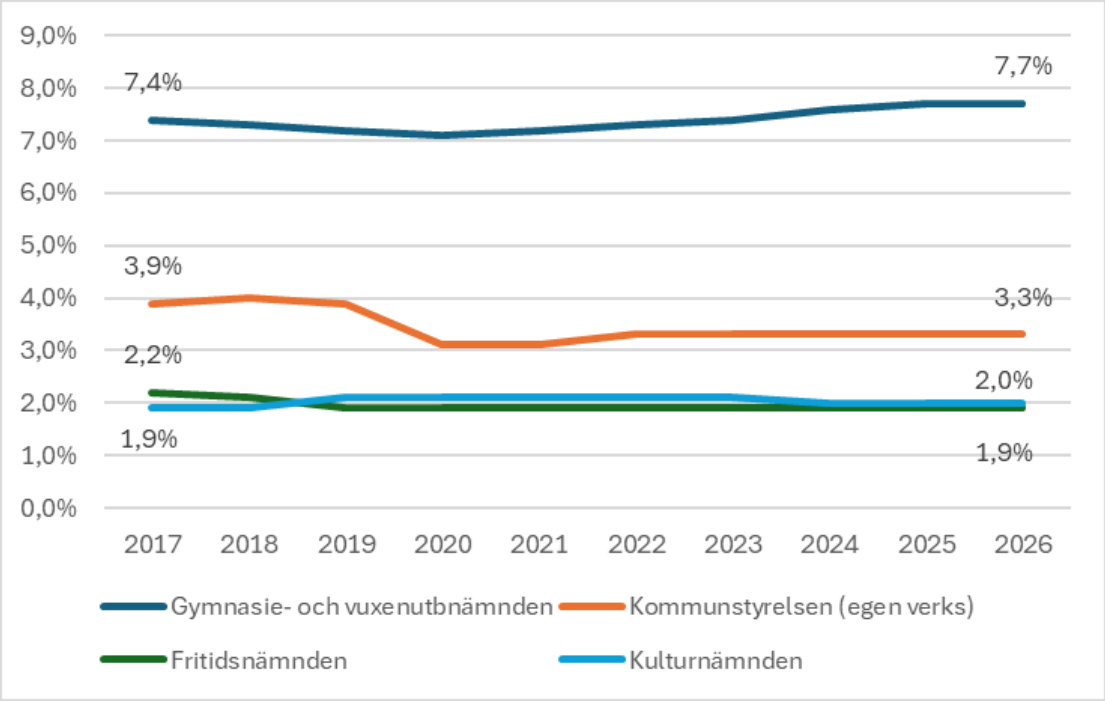
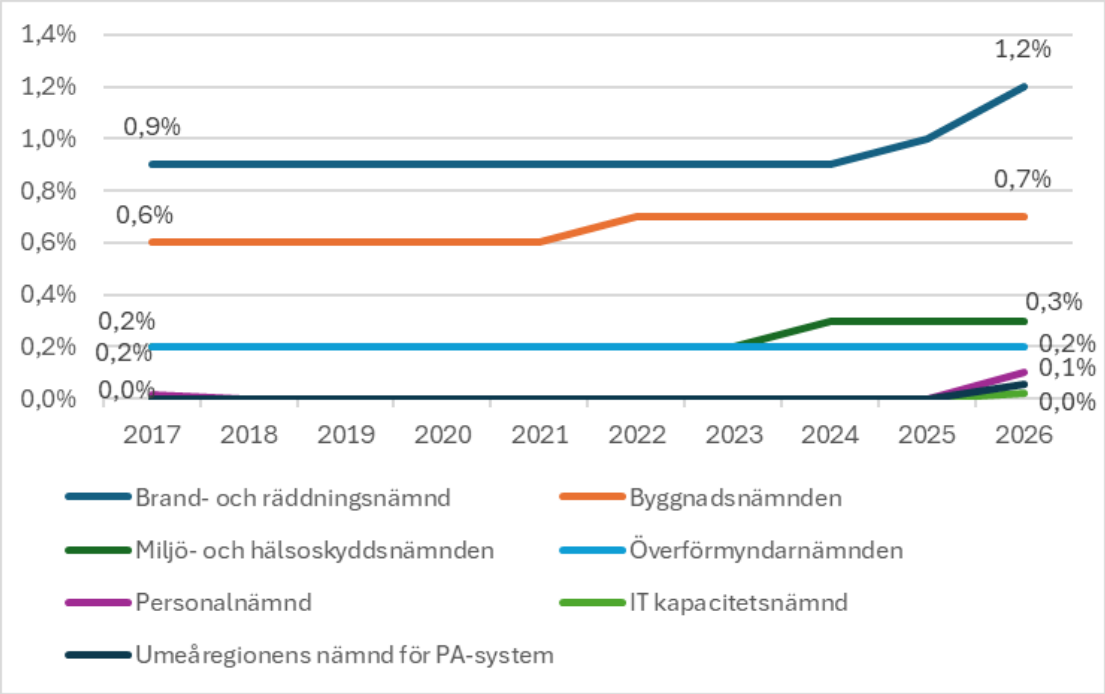


Diagram 3. Nämnder med andel under 1,5%



UMEÅ KOMMUN

Nuläge inriktningsmål och program jan-aug 2025

Beslutad av:
Kommunstyrelsen

Diarienummer:
KS-2025/00492

Datum, paragraf för beslut:
2025-10-14, §

Dokumentansvarig:
Stadsledningskontoret, Ekonomi och styrning

Dokumenttyp:
Rapport

Uppföljning inriktningsmål och program jan-aug 2025 2025-09-15

Bedömning inriktningsmål

Överblick

Inriktningsmål 1	Gör vi tillräckligt?
Umeås tillväxt ska klaras med social, ekologisk, kulturell och ekonomisk hållbarhet med visionen om 200 000 medborgare år 2050	
Inriktningsmål 2	
Umeå ska växa hållbart utan några utsatta områden *Negativ påverkan från organiserad brottslighet och våld i nära relation men framsteg har gjorts i samverkansarbetet.*	
Inriktningsmål 3	
Umeå kommun ska skapa förutsättningar för kvinnor och män att ha samma makt att forma samhället såväl som sina egna liv *Jämställdhetsarbetet pågår och är väl inarbetat. Det finns ett behov av nya goda exempel för att ej tappa position.*	
Inriktningsmål 4	
Umeå ska vara klimatneutralt till år 2040	

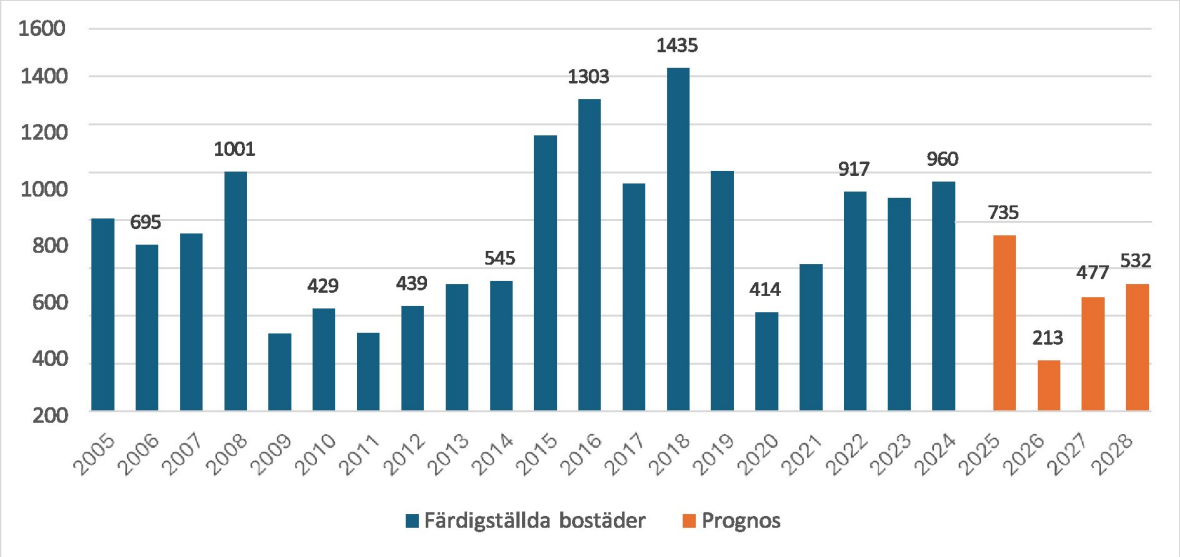
I kolumnen ”Görs det tillräckligt” har bedömning gjorts utifrån de senaste årens utveckling och den önskvärda utvecklingen. Bedömningen är antingen grön, gul eller röd. Färgförklaring finns till höger.

= Ja, det görs tillräckligt
= Nej, mer arbete krävs
= Nej, det behöver göras mycket

Program tillväxt

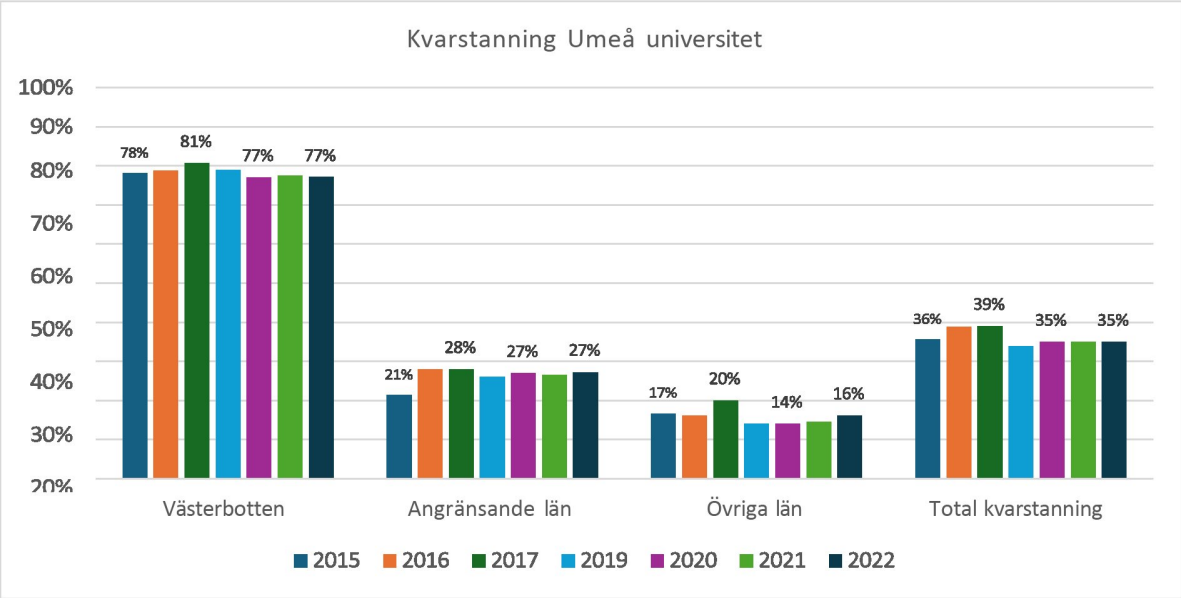
Bostadsbyggande och attraktiva livsmiljöer

Umeå har fortsatt stark befolkningstillväxt och boende- och livsmiljön står sig väl i jämförelse med andra kommuner. Planeringskapaciteten har stärkts och den kommunkoncernövergripande samplaneringen förfinats, men bostadsbyggandet ligger fortfarande på en låg nivå. Detta gäller alla bostadstyper och följer en nationell trend. Den demografiska utvecklingen de senaste åren har tydliggjort barnfamiljernas betydelse.



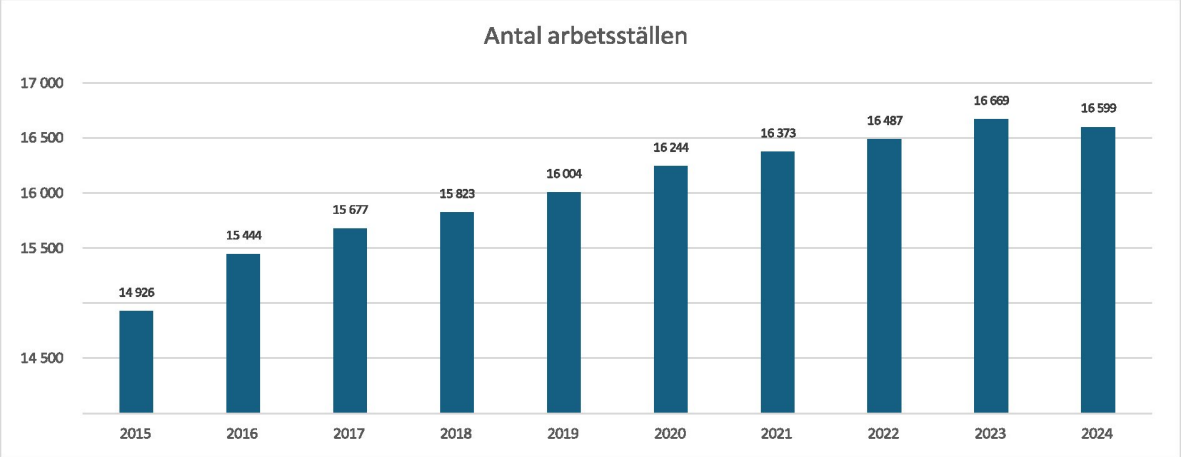
Universiteten som tillväxtmotorer

Umeå universitet är fortsatt ett av landets mest attraktiva lärosäten. Höstterminen 2025 antogs flest studenter i hela landet. Kvarstanningsgraden behöver dock öka, och kunskap om framtidens arbetsmarknad är en nyckelfaktor. Utvecklingen av Universitetsstaden mot en mer levande och attraktiv stadsdel är påbörjad.



Etableringar och företagens tillväxt

Företagens tillväxt i Umeå är fortsatt stark med både fler anställda och en växande andel invånare i arbetsför ålder även om vi ser en viss nedgång i antalet företag under år 2024. Utvecklingen innebär omlokaliseringar, expansioner och nyetableringar, vilket bidrar till ett näringsliv i ständig förändring. I en tätare stad kan mycket hanteras inom befintliga strukturer, men på sikt riskerar bristen på mark för framför allt industri och handel att bli en begränsande faktor.



Utblick

Framåt lyfts behovet av en fördjupad analys av bostadsutbudets sammansättning, ett karriärcenter som stärker kopplingen mellan universitetet och arbetsmarknaden samt fortsatt utveckling av Universitetsstaden, där samsyn finns men mycket arbete återstår.

Läs mer om program tillväxt på www.umea.se/programtillvaxt

Program social hållbarhet

Sammanfattning

Umeå kommun har en gynnsam position i arbetet med social hållbarhet. Sverige och Övre Norrland, där Umeå är största stad, rankas högt vad gäller social hållbarhet i EU-kommissionens *EU Social Progress Index*. Umeå kännetecknas av hög tillit mellan människor. Det främjar deltagande i demokratiska processer och socialt engagemang. Samtidigt syns tendenser till splittring och ökade klyftor. Det förebyggande arbetet av största vikt för att minska dessa problem.

Kommunens arbete för social hållbarhet grundar sig i värden som trygghet, tillit och gemenskap. Segregation, där människor med olika förutsättningar lever åtskilda, utgör därmed ett problem. Planeringen för socioekonomiskt blandade områden är dock en prioriterad fråga och arbetet med att främja trygga, tillgängliga och inkluderande boendemiljöer fortgår.

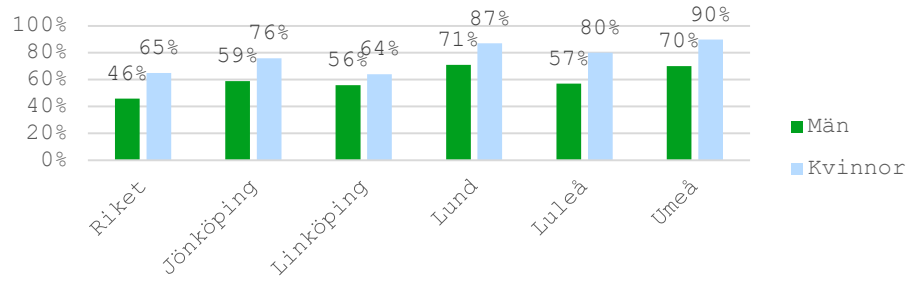
Umeå har generellt ett bra utgångsläge med låg brottslighet, låg otrygghet och relativt hög tillit till myndigheter. Det finns heller inga stadsdelar i Umeå som klassats som utsatta av polisen. Utmaningar kvarstår dock. Organiserad brottslighet är ett växande problem. Antalet ärenden gällande våld i nära relationer ligger på en fortsatt hög nivå, vilket kräver bättre samordning och ökade resurser.

Vad gäller ungas livsvillkor är det en fortsatt hög nivå av avhopp från gymnasiet. Många avhopp kopplas till dåligt mående. Framför allt unga tjejer är ofta stressade och har problem med psykosomatiska symptom. Barnfamiljer har även generellt sett fått det svårare ekonomisk under de senaste åren.

Kommunens arbetskraftsdeltagande har minskat något och det finns grupper som har svårt att ta sig in på arbetsmarknaden. Kompetensbristen i Umeå förblir också en utmaning. Flera verksamheter inom Umeå Kommun arbetar för att minska antalet personer i långvarigt utanförskap men det behövs bättre kännedom om situationen för dem som varken arbetar, studerar eller är arbetssökande.

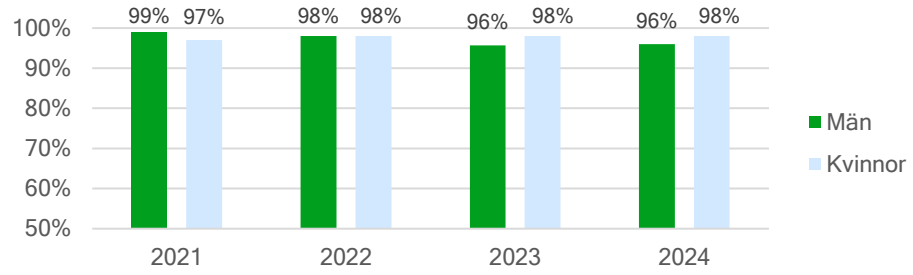
Umeå kommun strävar efter att vara en bra plats att växa upp på, där alla ska ha jämlika villkor oavsett bakgrund. Mycket pekar också på att Umeå är en plats med goda förutsättningar att leva och verka. Fortsatt arbete behövs dock för att bibehålla och stärka kommunens sociala hållbarhet. Det är av stor vikt att fortsätta utökat samarbetet mellan kommunen och andra samhällsaktörer.

Sociala relationer och tillit - index 2024[1]



Källa: Tillväxtverkets beräkningar, baserat på uppgifter från MUCF och Fohm

Kommunen är en bra plats att bo och leva på, andel, 2024 [2]



Källa: Medborgarundersökningen, SCB

Fokusområden program för social hållbarhet - sammanfattning

Umeå ska växa hållbart utan några utsatta områden

- *Umeå växer tryggt och säkert:* Tydliga tecken på att rekrytering av barn och unga pågår. Fördjupad samverkan behövs i det sekundär- och tertiärpreventiva arbetet.

[1] Indexet baseras på indikatorerna: Invånare 16–24 år som varken arbetar eller studerar, Invånare 16–84 år med avsaknad av tillit till andra, Invånare 16–84 år med avsaknad av emotionellt stöd och sammanvägs till ett nyckeltal på en skala från 0 till 100.
[2] Andel som har svarat "Mycket bra" eller "Ganska bra" på frågan "Vad tycker du om din kommun som en plats att bo och leva på?" i SCB:s medborgarundersökning.

- *Ett Umeå fritt från våld*: Våldsförebyggande arbete är fortsatt prioriterat, med särskilt fokus på våld i nära relationer och unga i riskmiljöer, där stärkt samordning bedöms som avgörande för framgång.
- *Motverka segregation och framväxten av utsatta områden:* Fortsatt problem med misstro mot myndigheter och utanförskap. Behov av bättre underlag och samverkan i arbetet mot segregation.

Umeå kommun ska skapa förutsättningar för kvinnor och män att ha samma makt att forma samhället såväl som sina egna liv

- *Fortsätta arbetet med jämställd stadsplanering:* Arbetet pågår och är väl inarbetat. Behov av nya goda exempel för att flytta fram positioner.
- *Systematiskt utmana och ifrågasätta könade maktrelationer i arbetet med hållbar utveckling:* Arbete med att medvetandegöra förutsättningar för kvinnor och män samt dess konsekvenser är ständigt pågående.
- *Mäns våld mot kvinnor ska upphöra:* Yrkesverksamma som arbetar med våldsutsatta upplever ett stort behov.

Barns uppväxtvillkor:

- *Barns och ungdomars rätt till delaktighet och inflytande i kommunens utveckling ska säkerställas*: Arbete pågår med dialog och demokratiutveckling. Det finns behov att fortsätta arbeta med att stärka ungas inflytande och delaktighet i skolan.
- *Motverka barnfattigdom*: Lägre andel barn i ekonomisk utsatthet än i riket. Barnfattigdom kräver fortsatt uppmärksamhet, särskilt i utsatta socioekonomiska grupper.
- *Förebyggande folkhälsoarbete:* Umeå ligger väl till nationellt, men ungas hälsa, rörelse, stress och våldsutsatthet kräver fortsatt fokus för stärkt folkhälsa

Boende och bebyggelsemiljö:

- *Fortsätta arbetet med strategier för hållbar tillväxt för att stärka den sociala hållbarheten:* Planering har fortsatt för blandade miljöer och hållbara flöden utifrån stadsbyggnadsprinciper som främjar social hållbarhet i hela kommunen.
- *Stärka mötesplatser och överbrygga barriärer*: Arbete med mötesplatser och lokal service som främjar social sammanhållning och motverkar barriärer i både stadsdelar och landsbygd har fortsatt.

- *Främja en socialt hållbar bostadsförsörjning och motverka hemlöshet:* Andelen barnfamiljer och unga som lägger en stor del av inkomsten på boendekostnader har ökat senaste åren.

Arbete och försörjning:

- *Skapa förutsättningar för en ekonomisk jämlikhet och en högkvalitativ välfärd för livets alla skeden:* För att stärka ekonomisk jämlikhet krävs fortsatt fokus på utrikesföddas etablering, ungas skolgång och förebyggande insatser mot studieavbrott.
- *Särskilt stöd till de personer som står långt från arbetsmarknaden:* Fortsatta insatser krävs för att förbättra situationen för de som står långt ifrån arbetsmarknaden.
- *Åtgärder för att förhindra diskriminering och säkerställa jämlika möjligheter måste fördjupas och breddas*: Arbete pågår med syfte att skapa arbetsplatser som är lika och tillgängliga för alla.
- *Motverka framväxten av ett skuggsamhälle och en ökad arbetslivskriminalitet:* Det finns behov av ökade insatser kopplat till skuggsamhället och den arbetskraftskriminalitet som finns.

Läs mer om program social hållbarhet på www.umea.se/programsocialhallbarhet

Program klimatneutrala Umeå

Sammanfattning

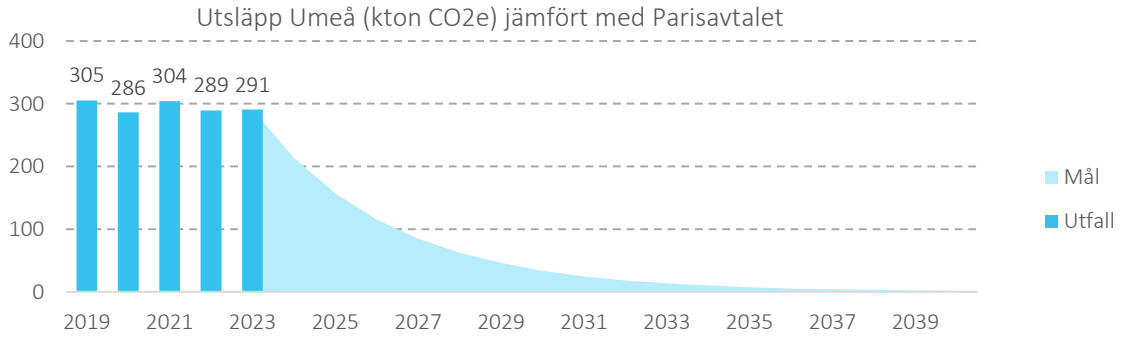
Det är tydligt att omställning pågår men att takten behöver accelereras betydligt för att uppnå antagna klimatmål. Omställningen är samhällsekonomiskt lönsam och för att öka takten krävs arbete med både strukturella förändringar och förändrade beteendemönster.

Under perioden januari–augusti 2025 har arbetet fortsatt med att konkretisera Umeås klimatambitioner genom att vidareutveckla åtgärdsförslag och projektportföljer som baseras på tidigare scenario- och konsekvensanalyser. Fokus har successivt flyttats från planering till genomförande, med ökad betoning på att identifiera och prioritera insatser, säkra finansiering samt att realisera projekt som kan accelerera omställningen av samhällssystemen.

Eftersom omställningen av samhällssystemen i stor utsträckning kräver insatser bortom Umeå kommuns egen rådighet, fortsätter Umeå att stärka sitt arbete med samverkan och partnerskapsbyggande. Arbetet sträcker sig från lokala mobiliseringar inom ramen för klimatfärdplanen till aktiv medverkan i internationella initiativ såsom EU:s mission för 100 klimatneutrala och smarta städer. Denna flerskaliga samverkan är en förutsättning för att långsiktigt uppnå målet om ett klimatneutralt Umeå 2040.

Territoriella utsläpp

Umeås utsläpp uppgick 2023 till 291 kton CO_2e, vilket innebär en ökning från föregående år men samtidigt en minskning med 32 procent jämfört med 1990. Transportsektorn är fortsatt den största utsläppskällan och stod för 57 procent av de totala utsläppen.



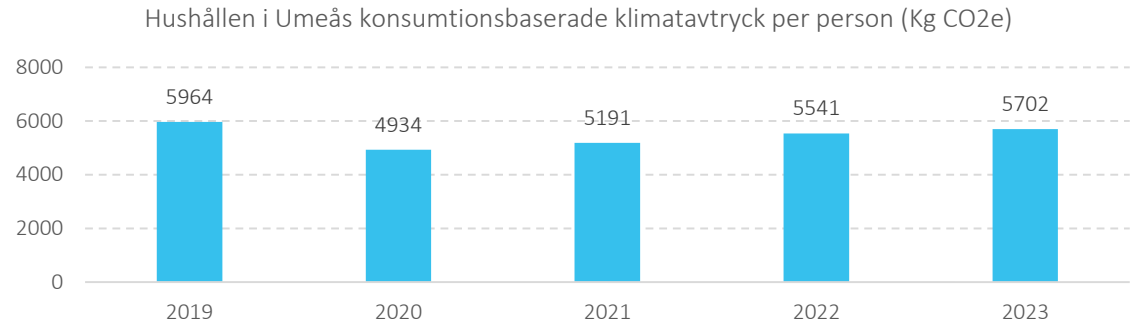
Källa:

För att nå målet om klimatneutralitet till 2040 behöver Umeå accelerera takten i utsläppsminskningen. Sedan 2019 har växthusgasutsläppen legat relativt konstant, vilket

understryker behovet av kraftfulla åtgärder. Insatser inom flera sektorer pågår och utgör en viktig grund för klimatomställningen. För att öka takten krävs fortsatt utveckling inom fossilfria transporter, hållbar mobilitet, cirkulära flöden och hantering av återstående utsläpp.

Konsumtionsbaserade utsläpp

Hushållens konsumtionsbaserade utsläpp ökar.

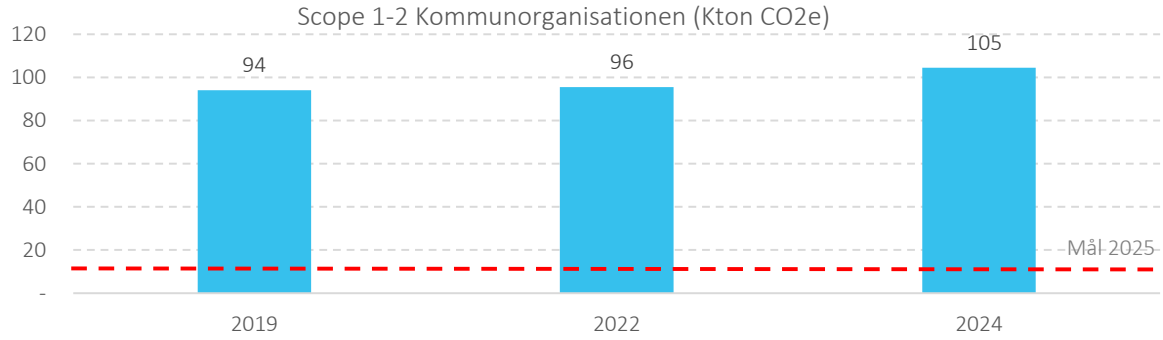


Källa: Konsumptionskompassen.se, (SEI Stockholm Envirnonment Institute) 2025

Hushållens konsumtionsbaserade utsläpp visar en ökande trend, vilket understryker behovet av kraftfulla insatser för att vända utvecklingen. Det handlar bland annat om att öka kunskapen om både privat och offentlig konsumtions klimatpåverkan, samt att utveckla nya arbetssätt som stödjer mer hållbara konsumtionsmönster.

Kommunkoncernen

Kommunkoncernens utsläpp uppgick till 105 kton CO_2e under 2024, vilket innebär en ökning jämfört med föregående år. Ökningen berodde till stor del på att fjärr-värmesystemet behövde kompletteras med oljeeldning under den extremt kalla perioden i januari.



Källa:

För uppnå målet om en klimatneutral kommunkoncern krävs att existerande planer nu omsätts i praktiken och samtidigt förstärks med ytterligare åtgärder. Arbetet behöver

intensifieras med fokus på fossilfri uppvärmning, energieffektivisering och hållbara transporter, där minskade utsläpp från fordonsflottan är särskilt prioriterat. Det är genom en kombination av tekniska lösningar, styrning och investeringar som den nödvändiga utsläppsminskningen kan åstadkommas

Fokusområden program för Klimatneutrala Umeå 2040 - sammanfattning

- *Transporter:* Transportsektorn står fortsatt för den största andelen av Umeås utsläpp. För att uppnå klimatmålen behöver omställningen till fossilfria fordon och ökat hållbart resande accelereras ytterligare, genom exempelvis infrastruktursatsningar, beteendeförändringar och stöd till fossilfria transporter.
- *Bygg och anläggning:* Energianvändningen i bostäder visar en positiv trend, men fler indikatorer behövs för att följa utvecklingen inom hela sektorn. Framåt krävs kraftfullare åtgärder för att öka användningen av klimatsmarta material och minska utsläppen från byggarbetsplatser
- *Energi, el och fjärrvärme:* Umeås elproduktion är i stort sett fossilfri, men fjärrvärmens utsläpp ökade under 2024. Det krävs stärkt motståndskraft i energisystemet samt minskad användning av fossila bränslen per capita för att nå klimatneutralitet.
- *Cirkulär ekonomi:* Mängden avfall minskar och sysselsättningen i sektorn ökar, men återvinningsgraden förblir låg. Nästa steg är att främja resurseffektiva affärsmodeller och cirkulära flöden i samverkan med näringslivet.
- *Övergripande insatser*: För att öka takten i omställningen behöver Umeå kommun fortsätta utveckla finansieringsmodeller, portföljstyrning och fördjupa både den interna, tvärsektoriella samverkan och externa partnerskap på lokal, regional, nationell och EU-nivå.

Läs mer om program klimatneutrala Umeå på www.umea.se/programklimatneutral

UMEÅ KOMMUN

Förslag viktiga datum för Umeå kommuns nämnder 2027

Observera att detaljerad information om nedanstående aktiviteter lämnas i separata anvisningar. Viktiga datum fastställs i juni 2026

Datum	Aktivitet
25-jan	**Verksamhetsdagen i KF** Förvaltningar lämnar information till KF om möjligheter/utmaningar 3–5 år.
05-feb	**Underlag till Årsredovisning** Förvaltningens förslag till KS-rapport från xxx-nämnden för perioden jan-dec 2026 ska vara färdigt och inskickat till ksrapportering@umea.se
23-feb	**Underlag till Årsredovisning** XXX-nämndens fastställda rapport till KS/KF för perioden jan-dec 2026 (direktjusterad vid sammanträde om så behövs) ska vara inskickad till ksdiarium@umea.se samt ksrapportering@umea.se
23-feb	**Uppföljning Intern kontroll fg år** Nämndens beslut om att Intern kontrollen under föregående år varit ändamålsenlig och tillräcklig samt nämnden godkännande av uppföljning av internkontrollplan för föregående ska vara inskickad till ksdiarium@umea.se
12-mar	**Planering och budget nästkommande år** Sista datum för nämnd att lämna yttrande på SLK:s förslag till planeringsdirektiv samt inkomma med information om avsikt att revidera av taxor och avgifter. Sista datum för Personalnämnden att lämna yttrande över löneutveckling och personalpolitiska mål
17-24 mars	**Planering och budget nästkommande år** Planeringsdialog - nämnder presenterar sina yttranden för KSnau
29 april	**Förslag till förändring taxor och avgifter** Sista dag för nämnd att lämna förslag till förändring av taxor och avgifter, i enlighet med kommunstyrelsens anvisning
13-maj	**Förenklad rapport jan-apr** Förvaltningens förslag till förenklad KS/KF-rapport fr nämnden för perioden jan-april färdigt och inskickat till ksrapportering@umea.se
24-maj	**Förenklad rapport jan-apr** Nämndens fastställda rapport till KS/KF för perioden jan-april (direktjusterad vid sammanträde om så behövs) ska vara inskickad till ksdiarium@umea.se och ksrapportering@umea.se
24-maj	**Uppföljning Intern Kontroll jan-apr** Nämndens uppföljning av internkontrollplan för perioden jan-april inskickad till ksdiarium@umea.se.
13-sep	**Delårsrapport jan-aug** Förvaltningens förslag till KS/KF-rapport fr nämnden för perioden januari-augusti färdigt och inskickat till ksrapportering@umea.se
30-sept	**TN:s detaljbudget** Sista datum för TN att lämna fastställd detaljbudget till KS, FGN och GVN
27-sep	**Delårsrapport jan-aug** Nämndens fastställda rapport till KS/KF för perioden jan-aug (direktjusterad vid sammanträde om så behövs) ska vara inskickad till ksdiarium@umea.se och ksrapportering@umea.se
27-sep	**Uppföljning Intern kontroll jan-aug** Nämndens uppföljning av internkontrollplan för perioden jan-aug innevarande år inskickad till ksdiarium@umea.se
31-okt	**Investeringsplanering och budget nästkommande år** TN lämnar fastställt förslag till investeringsbudget och plan samt 10-årigt investeringsunderlag till KS diarium ksdiarium@umea.se
20-nov	**Verksamhetsplan och budget för 2028** Sista datum för nämnder att lämna nämndens fastställda Verksamhetsplan (inkl. detaljbudget). Plan för styrning och uppföljning av verksamhet som utförs av externa utförare samt Riskanalys och Internkontrollplan för nästkommande verksamhetsår till ksdiarium@umea.se
6 dec	**Nuläge & framtid** Presentation av planeringsförutsättningar och förslag till planeringsdirektiv för 2029.

UMEÅ KOMMUN

Viktiga datum för Umeå kommuns bolag 2027

Observera att detaljerad information om nedanstående aktiviteter lämnas i separata anvisningar.

Datum	Aktivitet
12-feb	**Underlag till Årsredovisning** Bolag lämnar underlag till SLK ekonomi - rapportpaket Cognos/mail
23-feb	**Underlag till Årsredovisning** Bolagets förslag till KS/KF-rapport från xxx-bolaget för perioden jan-dec 2026 färdigt och inskickat till ksrapportering@umea.se
22-feb	**Bolagsdagen i KF**
15-mar	**Underlag till Årsredovisning** XXX-bolagets fastställda rapport till KS/KF för perioden jan-dec 2026 (direktjusterad vid sammanträde om så behövs) ska vara inskickad till ksdiarium@umea.se och ksrapportering@umea.se
12-mar	**Planering nästkommande år** Sista datum för UKF/bolag att lämna yttrande på SLK:s förslag till planeringsförutsättningar samt inkomma med information om avsikt att eventuellt revidera taxor och avgifter.
17-24 mar	**Planering nästkommande år** Planeringsdialog – UKF och berörda bolag presenterar sina yttranden för KSnau
7 april	**Årsredovisning UKF** Senaste dag för UKF att lämna signerat beslut om årsredovisning samt årsredovisning enligt beslutad anvisning till ksdiarium@umea.se och ksrapportering@umea.se
29 april	**Förslag till förändring taxor och avgifter** Sista dag för bolag att lämna förslag till förändring av taxor och avgifter, i enlighet med kommunstyrelsens anvisning.
10-maj	**Underlag för KS uppsiktplikt** Sista dag för UKF att överlämna underlag till KS för uppsiktpliktens verkställande
13 maj	**Förenklad rapport jan-apr** Bolagets förslag till KS/KF-rapport från xxx-bolaget för perioden jan-april färdigt och inskickat till ksrapportering@umea.se
14 maj	**Förenklad rapport jan-apr** Bolag lämnar underlag till SLK ekonomi - rapportpaket Cognos/mail.
24-maj	**Förenklad rapport jan-apr** UKF:s rapport (verksamhetsberättelse/underlag) till KS/KF för perioden jan-april ska vara inskickad till ksdiarium@umea.se och ksrapportering@umea.se
13-sep	**Delårsrapport jan-aug** Bolag lämnar underlag till SLK ekonomi - rapportpaket Cognos/mail.
13-sep	**Delårsrapport jan-aug** Bolagets förslag till KS/KF-rapport från xxx-bolaget för perioden jan-aug färdigt och inskickat till ksrapportering@umea.se
27-sep	**Delårsrapport jan-aug** Styrelsen för Umeå folkets hus skickar fastställd rapport till ksdiarium@umea.se och ksrapportering@umea.se
27-sep	**Delårsrapport jan-aug** Av respektive bolagsstyrelse fastställd rapport till KS/KF (direktjusterad vid sammanträde om så behövs) skickas till UKF för överlämning till ksdiarium@umea.se och ksrapportering@umea.se
6 dec	**Nuläge & framtid** Presentation av planeringsförutsättningar och förslag till planeringsdirektiv för 2029.

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

§ 362

Diarienr: KS-2025/00756

Stadsledningskontorets förslag till planeringsdirektiv version 1

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- att överlämna stadsledningskontorets förslag till planeringsdirektiv och budget 2027 version 1, till berörda nämnder och bolag (bilaga 1)

- att berörda nämnder och bolag uppmanas att lämna yttrande över förslaget i enlighet med fastställd anvisning (bilaga 4) senast 20 mars 2026

Reservation

Bore Sköld (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande (se skriftlig reservation under näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning).

Ärendebeskrivning

Stadsledningskontoret har i enlighet med kommunfullmäktiges riktlinjer för planeringsprocess, budget och investeringar sammanställt ett förslag till planeringsdirektiv version 1 för 2027. I förslaget ingår de inriktningsmål och program som kommunfullmäktige fastställde i juni 2025. I förslaget ingår även förslag till ekonomisk totalram samt förslag till ekonomiska ramar för kommunens nämnder.

Nytt inför 2027

Föreslagna budgetramar för nämnderna utgår liksom tidigare från samma procentuella andel som i kommunfullmäktiges senaste beslut. Inför 2027 är det dock justerat så att varje nämnd fått *tilldelning i enlighet med PKV (Prisindex för kommunal verksamhet) i förhållande till relevant åldersintervall enligt senaste befolkningsprognos.* Nämnderna har inför sina yttranden fått samma uppräkning per invånare i relevant åldersintervall, vilket innebär ett mer likvärdigt utgångsläge. Alla nämnder

har hela befolkningen som relevant åldersintervall utom äldrenämnden (65 år och äldre), individ- och familjenämnden (1-65 år), för- och grundskolenämnden (1-15 år) och gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden (16-19 år).

Stadsledningskontorets förslag till investeringsbudget
Ett förslag till investeringsbudget 2027 och plan 2028–2030 har upparbetats av tekniska nämnden och stadsledningskontoret. I enlighet med fastställd anvisning har inga nya objekt föreslagits, utan endast tidsmässiga justeringar i nu gällande plan utifrån förändrade förutsättningar och tillägg av medel 2030 för projekt som enligt planering pågår in i 2030 samt för årliga ramanslag har medtagits.

Fortsatt beredning
Det förslag som upparbetats av stadsledningskontoret lämnas till kommunens nämnder och bolag för yttrande enligt fastställd anvisning. Yttranden ska vara KS diarium till handa senast den 20 mars 2026. Utöver det skriftliga yttrande nämnder och bolag ska inkomma med kan kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott lämna specifika frågeställningar för besvarande av nämnder/bolag under de presidiedialoger som ska genomföras i månadsskiftet mars/april.

Förslaget tillsammans med inkomna yttranden kommer därefter att sammanställas och överlämnas till de politiska partierna som har att enskilt eller tillsammans i olika konstellationer lägga fram förslag till planeringsdirektiv och budget inför demokratiskt fastställande i kommunfullmäktige i juni 2026.

Beslutsunderlag

Bilaga 1. Stadsledningskontorets förslag till planeringsdirektiv och budget
Bilaga 2. Investeringsbudget 2027 och plan 2028-2030
Bilaga 3. Totalramsberäkning
Bilaga 4. Anvisning för yttranden
Bilaga 5. Nämndernas utmaningar och möjligheter
Bilaga 6. Nettokostnadsavvikelser och nettokostnadsjämförelser
Bilaga 7. Relationstal – föreslagen ramtilldelning i förhållande till PKV och demografiska förändringar
Bilaga 8. Ramtilldelning över tid
Bilaga 9. Uppföljning Inriktningsmål och program

Bilaga 10. Förslag viktiga datum för nämnder och bolag 2027

Beredningsansvariga

Urban Blomdal
Anette Sjödin
Simon Dahlgren
Dan Gideonsson
Sara Nordström

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Hans Lindberg (S) – Bifall till tjänsteskrivelsens förslag.

Bore Sköld (V) – Under remissfråga 1, sida 3 (bilaga 4) ändra så att texten "..hållbarhet med mera" istället lyder "..hållbarhet och andra relevanta prognoser."

Propositionsordning som godkänns

Bifall till tjänsteskrivelsens förslag *mot* Bore Skölds (V) förslag.
Ordföranden finner att utskottet bifaller tjänsteskrivelsens förslag.

Reservation

Bore Sköld (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.
Det är viktigt för partierna i Umeås kommunfullmäktige att nämnderna levererar tydliga svar på frågor som rör förutsättningar för att klara sitt grunduppdrag för kommande budgetår. Det innebär att vi behöver få svar på hur de ser på möjligheten att - med föreslagen indexuppräkning - klara av att finansiera sin verksamhet med avseende på väntande löneökningar, prisökningar, demografiska förändringar etc. Utan denna information är det tämligen omöjligt för partierna att lägga budgetförslag som möter nämndernas reella ekonomiska behov.

Beslutet ska skickas till

Kommunens nämnder samt UKF

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse

2025-11-06

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2025/00964

Kommunstyrelsens internkontrollplan 2026

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att fastställa kontrollområden, riskanalys och internkontrollplan för kommunstyrelsen år 2026.

Ärendebeskrivning

Förslag till kontrollområden, riskanalys, och internkontrollplan 2026 har upprättats efter samråd med kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott. Samråd genomfördes den 4 november 2025.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens internkontrollplan 2026

Beredningsansvariga

Lina Renfors
Lena Höök Gustafsson

Beslutet ska skickas till

Elin Pietroni
Stadsdirektör

Lina Renfors
Koordinator

UMEÅ KOMMUN

Kommunstyrelsen 2026

Riskinventering, riskvärdering och internkontrollplan

Samråd genomfördes vid kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskotts möte den 4 november 2025. Riskvärdering har skett i enlighet med nedanstående definitioner:

Riskinventering/riskanalys

Sannolikhet	Definition	Värde
Osannolik	praktisk taget obefintlig risk att fel uppstår	1
Mindre sannolik	mycket liten risk att fel uppstår	2
Möjlig	det finns en möjlig risk att fel uppstår	3
Sannolik	det är mycket troligt att fel uppstår	4

Konsekvens	Definition	Värde
Försumbar	konsekvensen av ett fel är obetydlig för brukare, medborgare, besökare, kommunen och/eller övriga intressenter	1
Lindrig	konsekvensen av ett fel är liten för brukare, medborgare, besökare, kommunen och/eller övriga intressenter	2
Kännbar	konsekvensen av ett fel uppfattas som besvarande för brukare, medborgare, besökare, kommunen och/eller övriga intressenter	3
Allvarlig	konsekvensen av ett fel är så stor att felet inte får uppstå	4

Riskhantering

Riskvärde	Rekommendation till hur risken ska hanteras	Innebär
12–16	Minimera risk	*Direkta och omfattande åtgärder ska finnas med i internkontrollplan*
4–11	Reducera risk	*Åtgärder för att minska risk ska finnas med i internkontrollplan*
1–3	Acceptera risk	*Inget agerande krävs – åtgärder tas ej med i internkontrollplan*

Beslutad av: Kommunstyrelsen	**Diarienummer:** KS-2025/00964	**Datum, paragraf för beslut:** 2025-11-11, § XX	**Dokumentet styr:** Stadsledningskontoret
Dokumenttyp: Plan	**Giltighetstid:** jan-dec 2026	**Dokumentansvarig:** SLK, Ekonomi och styrning	

Riskinventering och riskvärdering

Kontrollområde	Identifierad risk	Nr	Sannolikhet	Konsekvens	Risk-värde	Risk-hantering	Befintlig hantering av risken Befintliga åtgärder/kontroller	Behövs fler åtgärder/ kontroller i internkontroll-planen
Kompetens-försörjning	Risk att kompetensbrist för yrkesgrupper och/eller nyckelkompetenser leder till negativ verksamhetspåverkan och brister i arbetsmiljö (kommunstyrelsen).	R1	Möjlig	Kännbar	9	Reducera risk	Kompetensförsörjningsplaner ingår i KS VP Arbete med tilläggsuppdrag 2023:1 från KF	Nej, risk hanteras i annat förfarande
Arbetsmiljö	Risk för att brister i arbetsmiljö medför negativ påverkan för medarbetare och verksamhet (kommunstyrelsen).	R2	Mindre sannolik	Kännbar	6	Reducera risk	Systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) på enhetsnivå. Årliga uppföljning av SAM och löpande riskvärderingar för respektive verksamhetsår. OSA-mål och åtgärder baserade på analys av medarbetarenkätens resultat.	Nej, risk hanteras i annat förfarande
Säkerhet och trygghet	Risk för att förtroendevalda och tjänstemän utsätts för hot och påtryckningar som leder till otillbörlig påverkan på verksamhet	R3	Möjlig	Allvarlig	12	Minimera risk	Rutiner gällande hot och våld Fortsatt arbete med tilläggsuppdrag 2021:8. Rutiner vid jäv. Regler för representation samt digital utbildning.	Ja, risk ska ingå i internkontrollplan

Kontrollområde	Identifierad risk	Nr	Sannolikhet	Konsekvens	Risk-värde	Risk-hantering	Befintlig hantering av risken Befintliga åtgärder/kontroller	Behövs fler åtgärder/ kontroller i internkontroll-planen
	eller beslutsprocess (kommungemensam).							
	Risk för att kommunala medel finansierar organiserad brottslighet (kommungemensam).	R4	Möjlig	Allvarlig	12	Minimera risk	Fortsatt arbetet med tilläggsuppdrag 2021:8. Avtalsuppföljning. Riktlinjer för privata utförare.	Ja, risk ska ingå i internkontrollplan
	Risk för att samhällsviktig verksamhet störs vid krissituationer i fredstid, krigsfara eller krig (kommungemensam).	R5	Sannolik	Allvarlig	16	Minimera risk	Kontinuitetsplanering. Krisledningsplaner inklusive utbildning och övning i dessa. Bemanning av kris- och krigsorganisation.	Ja, risk ska ingå i internkontrollplan
	Risk för avbrott, informationsförluster eller informationsläckor på grund av cyberattacker mot systemstöd som kommunstyrelsen förvaltar (kommunstyrelsen).	R6	Sannolik	Kännbar	12	Minimera risk	Klassning och kravställning av information i system och kontinuitetsplaner för kommunstyrelsens system genomförs till viss del.	Ja, risk ska ingå i internkontrollplan

Kontrollområde	Identifierad risk	Nr	Sannolikhet	Konsekvens	Risk-värde	Risk-hantering	Befintlig hantering av risken Befintliga åtgärder/kontroller	Behövs fler åtgärder/ kontroller i internkontroll-planen
Ekonomistyrning	Risk för mindre effektiv resursanvändning när kommunen ställer om med anledning av demografisk utveckling (kommungemensam).	R7	Sannolik	Kännbar	12	Minimera risk	Kostnadsberäkning av investeringsplaner Uppföljning av tilläggsuppdraget 2025:1 Komplettera budgetprocessen med fler nyckeltal.	Ja, risk ska ingå i internkontrollplan
	Risk för att kommunens investeringsplan medför ökade lån, långsiktiga finansiella risker och undanträngningseffekter (kommungemensam).	R8	Möjlig	Kännbar	9	Reducera risk	Uppföljning av finansiella mål.	Ja, risk ska ingå i internkontrollplan
Inköp och upphandling	Risk att otydlig roll- och ansvarsfördelning får negativ inverkan på kommunens förmåga att genomföra upphandling (inkl. direktupphandling) och följa upp ingångna avtal. Bristande förmåga kan medföra att kommunen tvingas betala skadestånd eller upphandlingsskadeavgift (kommungemensam).	R9	Möjlig	Kännbar	9	Reducera risk	Hösten 2025: Ny policy och riktlinje för upphandling Förtydligande av ansvar i reglemente Plan för implementering förändringar inköp och upphandling 2025–2027.	Ja, risk ska ingå i internkontrollplan

Kontrollområde	Identifierad risk	Nr	Sannolikhet	Konsekvens	Risk-värde	Risk-hantering	Befintlig hantering av risken Befintliga åtgärder/kontroller	Behövs fler åtgärder/ kontroller i internkontroll-planen
Lönehantering	Risk för att felaktiga löner betalas ut (kommunstyrelsen).	R10	Möjlig	Lindrig	6	Reducera risk	Kontroll och uppföljning av andel extrautbetalningar i procent/år Utbildningar och information för chefer Stödmaterial och mallar för chefer Rollfördelning och uppföljning av process Systeminställningar	Ja, risk ska ingå i internkontrollplan
Efterlevnad av lagar och regler	Risk för bristande efterlevnad av cybersäkerhetslagen (kommungemensam).	R11	Möjlig	Allvarlig	12	Minimera risk	Klassning och kravställning av information i system och kontinuitetsplaner för system genomförs till viss del. Utbildning ledningsgrupper och medarbetare. Revidering policy och riktlinjer informationssäkerhet samt stödmaterial.	Ja, risk ska ingå i internkontrollplan
	Risk för bristande efterlevnad av visselblåsarlagen (kommungemensam).	R12	Möjlig	Kännbar	9	Reducera risk	Igångsättningsbeslut för beredning av formaliserad och politiskt fastställd styrning för området är fattat av kommunstyrelsen.	Ja, risk ska ingå i intern-kontrollplan

Internkontrollplan

Kontrollområde	Nr.	Kontrollmoment och åtgärder	Kontrollmetod	Ansvarig	Åter-rapporteras
Kompetens-försörjning	R1	Risk hanterad.			
Arbetsmiljö	R2	Risk hanterad.			
Säkerhet och trygghet	R3	**Otillbörlig påverkan** Säkerställa tydlig ansvarsfördelning och metoder för hur otillbörlig påverkan genom hot, påtryckningar eller påverkanskampanjer ska motverkas och hanteras samt att stärka kompetensen inom området.	Kontroll av att styrande dokument och rutiner inom området är uppdaterade och att kompetenshöjande åtgärder är genomförda.	Beredskaps-direktör	T2, T3
	R4	**Välfärdsbrott** Säkerställa kommungemensam inriktning kring ansvarsfördelning och arbetssätt/metoder för hur välfärdsbrott ska motverkas. Utveckla samverkan med andra aktörer.	Kontroll av att kommungemensamma styrande dokument inom området är fastställda, informationsinsatser är genomförda samt att strukturer för samverkan finns upprättade.	Beredskaps-direktör	T2, T3
	R5	**Samhällsviktig verksamhet** Inför arbetssätt för systematisk kontinuitetshantering inklusive systemstöd. Säkerställ att kommunstyrelsen har organisation, arbetssätt och resurser för att hantera störningar av samhällsviktig verksamhet.	Kontroll av att arbetssätt för systematisk kontinuitetshantering är införda och att systemstöd används. Kontroll av organisation, arbetssätt och resurser vid hantering av störningar av samhällsviktig verksamhet under kommunstyrelsens ansvar.	Beredskaps-direktör	T1, T2, T3

Kontrollområde	Nr.	Kontrollmoment och åtgärder	Kontrollmetod	Ansvarig	Åter-rapporteras
	R6	**Informations- och cybersäkerhet** Säkerställ att; kommunstyrelsen har organisation och arbetssätt för att hantera incidenter i verksamheten, att beroenden mellan system, information och verksamhet är identifierade och dokumenterade samt att klassning och kravställning av information i system är gjord och att relevanta kontinuitetsplaner är fastställda.	Kontroll av att: - kommunstyrelsen har organisation, arbetssätt och resurser för att hantera incidenter - beroenden mellan system, information och verksamhet är identifierade och dokumenterade. - klassning och kravställning av information i system är gjord samt att relevanta kontinuitetsplaner är fastställda och följs upp.	Stads-direktör	T2, T3
Ekonomistyrning	R7	**Resursanvändning vid omställning** Följa och påvisa utveckling av resursanvändning över tid.	Inhämta och analysera och sammanställa data	Ekonomi-direktör	T2
	R8	**Finansiella risker/Tillämpning av riktlinje för god ekonomisk hushållning** Upparbeta och föreslå långsiktiga finansiella mål.	Inhämta, analysera och sammanställa data. Kontinuerlig uppföljning av finansiella mål vid planering och rapportering.	Ekonomi-direktör	T2, T3
Inköp och upphandling	R9	**Ansvarsfördelning** Säkerställa att roll- och ansvarsfördelning implementeras enligt reviderad policy, riktlinje och reglemente.	Kontroll att roll- och ansvarsfördelning för inköp och upphandling efterlevs. Kontroll av att implementering genomförs enligt plan för implementering.	Ekonomi-direktör	T1, T2, T3
Lönehantering	R10	**Löneutbetalningar** Uppföljning av antal löneskulder på övergripande nivå.	Kontroll av antal löneskulder i kommunen genomförs tertialvis.	HR-direktör	T3

Kontrollområde	Nr.	Kontrollmoment och åtgärder	Kontrollmetod	Ansvarig	Åter-rapporteras
Efterlevnad lagar och regler	R11	**Cybersäkerhetslagen** Säkerställ att de finns förutsättningar för nämnderna att arbeta systematiskt med informationssäkerhet.	Kontroll att relevanta styrdokument fastställs samt att kommungemensamt systemstöd för informationssäkerhet har implementerats.	Beredskaps-direktör	T1, T2, T3
	R12	**Visselblåsarlagen** Säkerställ politisk styrning av samt tydlig ansvarsfördelning för visselblåsarfrågor.	Kontroll av att roll- och ansvarsfördelning är tydliggjord samt att styrande dokument är fastställda.	Stads-direktör	T1, T2, T3

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

§ 363

Diarienr: KS-2025/00964

Kommunstyrelsens internkontrollplan 2026

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att fastställa kontrollområden, riskanalys och internkontrollplan för kommunstyrelsen år 2026.

Ärendebeskrivning

Förslag till kontrollområden, riskanalys, och internkontrollplan 2026 har upprättats efter samråd med kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott. Samråd genomfördes den 4 november 2025.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens internkontrollplan 2026

Beredningsansvariga

Lina Renfors
Lena Höök Gustafsson

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Näringslivs- och arbetsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Beslutet ska skickas till

-

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-10

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Diarienr: KS-2025/00866

Förslag till yttrande: Umeåregionens och Umeå kommuns yttrande över förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att anta yttrande från Umeåregionen över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037, samt

att anta yttrande från Umeå kommun över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037.

Ärendebeskrivning

Umeå kommun har getts möjlighet att yttra sig över förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037. Umeåregionråden har beslutat att regionens kommuner ska lämna ett gemensamt yttrande över planen, vilket ska godkännas på Umeåregionens möte den 4 december. Yttrandet ska lämnas till regeringen senast den 30 december 2025.

Stadsledningskontoret har tillsammans med INAB och i samverkan med Umeåregionens kommuner tagit fram ett förslag till det gemensamma yttrandet, som fokuserar på frågor av gemensam betydelse för regionen. Därutöver har stadsledningskontoret upprättat ett förslag på kompletterande synpunkter som mer specifikt gäller Umeå kommun.

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Några viktiga utgångspunkter för planen utifrån de ekonomiska ramarna och regeringens direktiv:

- den ekonomiska ramen är 1171 mdkr (förra planen 800 mdkr)
- en stor del av medlen ska läggs på underhåll; underhållsskulden för vägar ska återtas i planen, och så långt möjligt återtas för järnvägar
- alternativa finansieringslösningar ska prövas
- säkerhetspolitiska läget ställer nya krav
- samhällsekonomisk lönsamhet underlag för prioritering.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00866

Det viktigaste positiva utfallet i planförslaget är satsningen på Norrbotniabanan och dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö. Negativt är bl.a. att det saknas investeringar i det öst-västliga stråket inkl. Holmsundsbanan, samt att planerade projekt längs Ostkustbanan utgår eller omprövas.

I övrigt kan följande i planförslaget noteras:

- Objekt som övervägts vid en ökning av investeringsmedel med 10 %, och som alltså inte ingår för genomförande under planperioden
    - Trafikplats m.m. Dåva
    - E4 Umeå – Skellefteå, mötesseparering för två delsträckor
    - Förlängning av plattformar vid Umeå C
    - E12 Kulla – Norrfors, mötesseparering
    - Statlig medfinansiering av resecentrum i Robertsfors och Skellefteå,
    - E4 Förbifart Örnsköldsvik
- Hela underhållsskulden för vägar återtas till 2037, 10 % av skulden för järnvägar
- Offentlig-privat finansiering ska prövas för Norrbotniabanan och förbifart Örnsköldsvik.
- Investeringar som till största del motiveras av totalförsvarets behov ingår inte i planförslaget utan hanteras i särskild ordning.

Beslutsunderlag

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037, Trafikverket
Förslag till yttrande från Umeåregionen 2025-11-12
Förslag till yttrande från Umeå kommun 2025-11-12

Beredningsansvariga

Thomas Lundgren

Beslutet ska skickas till
li.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Thomas Lundgren

Samhällsplanerare

2025-11-10 Dnr: KS-2025/00866

Regeringskansliet Remissvar

Umeå kommuns yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Umeå kommun ingår i Umeåregionen, vars sju kommuner lämnar ett gemensamt yttrande över förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 - 2037.

Utöver Umeåregionens yttrande lämnar Umeå kommun i detta yttrande kompletterande synpunkter med särskilt fokus på Umeås position, förutsättningar och behov.

Umeå kommun är norra Sveriges största kommun med en obruten tillväxt under 50 års tid. Här finns universitet och ett välutvecklat näringsliv inom såväl tung industri som tjänste- och kultursektorn. Umeå kommun har också tagit en stor roll i att skapa förutsättningar för en grön omställning av transportsektorn som knyter samman transportsystemen för både gods- och persontrafik.

Umeå kommuns synpunkter på planförslaget

- Det är mycket positivt att Trafikverket påbörjat en utredning om Umeå som järnvägsnod och de omloppsnära tjänster som uppställningsspår, tågbyggnadsspår och lokrepspår som är nödvändiga funktioner i järnvägssystemet. Det är viktigt att de åtgärder som identifieras i utredningsarbetet kommer med i kommande transportplaner och verksamhetsplanering.

- E4 Anumark–Täfteböle, trafikplats samt gång- och cykelväg redovisas i planen som ett objekt som övervägts för planförslaget, förutsatt en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

  Objektet är nödvändigt för att möjliggöra utvecklingen av Umeå Eco-Industrial Park, ett centrum för grön innovation och produktion inom miljöteknik, återvinning och energi som nu är under uppbyggnad och där Umeå kommun bl.a. investerat i en järnvägsterminal med anslutning till Norrbotniabanan. En avsiktsförklaring om medfinansiering har tecknats mellan kommunen och

Umeå Kommun

Postadress 901 84 Umeå
Besöksadress Skolgatan 31A
Tel växel 090-16 10 00 (växel)

Planering

Thomas Lundgren

thomas.lundgren@umea.se

Trafikverket om nödvändiga investeringarna i infrastrukturen i området, där Umeå kommun medfinansierar delar av åtgärden. Medfinansieringen redovisas inte i förslaget till nationell plan, vilket Umeå kommun anser både vara fel och märkligt. Den samhällsekonomiska kalkylen tar inte hänsyn till det mervärden som exploateringen medför både lokalt och nationellt. De planerade verksamheterna inom Umeå Eco Industrial Park har bland annat potential att bidra till att sänka Sveriges utsläpp med 3–4 % eftersom det planeras för produktion av hållbart flygbränsle, SAF, som är avgörande för övergång till SAF i Sverige. Umeå kommun ser fram emot att tillsammans med Trafikverket fullfölja intentionerna i avsiktsförklaringen.

- Mycket viktigt att farledsprojektet i Umeå hamn löper vidare enligt den plan som Trafikverket, Sjöfartsverket och hamnen har. Nyttan av de investeringar som nu görs i Umeå hamn för att möta upp behovet att kunna ta emot större och mer djupgående fartyg är avhängig av att åtgärder genomförs på farleden.

- Stadsmiljöavtalen har varit ett viktigt stöd i Umeå kommuns arbete för hållbar stadsutveckling och för minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Vi beklagar att nya medel för åtgärder enligt stadsmiljöavtal inte budgeterats av staten. Men därför bör kvarvarande medel tillsammans trimningsåtgärder i första hand nyttjas till åtgärder som överensstämmer med stadsmiljöavtalens syfte. Avsaknaden av nya stadsmiljöavtal är särskilt bekymmersam i en tid då EU:s finansieringsstruktur för infrastrukturprojekt i städer är under omvandling, samtidigt som städernas roll i ett konkurrenskraftigt och klimatsmart Europa står högt på agendan. Staten bör därför säkerställa långsiktiga och stabila finansieringsformer som ger kommunerna möjlighet att fortsätta utveckla hållbara och klimatanpassade transportlösningar.

Hans Lindberg
Kommunstyrelsens ordförande (s)

Elin Pietroni
Stadsdirektör

2025-11-10 Dnr: KS-2025/00866

Regeringskansliet Remissvar

Umeåregions yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Umeåregionen är ett samarbete mellan kommunerna Bjurholm, Nordmaling, Robertsfors, Umeå, Vindeln, Vännäs och Örnsköldsvik. Kommunerna i Umeåregionen utgör en arbetsmarknadsregion där invånare och företag i hög utsträckning nyttjar hela regionen för inkomst, utveckling, arbete, studier, fritid och boende. För att uppnå detta behövs en infrastruktur som ger goda förutsättningar för arbetspendling och transporter både inom regionen och med övriga Sverige.

Umeåregionens synpunkter har tagits fram på uppdrag av Umeåregionrådet där såväl kommunstyrelsens ordförande som oppositionsråd från respektive kommun finns representerade.

Umeåregionen verkar för ett robust transportsystem som bidrar till ökad tillväxt och industriell utveckling

Umeåregionen bidrar till den gröna industriomställningen i norra Sverige genom näringslivets och kommunernas investeringar i verksamheter, infrastruktur och boendemiljöer. Våra kommuner vill tillsammans med staten verka för ett transportsystem som möter framtidens krav vad gäller klimat, effektivitet, tillgänglighet och konkurrenskraft.

Regionens geografiska läge innebär att en fungerande infrastruktur blir avgörande både för näringslivets utveckling och för ett robust transportsystem som möter de krav som ett nytt geopolitiskt läge innebär. Den nationella transportplanen behöver möta dessa behov med åtgärder som bidrar till både den industriella utvecklingen och till stärkt robusthet.

För regionen är en infrastruktur som stödjer kopplingarna till angränsande regioner av största vikt. Söderut är förbindelserna mot Sundsvall viktiga för arbetspendling och samverkan mellan exempelvis de båda universiteten och sjukhusen, vilket kräver upprustad järnväg Härnösand - Sundsvall. Norrut blir Norrbotniabanan ytterst betydelsefull för att möjliggöra arbetspendling och därmed bidra till kompetensförsörjningen i hela regionen men även för näringslivets godstransporter. För angränsande inlandskommuner är ett väl fungerande väg- och järnvägsnät helt avgörande för arbetsmarknad, gods-transporter och besöksnäring.

Umeå Kommun

Postadress 901 84 Umeå
Besöksadress Skolgatan 31A
Tel växel 090-16 10 00 (växel)

Planering

Thomas Lundgren

thomas.lundgren@umea.se

Umeåregionens synpunkter på planförslaget

- **Mycket positivt att Norrbotniabanan färdigställs i sin helhet till Luleå men projektet måste forceras!**

Det är mycket glädjande att Norrbotniabanan finns med för färdigställande på sträckan Umeå – Skellefteå inom planperioden, och att medel avsätts för en fortsättning till Luleå. Umeåregionen ser också positivt på att Trafikverket öppnar upp för alternativ finansiering och genomförande.

Det är dock önskvärt att arbetet forceras så att nyttorna med banan för näringsliv och invånare hämtas hem. Berörda kommuner längs sträckan Umeå – Skellefteå har redan kommit långt i planeringen av resecentrum och anslutande infrastruktur utifrån den tidplan som tidigare kommunicerats, vilket innebär att förseningar får stora konsekvenser. Sammantaget handlar det om en försening på ca fyra år från 2032 till ca 2036. Det är också önskvärt att det anges ett målår för när banan till Luleå ska vara klar; ett sådant tydliggörande är viktigt för såväl näringslivets som kommunernas planering och investeringsbeslut.

Utbyggnaden av den första ca 12 km långa etappen mellan Umeå och Dåva (Umeå Eco Industrial Park) påbörjades officiellt 2018 och Umeå kommun har redan investerat ca en kvarts miljard i en järnvägsanläggning i Dåva som stod klar 2023. Målsättningen är nu att sträckan ska kunna trafikeras från Q4 2026 men det fordrar en standard som möjliggör både byggtrafik och kommersiell trafik, vilket kräver minst 70 km/h, ett enklare signalsystem och utbyggda mötesstationer.

Den intermodala trafiken till och från Umeå har ökat dramatiskt under de senaste tre åren. Förra året med hela 46 %, och vi ser en fortsatt utveckling. Upptagningsområdet för denna trafik sträcker sig från Skellefteå i norr till Örnsköldsvik i söder. Detta innebär tillsammans med övrig järnvägstrafik att det uppstått kapacitetsbrister i noden. Umeå kommunkoncern har ett bra samarbete med Trafikverket i att försöka belysa dessa frågor. För Umeåregionens fortsatta utveckling men också för järnvägssystemets funktion är det viktigt att kunna möta upp efterfrågan att kunna hantera längre tåg och att det finns spår för tågbildning och vagnsuppställning.

För att klara befintlig och framtida järnvägstrafik genom Umeå är det mycket positivt att dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö finns med i planförslaget. Dock saknas utbyggnaden av förlängda plattformar på Umeå C, vilket också är en angelägen åtgärd för att klara kapaciteten på stationen men även för att höja kapaciteten i noden Umeå.

Den nationella planen bör omfatta medel för utbyggnad av resecentrum i kommunhuvudorterna i Robertsfors och Skellefteå. Dessa projekt tar annars en orimligt stor andel av den regionala transportplanen för Västerbotten, som också ska finansiera regionaltågsstationerna i Sävar och Bureå, och senare även i Byske.

- **Förbifart Örnsköldsvik – framkomlighet, robusthet och nya finansieringsvägar**

Den nuvarande sträckningen av E4 genom Örnsköldsvik präglas av problem med trafiksäkerhet, framkomlighet och miljöpåverkan. E4 genom Örnsköldsvik är en del av TEN-T-stomnätet och därför av särskild internationell betydelse. Den utgör även en viktig del av den Botniska korridoren och godstrafiken genom centrala Örnsköldsvik på E4 består till största delen av långväga transporter. Att kunna förflytta trupper och materiel i ett robust system och inte fastna i Örnsköldsvik är viktigt utifrån ett totalförsvarsperspektiv.

En ny Förbifart Örnsköldsvik har utretts och planerats sedan långt tid och den nya vägsträckan är utpekad som högt prioriterad av så väl Umeåregionen som av Västernorrlands län samt som ett riksintresse för kommunikationer.

Utifrån detta är det självklart att staten har ansvaret för projektets genomförande. E4 förbifart Örnsköldsvik är väl utrett och redo för ett skyndsamt genomförande. Umeåregionen ser positivt på att Förbifart Örnsköldsvik redovisas som ett objekt som kan vara lämpligt för alternativ finansiering, och vill understryka vikten av att nationell plan pekar ut nästa steg att arbeta vidare med.

- **Investeringar i öst-västliga stråket och inlandet saknas helt**

Umeåregionen konstaterar att planförslaget helt saknar satsningar på det öst-västliga stråket längs E12 som knyter samman kust med fjäll men som också knyter samman Norden i ett försörjningstråk från Atlantkust till Finland. I vårt yttrande över inriktningsbeslutet pekade vi på dess betydelse för redundans och robusthet samt för totalförsvaret. Den situation som uppstod i Västernorrland i höst visar på de nuvarande bristerna i järnvägsnätet i dessa avseenden och behovet av åtgärder för att komma till rätta med dem.

Kommunerna i E12-stråket mellan Umeå och Mo i Rana i Norge har under flera år samverkat för att stärka stråket som en strategisk logistik- och försörjningskorridor mellan Finland, Sverige och Norge. Potentialen för både civil och militär utveckling är stor; den möjliggör för Sverige och allierade att skapa effektiva transportmöjligheter i öst-västlig riktning, bidrar med riskspridning och ger ökad tillgång till inlandsbanan. Och inte minst har stråket stor betydelse för försvaret och i krissituationer. Stråket är en del i det övergripande vägnätet i EU:s TEN-T förordning och Umeå är utpekad som Sveriges nordligaste urbana nod.

En mycket angelägen åtgärd som bör ingå i den nationella transportplanen är upprustning av järnvägen Umeå – Storuman med elektrifiering av sträckan Hällnäs – Lycksele (järnvägsplan finns för sträckan Hällnäs-Lycksele) som en första prioriterad åtgärd. Längs E12:an, som förbinder Vasa i Finland med Mo i Rana i Norge, finns brister vad gäller transportkvalitet och trafiksäkerhet som behöver åtgärdas.

Holmsundsbanan, järnvägen mellan Botniabanan och Umeå hamn (ingår i TEN-T), har stora brister som behöver åtgärdas för att öka konkurrenskraft och funktionalitet. I Umeå hamn har stora investeringar gjorts och än mer planeras framgent. Detta för att möta regionens behov men också för att möjliggöra intentionen från europeisk och nationell nivå om en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. I likhet med järnvägskopplingarna till Piteå hamn och Skellefteå hamn bör Holmsundsbanan rustas upp.

Insatserna ovan ligger mycket väl i linje med den övergripande inriktning som pekas ut i förslag till ny CEF-förordning 2028–2034 mot infrastruktur som stödjer gränsöverskridande samarbete och stärker totalförsvaret. Projekt som bidrar till ökad tillgänglighet i gränsöverskridande regioner och bidrar till robusthet i transportsystemet bör prioriteras i samverkan mellan den nationella planeringen och EU:s finansieringsinstrument.

- **Fullfölj mötesseparering på E4 mellan Umeå och Skellefteå**

Liksom i gällande nationella transportplan redovisar planförslaget mötesseparering på två delsträckor av E4 mellan Umeå och Skellefteå (Grimsmark – Broänge samt Ljusvattnet – Yttervik) som åtgärder som övervägts med ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent. Umeåregionen anser att det från trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt är angeläget att mötesseparering på hela sträckan mellan Umeå och Skellefteå genomförs inom planperioden.

- **Fullfölj mötesseparering på E12 mellan Kulla och Norrfors**

Även sträckan på E12 mellan Kulla och Norrfors är i planförslaget redovisat som en åtgärd som övervägts med ökning av investeringsmedlen med 10 procent. Åtgärden har funnits med vid en utökad investeringsbudget i flera omgångar av den nationella transportplanen. Sträckan utgör ett mycket viktigt pendlingsstråk mellan Umeå och Vännäs men har stora brister vad gäller både framkomlighet och trafiksäkerhet. Umeåregionen anser att det är av stor vikt att den nu prioriteras och genomförs inom kommande planperiod.

- **Ostkustbanan bromsas – trots växande behov och ingångna avtal**

Det är mycket förvånande att två projekt längs Ostkustbanan i den nuvarande transportplanen tas bort respektive omprövas. Banan har stor betydelse för Sverige, och för Umeåregionens näringsliv och invånare är det helt nödvändigt att banan har kapacitet och restider som klarar både nuvarande och framtida trafik. Järnvägen utgör redan idag en flaskhals med väldokumenterad kapacitetsbrist och låga hastigheter, problem som kommer att tillta när Norrbotniabanan färdigställts. Banan klarar inte heller TEN-T-kraven, vilket inte åtgärdas genom planförslaget.

Det är också problematiskt att efter flera års arbete avbryta projekt som kommit mycket långt i planeringen. Arbetet har skett tillsammans med berörda kommuner och regioner utifrån avtal som tecknats med staten, avtal som nu föreslås brytas. Denna hantering från statens sida påverkar allvarligt tilltron till den statliga planeringsprocessen och minskar incitamenten för kommuner och andra att gå in i liknande samverkan med Trafikverket.

- **Positivt med ökade medel till flyget men dess roll för klimatomställning och i transportsystemet bör tydliggöras**

Umeåregionen ser positivt på att anslaget till flyget föreslås öka, men konstaterar att planen saknar konkreta satsningar på klimatomställning. Staten bör prioritera utveckling av fossilfria drivmedel och investeringar i infrastruktur för el- och vätgasflyg. Detta är avgörande för att flyget även fortsättningsvis ska bidra till ett hållbart, tillgängligt och konkurrenskraftigt transportsystem så att hela Sverige kan leva.

Umeåregionen anser att förslaget till plan saknar en tydlig analys av flygets roll i transportsystemet, särskilt med hänsyn till norra Sveriges behov av god tillgänglighet och konkurrenskraft. Flyget är en nödvändig del av ett fungerande transportsystem i regioner med långa avstånd och bör ses i nära samspel med järnväg och kollektivtrafik. Den nationella planen bör redovisa hur dessa trafikslag kopplas samman i strategiska noder utöver Arlanda flygplats och hur investeringar samordnas med flygplatsernas utveckling.

- **Viktigt att prioriterade utredningar genomförs**

Planförslaget redovisar förslag på prioriterade utredningar, varav flera är av stor betydelse för Umeåregionen, bl.a. uppställningskapacitet, ökad redundans och Norrbotniabanan. Umeåregionen vill betona att dessa utredningar är angelägna och bör prioriteras av Trafikverket.

Utredningen om uppställningskapacitet i järnvägssystemets noder är av avgörande betydelse för en fungerande och fortsatt växande järnvägstrafik i hela systemet, men att begränsa detta till storstadsområdena är ett misstag. Utredningen bör omfatta samtliga utpekade urbana knutpunkter för att säkerställa tågbildnings- och uppställningskapacitet utifrån ett systemövergripande perspektiv.

TRAFIKVERKET

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Huvudrapport

Trafikverket
Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Dokumentdatum: 30 september 2025

Ärendenummer: TRV 2025/37255

Kontaktperson: Pär-Erik Westin

Publikationsnummer: 2025:111

ISBN 978-91-8045-477-3

Innehåll

Innehåll ... 3

Förord ... 6

Sammanfattning ... 7

Första delen: Utgångspunkter ... 31

1 Uppdragets genomförande ... 32

1.1 Framtagande av planförslaget ... 32

1.2 Transportpolitiska mål och principer ... 41

2 Transporternas förväntade utveckling ... 43

2.1 Persontransporter ... 44

2.2 Godstransporter ... 48

2.3 Kapacitetsutnyttjande ... 53

2.4 Trafiksäkerhet och klimat ... 61

3 Gränsöverskridande planering ... 64

3.1 Europeisk transportpolitik ... 64

3.2 Nordisk samplanering av infrastruktur ... 66

4 Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet ... 69

4.1 Planering enligt fyrstegsprincipen ... 69

4.2 Pågående informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder ... 70

4.3 Stadsmiljöavtal ... 72

Andra delen: Förslag ... 76

5 Fördelning av medel i sammanfattning ... 77

6 Vidmakthållande av transportinfrastrukturen ... 81

6.1 Vägsystemet ... 81

6.2 Järnvägssystemet ... 91

7 Utveckling av transportinfrastrukturen 98

7.1 Namngivna investeringar 98
7.2 ERTMS och övriga järnvägstekniksystem 111
7.3 Central riskreserv 113
7.4 Trimnings- och miljöåtgärder 118
7.5 Länsplaner för regional transportinfrastruktur 125
7.6 Forskning och innovation 127
7.7 Övrig verksamhet inom utvecklingsanslaget 129
7.8 Räntor och återbetalning av lån 130
7.9 Förslag på prioriterade utredningar 131

8 Objekt per region 134

8.1 Norra regionen 134
8.2 Mellersta regionen 137
8.3 Östra regionen 140
8.4 Västra regionen 143
8.5 Sydöstra regionen 146
8.6 Södra regionen 148
8.7 Sverigeförhandlingens objekt 152
8.8 Hela landet 153

Tredje delen: Effekter 157

9 Planförslagets effekter 158

9.1 Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys och rangordning av investeringar 160
9.2 Det övergripande transportpolitiska målet 171
9.3 Funktionsmålet 179
9.4 Hänsynsmålet 182
9.5 Målkonflikter och -synergier 188
9.6 Konsekvenser av omprövning 190
9.7 Kraven i TEN-T-förordningen 192
9.8 Effekter för totalförsvaret 197
9.9 Effekter per transportflöde (järnväg) 199

Fjärde delen: Genomförande 206

10 Genomförbarhet 207

10.1 Leveransförmåga 207
10.2 Kompetensförsörjning 215
10.3 OPS och andra alternativa genomförandeformer 217

11 Kostnadsstyrning 220

12 Ekonomiska ramar och finansiering 227

12.1 Ekonomiska ramar för planperioden 227
12.2 Tillkommande medel utöver planeringsram 229
12.3 Alternativ finansiering 235

Referenser 239

Bilaga 1 – Ekonomisk sammanställning 241

Förord

Trafikverket överlämnar härmed förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Det är en plan som leder till mer framkomliga och tillförlitliga vägar och järnvägar. Åtgärderna har valts utifrån samhällsnytta och genomförbarhet och bidrar till att möta näringslivets behov och att stärka arbetspendlingen för medborgare.

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) och riksdagens beslut med anledning av densamma (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102) samt regeringens direktiv.

Trafikverkets uppdrag är att skapa god tillgänglighet i hela landet där människor och gods kommer fram smidigt, grönt och tryggt. Samtidigt är omvärldsläget oroligt. Krig, konflikter, påverkansoperationer och terrorhot pågår på flera håll i världen, och även i vårt direkta närområde. I vårt uppdrag ingår att stärka det civila försvaret och att leverera en fungerande infrastruktur, i såväl vardag som i kris eller krig. Det finns fler utmaningar, inte minst omställning till fossilfrihet, förändrat klimat samt ökande kostnader för att bygga och underhålla. Att rusta, modernisera och utveckla den statliga transportinfrastrukturen är fortsatt prioriterat och sker med utgångspunkt i regeringens betoning på ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Trafikverket har eftersträvat öppenhet om förutsättningarna för planen, vår bedömning av utvecklingen och våra prioriteringar. Planförslaget har därför tagits fram efter dialog med berörda aktörer.

Planförslaget remitteras nu från och med den 30 september 2025 till remissinstanser enligt särskild förteckning. Remissvar lämnas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025.

På uppdrag av Trafikverkets styrelse

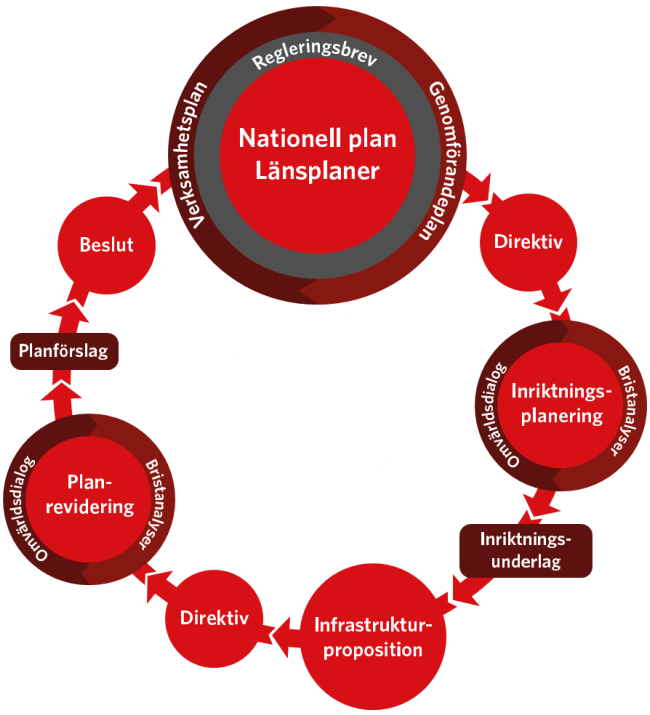
Borlänge den 30 september 2025

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Sammanfattning

En plan för mer tillförlitliga vägar och järnvägar – för att möta näringslivets behov och stärka arbetspendling

Transportsystemet är samhällets pulsåder. För att samhället ska kunna utvecklas måste flödet i transportsystemet fungera – både människor och gods behöver kunna ta sig fram på ett smidigt sätt. Det kräver att vi underhåller, bygger om och bygger ut den statliga infrastrukturen, som är kärnan i transportsystemet. Och det är just det som förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 handlar om.



Figur 1. Vägen fram till nationell plan. Den statliga transportinfrastrukturen planeras inom ramen för en planeringsprocess som mynnar ut i en nationell plan med åtgärder för byggande och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Den beskriver hur pengarna ska fördelas mellan drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan samt medel till forskning och innovation.

Anläggningens storlek:

Det statliga vägnätet består av **98 500 kilometer väg**, 17 000 broar och 100 tunnlar. Dessutom finns 75 500 kilometer enskilda vägar med statsbidrag. Trafikverket är infrastrukturförvaltare för cirka **14 200 spårkilometer** av Sveriges järnvägsnät. I detta ingår 12 000 kilometer spår med kontaktledning, 11 000 växlar och 32 000 signaler.

Det finns en rad andra faktorer som påverkar transportsystemets funktion, användning och miljöpåverkan. Sådana faktorer är till exempel styrmedel, regleringar och upphandlad trafik, men de är inte en del av infrastrukturplanen. För att nå de transportpolitiska målen är infrastrukturen alltså en pusselbit bland flera.

Trafikverkets förslag till ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 tar sin utgångspunkt i en historiskt stor satsning om totalt över 1 200 miljarder kronor under planperioden. Utgångspunkterna för framtagandet av planförslaget 2026–2037 är de transportpolitiska målen och principerna, infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv. Regeringen har i proposition och direktiv bland annat betonat vikten av underhåll av vägar och järnvägar, att totalförsvarets behov beaktas och att investeringsmedlen ska fördelas så att de ger största möjliga samhällsnytta.

De transportpolitiska målen:

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet är indelat i funktionsmål (tillgänglighet) och hänsynsmål (miljö och hälsa).

Planen ger förutsättningar för förbättrad arbetspendling, ett konkurrenskraftigare näringsliv och stärkt totalförsvar. Resor och transporter blir tillförlitligare, effektivare och säkrare. Effekterna på klimat och miljö minskas. Totalförsvaret stärks bland annat genom en stor satsning på underhåll av infrastrukturen och på vägar och järnvägar som klarar tyngre och längre fordon.

Det redan omfattande underhållet av järnvägen fortsätter med ökad kraft, och grunden läggs för att vara ikapp med underhållet till 2050. Vägnätets eftersatta underhåll åtgärdas redan under planperioden. Stora investeringar görs i nya järnvägssträckor och i järnvägens nya signalsystem. Omkring 80 procent av planens namngivna investeringar går till att utveckla järnvägen.

En grundprincip för planförslaget är att skapa största möjliga samhällsnytta av de medel som satsas på infrastrukturen. Infrastrukturplaneringsprocessen är utformad så att investeringar ska utredas och beslutas i flera steg, innan definitivt beslut fattas. Om projekt under utredningsfasen visar sig bli för dyra är det vårt ansvar att ompröva dem. Vi föreslår därför att ett antal investeringar vars kostnader visat sig vara mycket högre än deras nytta utgår ur den nya infrastrukturplanen. Därmed bereds plats till andra satsningar som ger mer nytta för pengarna. Vi har vässat våra

prioriteringsmetoder för vilka investeringar som ska ingå i planen och gjort dem mer transparenta.

Trafikverket genomgår ett omfattande förändringsarbete där vi kraftsamlar för att bli mer effektiva, lyhörda och kundnära, och därmed skapa ökat värde för dem vi är till för. Planförslaget grundar sig på en omfattande dialog med kommuner, regioner, näringsliv och Försvarsmakten. Gemensam nämnare för regeringens och Trafikverkets utgångspunkter är att Trafikverket ska skapa mesta möjliga nytta för medborgare och näringsliv utifrån tilldelade ekonomiska ramar, som denna planomgång är större än någonsin.

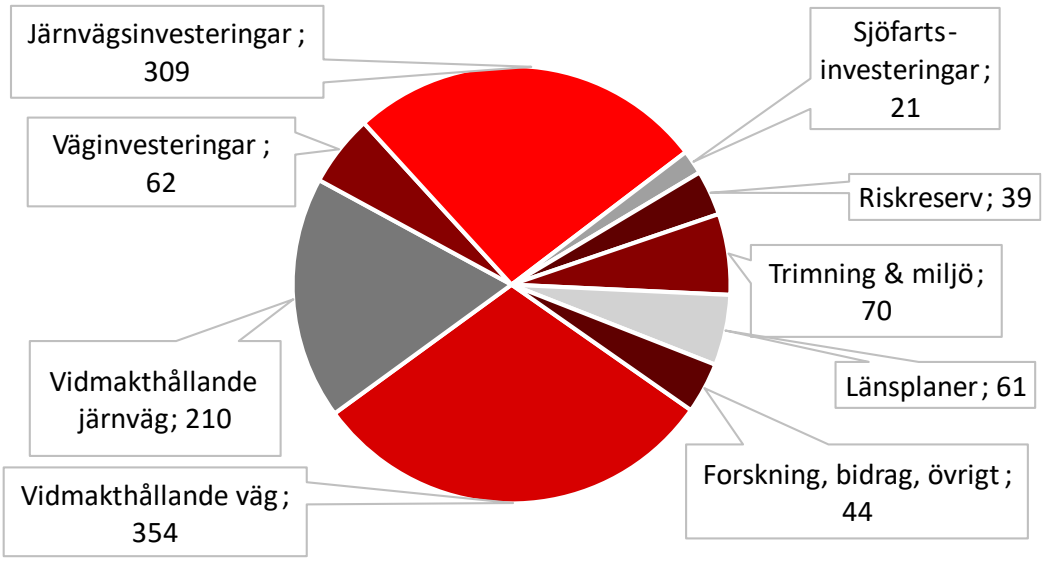
Ytterst handlar planen alltså om att skapa mer nytta för Sverige. Förbättringarna kommer att märkas när människor pendlar till jobbet, när ett företag ska leverera sina varor till kunder i Sverige och utomlands liksom vid militära transporter och genom ökad motståndskraft vid kris och extremväder.

Planen täcker tolv år, men dess investeringar har effekt mycket längre fram än så. Vi underhåller och bygger en robust infrastruktur för en tid av ökad osäkerhet och för en framtid med fler resor och transporter, krav på klimatåtgärder och bättre trafiksäkerhet. På så sätt skapar vi långsiktigt hållbar infrastruktur för människor och företag i hela landet.

Planens framtagande – resultatet av analys och dialog

Planeringsramarna större än någonsin

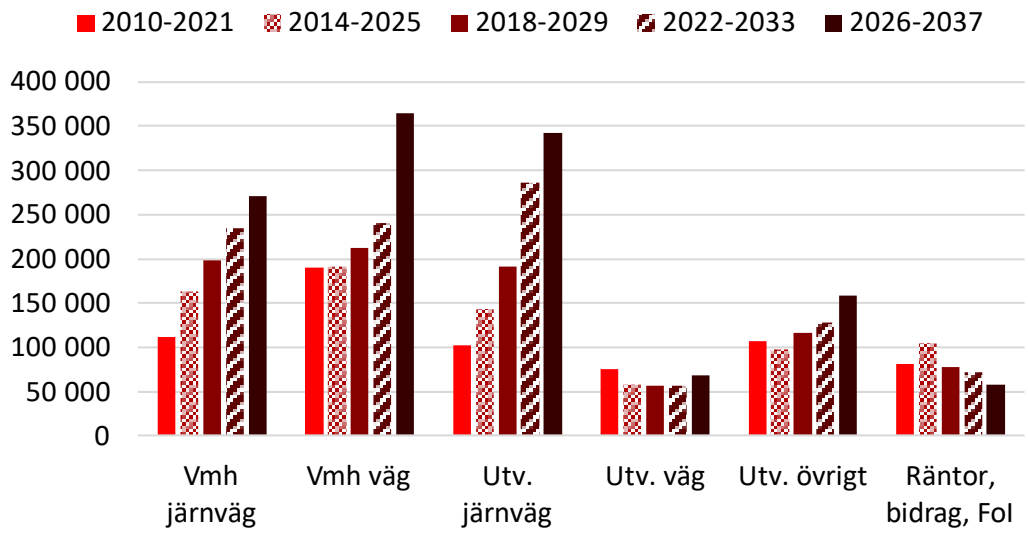
Regeringens infrastrukturproposition anger att planförslaget ska omfatta 1 171 miljarder kronor under planperioden, varav 354 miljarder kronor ska gå till vidmakthållande för väg och 210 miljarder kronor till vidmakthållande för järnväg. Figur 2 sammanfattar hur dessa ramar fördelas i planförslaget. Till detta kommer ytterligare finansiering i form av bland annat infrastrukturavgifter.



Figur 2. Fördelning av planförslagets ramar.

Figur 3 visar hur ramarna för den nationella planen har utvecklats över tid i fasta priser. I ett längre perspektiv är det framför allt medlen till järnvägssystemet som har ökat. Ramarna för vidmakthållande respektive utveckling av järnvägen har ökat med 140 respektive 240 procent sedan planen 2010–2021 (allt i fasta priser). Ramen för vidmakthållande väg hade ökat med 26 procent fram till nu gällande plan (2022–2033), men har i och med det nya planförslaget ökat med 90 procent jämfört med planen 2010–2021.

Utvecklingsramen för väg i planförslaget är 20 procent högre än nu gällande plan, men 10 procent lägre än planen 2010–2021. Den övriga utvecklingsramen i planförslaget är cirka 25 procent högre än nu gällande plan, och cirka 50 procent högre än planen 2010–2021. Det är framför allt medlen till trimnings- och miljöåtgärder samt länsplaner som ökat över tid.



Figur 3. Medel för vidmakthållande och utveckling (investeringar) i nationella planer sedan 2010, i 2025 års prisnivå.[1]

Ökade ramar bidrar till ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll

Avgörande för framtidens tillgänglighet är hur vi underhåller den infrastruktur som redan finns. Med rätt underhåll kommer den att kunna fungera under lång tid framåt. Att underhålla i god tid sparar också pengar i längden. Om medlen till underhåll är otillräckliga måste en högre andel av medlen läggas på att avhjälpa akuta fel, och då blir det mindre medel till förebyggande underhåll, i en spiral av sämre infrastrukturstandard, fler akuta fel och högre akuta underhållskostnader. Underhållsmedlen har visserligen ökats för varje planomgång (Figur 3), men har ändå varit lägre än vad som behövts för att hålla infrastrukturen i gott skick. Därmed har ett betydande eftersatt underhåll ackumulerats.

De kraftigt ökade ekonomiska ramarna för vägunderhåll, i kombination med att Trafikverket har ökat sin operativa förmåga och nu får ut fler underhållsåtgärder än tidigare, gör att allt eftersatt vägunderhåll kan återtas under planperioden. Även delar av järnvägens eftersatta underhåll återtas.

Ökade satsningar i planförslaget

Jämfört med nu gällande plan innebär planförslaget omfattande satsningar på en rad områden. Till de största föreslagna satsningarna hör följande (allt i 2025 års priser):

[1] I ”Utv. övrigt” ingår trimnings- och miljöåtgärder, stadsmiljöavtal, sjöfartsinvesteringar och länsplaner. Intäkter från banavgifter ingår i ”Vmh järnväg”. Siffrorna för 2026–2037 är justerade för de förvaltningskostnader som nu har flyttats utanför planramen. Riskreserven är fördelad proportionellt på järnvägs-, väg och sjöfartsinvesteringar.

Medlen till namngivna järnvägs- och väginvesteringar ökar med omkring 20 procent vardera. Det omfattar bland annat ett drygt tjugotal nya namngivna investeringar med hög kostnadseffektivitet. Sammanlagt omfattar de namngivna järnvägsinvesteringarna cirka 340 miljarder kronor och de namngivna väginvesteringarna cirka 70 miljarder kronor. Det finns en stor volym investeringar som i praktiken redan är given samtidigt som det finns många samhällsekonomiskt lönsamma investeringar. Även med den föreslagna höjningen av ramen kvarstår därför många lönsamma investeringar som inte ryms i planförslaget.

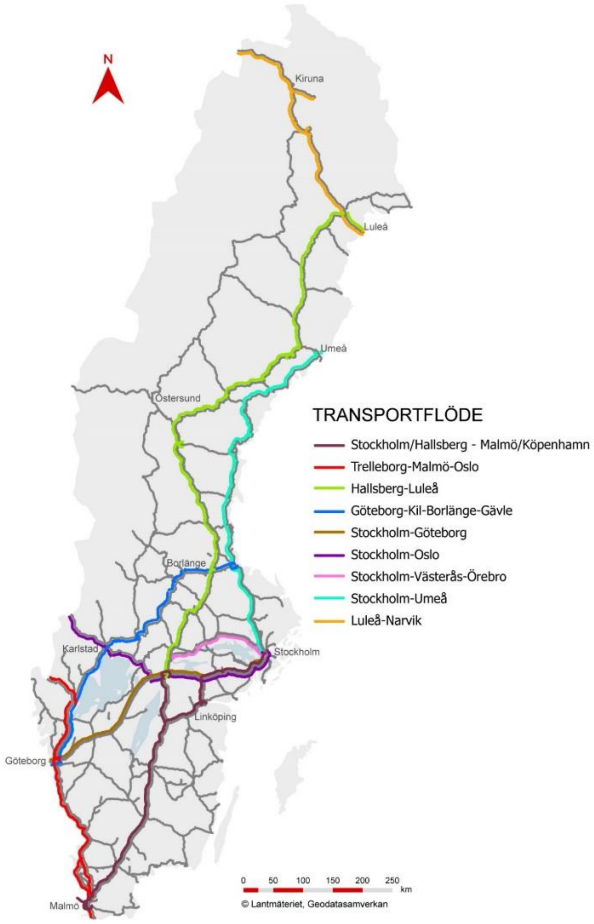
Trimnings- och miljöåtgärder ökar med nära 50 procent till 70 miljarder kronor. Det omfattar bland annat åtgärder för ökad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och ökad kapacitet. Skälen till ökningen är att sådana åtgärder ofta har hög samhällsekonomisk lönsamhet, kan ge effekt på relativt kort sikt samt att det för trafiksäkerhet och riktade miljöåtgärder finns kvantifierade målnivåer eller krav som bör uppfyllas. Ytterligare skäl är att vi föreslår att bidrag till ombordutrustning för ERTMS och teknikutveckling ska ingå i detta område samtidigt som gränsen för vad som är namngivna investeringar har höjts.

Medlen för bärighetsåtgärder på vägarna nästan fördubblas till 42 miljarder kronor. Det gör att vi under planperioden kan upplåta större delen av vägnätet för den högsta bärighetsklassen BK4, kan åtgärda de allvarligaste riskerna med ett ändrat klimat samt kraftigt kan minska de tillfälliga bärighetsnedsättningarna under tjällossning.

Bidragen till enskilda väghållare ökas med två tredjedelar till 30 miljarder kronor. Huvudskälet är att bidragsandelen i praktiken ska kunna vara oförändrad mot tidigare.

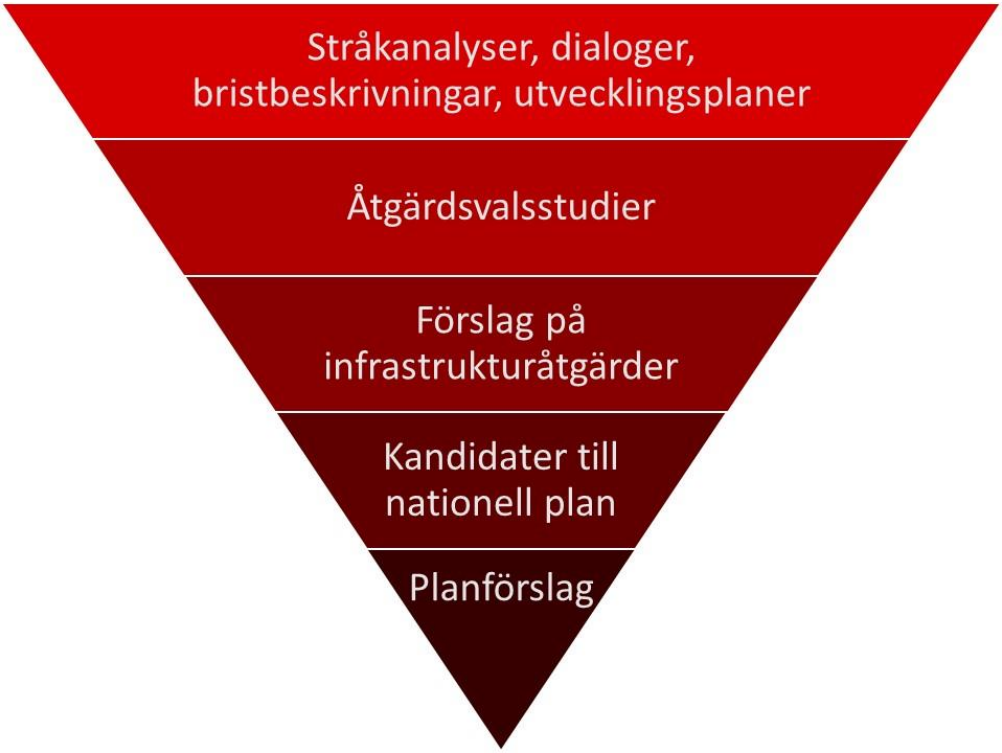
Föreslagna åtgärder är resultatet av omvärldsdialog och ett omfattande analysarbete

Människor och gods förflyttas i små och stora transportflöden. För att bedöma värdet av enskilda åtgärder analyseras de ur ett stråk- och systemperspektiv, där åtgärderna är anpassade till flödenas storlek och förutsättningar för att skapa mesta möjliga nytta.



Figur 4. Stora järnvägsflöden.

Planförslaget innehåller ett stort antal åtgärder för att utveckla och förbättra transportsystemet genom att öka kapacitet, förkorta restider, förbättra trafik-säkerheten och minska miljöpåverkan. Utformningen och valet av dessa åtgärder är en lång process där planförslaget utgör det sista steget (Figur 5). De nya investeringar som tagits med i planförslaget har tagits fram i hård konkurrens och i en lång sållningsprocess, och är de som vi slutligen bedömt ha potential att skapa allra mest samhällsnytta per krona.



Figur 5. Vägen från idé till nytt investeringsobjekt i nationell plan.

Processen startar med att önskemål, brister och behov samlas in på många olika sätt, bland annat dialoger med kommuner, regioner och näringsliv, stråkanalyser, bristbeskrivningar och utvecklingsplaner. En del av dessa utreds vidare, oftast genom så kallade åtgärdsvalsstudier.

I detta skede är fyrstegsprincipen, trafikslagsövergripande förhållningssätt och stråkperspektiv centrala arbetssätt. Fyrstegsprincipen innebär att man först undersöker åtgärder som påverkar resefterfrågan, sedan åtgärder som gör att transportsystemet utnyttjas effektivare, sedan smärre ombyggnader, och i sista hand nybyggnad av infrastruktur.

Åtgärdsvalsstudier görs vanligen i samarbete med andra aktörer som kommuner och regioner. Studierna undersöker en bred palett av åtgärder och är inte begränsade till infrastrukturåtgärder, utan kan också omfatta till exempel priser och avgifter, informationsåtgärder, kollektivtrafikutbud och bebyggelseplanering. I många fall visar åtgärdsvalsstudierna att infrastrukturinvesteringar inte är den bästa lösningen. Men i de fall som åtgärdsvalsstudierna drar slutsatsen att en investering i den statliga infrastrukturen är den mest lämpliga åtgärden så läggs åtgärdsförslaget i Trafikverkets åtgärdsbank.

Inför att den nationella planen ska revideras går vi igenom denna åtgärdsbank, och investeringskandidater kostnads- och effektbedöms på ett systematiskt och jämförbart sätt. Av omkring 500 förslag på så kallade namngivna investeringar

(investeringar med en kostnad över 150 miljoner kronor) i åtgärdsbanken valdes omkring 100 kandidater ut på detta sätt.

Som framgår i följande avsnitt har nära trettio nya namngivna investeringar kunnat beredas plats i det nya planförslaget. Att en investering tas med i nationell plan är dock inte ett definitivt beslut att genomföra åtgärden; först ska utformning, effekter och kostnader utredas vidare (se nedan).

Utöver de namngivna investeringarna genomförs också ett stort antal mindre åtgärder, så kallade trimnings- och miljöåtgärder. Dessa är generellt sett kostnads-effektiva åtgärder, som för en relativt liten kostnad kan skapa stora nyttor i form av tillgänglighet, trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan.

Planförslaget bidrar till Sveriges totalförsvar

Det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver stärka sin förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Vårt målmedvetna och löpande arbete med att utveckla en robust infrastruktur i fredstid är centralt även för totalförsvarsförmågan.

Trafikverket arbetar systematiskt med att inhämta totalförsvarets bedömningar av behov av transportinfrastruktur. Vi har fört dialog om viktiga målpunkter med Försvarsmakten, länsstyrelser och ett urval sektorsansvariga myndigheter.

Planförslaget har tagit hänsyn till totalförsvarets behov, och bidrar bland annat genom att öka robustheten, bärigheten och kapaciteten i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för totalförsvaret. För att genomföra de åtgärder som i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar, och som både Försvarsmakten och Trafikverket bedömer som prioriterade, krävs enligt regeringens direktiv beslut och finansiering i särskild ordning. Vi har därför inte valt åtgärder enbart på grund av effekter för totalförsvaret, men totalförsvarets behov har ingått som ett kriterium i prioriteringen av åtgärder.

I planförslaget finns viktiga delar som bidrar till ett mer robust transportsystem som även stärker totalförsvaret. De ökade medlen till vägunderhåll innebär att vägarnas funktion kan säkerställas. Ökade medel innebär även att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen BK4, som tillåter tyngre lastbilar, kan färdigställas redan under denna planperiod.

Planförslaget kommer också att bidra till en mer robust och tillförlitlig järnväg. För att upprätthålla samhällsviktiga funktioner kommer vi att ta hänsyn till totalförsvarets behov av förbättrad tillförlitlighet och omledningsbanor när trimningsåtgärderna ska beslutas och genomföras.

Totalförsvarets behov är en prioriteringsfaktor vid planering av underhålls- och bärighetsåtgärder. På sträckor och i funktioner där totalförsvaret har särskilda behov tidigarelägger vi därför sådana åtgärder under planperioden.

Planförslaget utgår från att klimatmålet 2045 ska uppnås

Sveriges långsiktiga klimatmål är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, och därefter uppnå negativa utsläpp. På vägen dit har Sverige ett etappmål som anger att utsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med 70 procent 2010–2030. Dessutom måste Sverige som en del av EU:s klimatpolitik minska utsläppen inom den så kallade icke-handlande sektorn (ESR), där inrikes transporter ingår, med 50 procent 2025–2030.

Detta innebär att omställningen till ett fossilfritt transportsystem måste fortsätta i snabb takt. Trafikverket har sedan tidigare presenterat analyser som visar att det går att nå klimatmålen genom en kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel och dämpad bränsledriven trafik. Planförslaget bidrar i viss mån till klimatmålen genom att investeringarna helt domineras av järnvägsinvesteringar, vilket kan underlätta överflyttning av transporter från väg till järnväg även om infrastrukturåtgärder i sig ger mycket begränsade bidrag till minskade utsläpp.

Viktigare i sammanhanget är att våra analyser av investeringarnas samhällsnyttor utgår från scenarier där klimatmålet 2045 uppnås. I prognoserna för framtida trafikutveckling ingår bland annat antaganden om fortsatt snabb elektrifiering enligt EU:s fordonskrav, ökande biodrivmedelandel och ökande drivmedelspriser vilket dämpar den icke elektrifierade trafiken. Såväl antaganden som prognoser är givetvis osäkra i viss utsträckning, men prioriteringarna i planförslaget är i allt väsentligt robusta för dessa osäkerheter.

En plan som utgår från nya utgångspunkter – mesta möjliga samhällsnytta per krona

Några av de viktigaste nyheterna i vårt arbete med detta planförslag handlar om hur planen ska ge mesta möjliga samhällsnytta per krona.

Vi har fördjupat och stärkt kostnadskontrollen

Trafikverket bedriver sedan några år ett systematiskt arbete för bättre kostnadskontroll, vilket också påverkat planförslaget. Flera åtgärder har genomförts för att i tidiga skeden få mer träffsäkra kostnadsbedömningar för investeringar. Kostnadsbedömningar med så kallad successiv osäkerhetsanalys har genomförts i större utsträckning än tidigare. Alla kostnadskalkyler är uppdaterade senast 2022, och de flesta senare än så.

Trafikverket har också infört arbetssätt för en systematisk identifiering och hantering av kostnads- och innehållsförändringar redan från tidiga skeden. Om stora kostnadsökningar riskeras behöver projektens omfattning och innehåll anpassas.

Ett annat exempel på arbetet med ökad kostnadskontroll är att vi har börjat använda referensklassprognoser, som är en metod för att dra lärdom från tidigare erfarenheter av hur kostnader utvecklats i andra jämförbara projekt. Arbetet är fortfarande i ett tidigt stadium, men målsättningen är att referensklassprognoser ska vara ett verktyg för att skapa mer robusta kostnadsbedömningar.

Ytterligare ett sätt att få planeringsprocessen att fungera som den är tänkt är att det nu införs en riskreserv i planen. Den ska fungera som ett verktyg att hantera oväntade kostnadsökningar i enskilda objekt utan att det ska påverka andra objekt i planen. Syftet är att förbättra planens generella motståndskraft mot kostnads-ökningar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess.

Investeringar som visar sig dyrare än förväntat måste omprövas

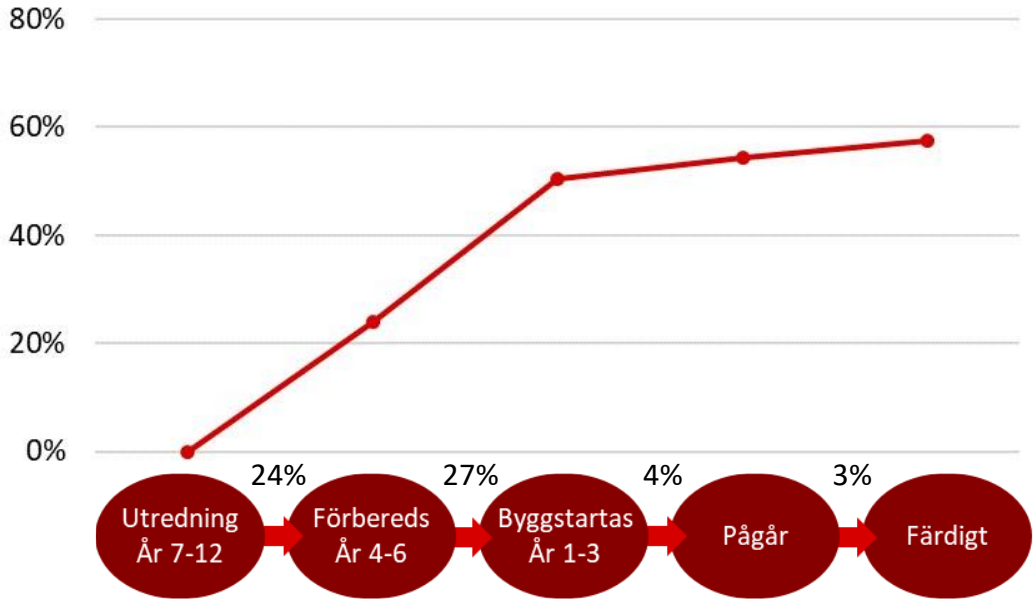
Planeringsprocessen är utformad så att investeringsprojekt ska utredas och beslutas i flera steg innan definitivt beslut fattas (Figur 6).

Figur 6. Infrastrukturplaneringsprocessens olika steg (namnen på stegen är förkortade).

När en investering först kommer med i nationell plan är dess kostnad och effekter mycket osäkra. Dels är investeringens utformning och omfattning ännu inte bestämd, dels har de data som krävs för närmare kostnads- och effektberäkningar ännu inte samlats in. Det är först i och med att ett investeringsförslag tas med i den nationella planen som dess utformning, kostnad och effekter börjar utredas i detalj. Först vid byggstartsbeslutet i planeringsprocessen sista skede, när kostnader och effekter är väl utredda, ska det definitiva beslutet fattas om att genomföra en investering eller ej.

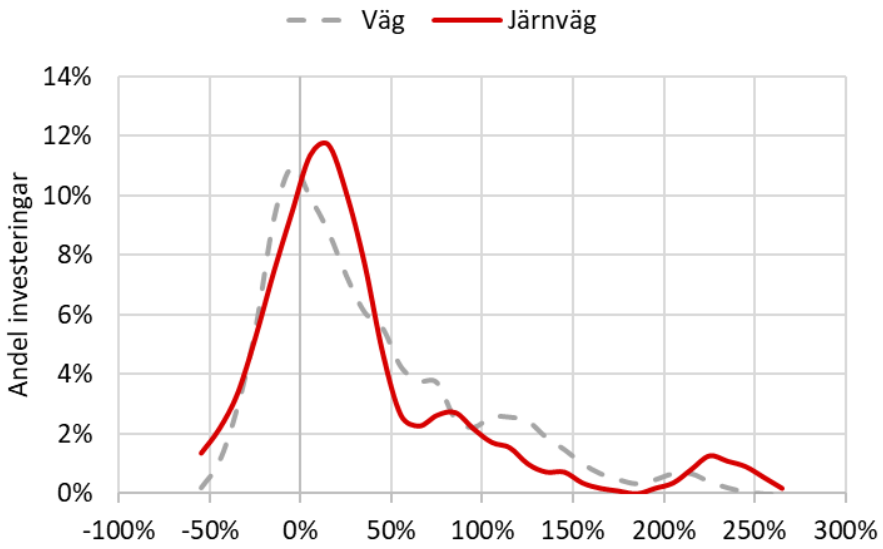
Det har dock hittills varit sällsynt att projekt utgår ur planen, även i de fall som kostnaderna visat sig betydligt högre än ursprungligen förväntat. Analyser av samtliga investeringar i de nationella planerna sedan 2010 visar att det oftast är under utredningsskedet som det visar sig att vissa investeringar kommer att bli dyrare än förväntat– se Figur 7. Kostnadsbedömningarna vid byggstartsbeslut

ligger däremot i genomsnitt ganska nära de verkliga kostnaderna (även om det förekommer variationer).



Figur 7. Investeringars kostnader ökar framför allt under utrednings- och planeringsskedet.

Analyserna visar också att det bara är vissa investeringar som visar sig vara mycket dyrare än förväntat, medan majoriteten av investeringarna visar sig kosta ungefär som förväntat. Om kostnaderna underskattades ungefär lika mycket för alla investeringar vore inte omprövningar i senare skeden lika angeläget – rangordningen av investeringsförslag skulle ju inte påverkas om alla investeringars kostnader ökade lika mycket. Men spridningen i hur kostnadsbedömningarna förändras under utredningsskedena är i själva verket mycket stor – se Figur 3.



Figur 8. Endast ett begränsat antal investeringar ökar kraftigt i kostnad. Att undvika generella kostnadsökningar för hela portföljen handlar i hög grad om att ompröva dessa.

Under utredningsskedet visar sig många investeringar leva upp till förväntningarna, medan en mindre andel av investeringarna visar sig kosta mycket mer (eller ge lägre samhällsnyttor) än förväntat. De investeringar som visat sig bli så dyra att de inte längre är värda sin kostnad bör tas ut ur planen eller utformas annorlunda. Annars används inte investeringsmedlen så att de skapar största möjliga samhällsnytta, och det är oundvikligt att planens totala kostnad ökar.

Förbättrade kostnadsbedömningar i tidiga skeden är angeläget, men det räcker inte. Det är ofrånkomligt att kostnadsbedömningar är osäkra i tidiga skeden, eftersom utformning och omfattning ännu inte är bestämda och data för kostnads- och effektberäkningar ännu inte är insamlade. Det är först efter utredningsskedet som det är möjligt att göra välgrundade bedömningar av nyttor och kostnader.

Att investeringar hittills så sällan tagits ut ur planen, även om kostnader visat sig underskattade eller nyttor överskattade, leder till att investeringskostnaderna ökar totalt sett. Ett ännu större problem är att felaktiga kostnadsbedömningar snedvrider valet av investeringar. Om verkliga nyttor och kostnader varit kända vid beslutstillfället hade valen av projekt eller utformningar kunnat bli annorlunda, så att mer samhällsnytta kunnat skapas för samma budget.

Det riskerar också att skapa incitament att underskatta kostnader och överskatta nyttor tidigt i processen. Det ökar även risken för omfattningsökningar, eftersom incitamenten och möjligheterna att hålla emot tillkommande krav och önskemål minskar. Kostnadsökningar i ett objekt gör också att andra objekt skjuts framåt i tiden, vilket binder upp mer pengar under nästföljande planperiod och minskar framtida handlingsutrymme.

Planeringsprocessen är som sagt avsedd att sålla fram de bästa investeringarna genom beslut och utredningar i flera steg, där beslutet om vilka investeringar som ska genomföras fattas först efter att kostnader och effekter utretts noga. Med tiden har dock ett synsätt vuxit fram där investeringar uppfattas som löften om genomförande så snart de läggs in i planen för att utredas, i stället för planprocessens avsedda princip om att investeringar ska prövas och sållas fram i flera steg, och omprövas om det visar sig befogat.

Detta problem har uppmärksammats både av Riksrevisionen (2023:25) och Trafikverket (2024:003), och regeringen har understrukit att investeringar vars kostnader visar sig vara för höga i förhållande till sina samhällsnyttor måste omprövas (prop. 2024/25:28; LI2025/00640). Regeringens direktiv att planeringsprocessen måste fungera som avsett har präglat arbetet med planförslaget. Förnyade kostnads- och effektbedömningar har tagits fram för samtliga investeringar som ännu inte är bundna av byggstartsbeslut eller andra regeringsbeslut. De har sedan rangordnats efter kostnadseffektivitet och jämförts med nya kandidater till planen som bedömts och rangordnats på samma sätt.

I enlighet med hur planeringsprocessen är tänkt att fungera föreslås ett tiotal objekt utgå ur den nationella planen. Orsaken är att kostnaderna under utredningsskedet bedömts bli alltför höga i förhållande till deras samhällsnyttor. I de flesta fall handlar det om investeringar vars kostnader visat sig mer än dubbelt så höga som bedömningen när de först togs med i den nationella planen. I några fall har nyttorna visat sig lägre än förväntat. Dessa investeringar föreslås ersättas med nära trettio andra investeringar med högre samhällsnyttor, vilket gör att mer samhällsnytta kan skapas för den givna ramen.

Transparent prioritering efter högst samhällsnytta

Nytt jämfört med tidigare planrevideringar är att vi inte bara presenterar ett planförslag, utan en rangordning av samtliga namngivna investeringar (som inte redan pågår eller som vi betraktar som beslutade), både i nu gällande plan och alla nya kandidater.

En sådan rangordning ska inte tas som en absolut sanning, eftersom den vilar på beräkningar och bedömningar som ofrånkomligen innehåller osäkerheter. Vår förhoppning är dock att en explicit motiverad rangordning av samtliga namngivna investeringar efter samhällsekonomisk lönsamhet ska göra planförslaget mer användbart, begripligt, transparent, objektivt och överblickbart för såväl beslutsfattare som alla andra intresserade.

I inriktningsunderlaget från 2024 angavs hur denna rangordning skulle konstrueras, och vi har i allt väsentligt följt dessa principer (se faktaruta). Investeringar som redan pågår, eller som har fått eller föreslagits få byggstartsbeslut, har inte övervägts för omprövning och därför inte rangordnats.

Detsamma gäller några få stora investeringar där regeringen nyligen har fattat beslut som vi har tolkat som att dessa investeringar ska ingå i planförslaget.

Prioriteringskriterier investeringsobjekt:

1. Avgör vilka objekt som kommit så långt i planeringen att de inte ska omprövas i planrevideringen (så kallade bundna objekt)
2. Avgör vilka objekt som anses nödvändiga för att uppfylla lagkrav eller där formella beslut redan fattats för enskilda objekt
3. Avgör vilka standardhöjande reinvesteringar som ska finansieras via utvecklingsramen och som bedöms som nödvändiga för att säkerställa funktionaliteten i transportsystemet
4. Övriga objekt rangordnas efter objektens samhällsekonomiska lönsamhet (både kvantifierbara och icke-kvantifierbara effekter inkl. systemeffekter). Där vi inte har följt den samhällsekonomiska prioriteringsgrunden har motiven redovisats.

Alla övriga investeringar (prioritetsgrupp 4 i faktarutan) i gällande plan samt de nya kandidaterna har först rangordnats efter beräknad samhällsekonomisk lönsamhet (nettonuvärdeskvot). Denna rangordning har sedan justerats för att ta hänsyn till så kallade ej beräknade effekter (samhällsnyttor och -kostnader som inte ingår i de kvantifierade effekterna), graden av osäkerhet i nyttor och kostnader samt system- och stråkeffekter (synergieffekter mellan objekt som gör att deras samlade nytta blir större än nyttan av varje enskilt objekt).

Denna samlade samhällsekonomiska rangordning har sedan justerats ytterligare en gång med hänsyn till andra överväganden än samhällsekonomiska, till exempel långt gångna planeringsprocesser eller andra speciella förhållanden. Totalförsvarets behov har också ingått som en prioriteringsfaktor. Hela rangordningen, med såväl beräknade underlag som motiveringar till justeringar av rangordningen, är publicerad i Trafikverkets underlagsrapport om investeringar (2025:115).

Denna rangordning har utgjort grunden för vilka investeringar i gällande plan som föreslås utgå ur planen, och vilka nya kandidater som föreslås ingå i stället. En rangordning av detta slag riskerar att ge ett intryck av överdriven exakthet. Som redan påpekats finns det osäkerheter i såväl beräkningar som bedömningar. Den exakta ordningen mellan objekt som ligger nära varann i rangordningen ska därför ses som en indikation snarare än ett exakt ställningstagande. Våra känslighets-analyser visar dock att den samhällsekonomiska rangordningen i hög grad är robust för osäkerheter i antaganden, prognoser och hur effekter värderas relativt varandra.

Trots osäkerheter är det ofrånkomligt att rangordningar måste göras: i slutändan måste beslut fattas om vilka objekt som ska finns med i planen. Vi menar att det finns flera fördelar med att upprätta och publicera en explicit rangordning, och att dessa uppväger eventuella nackdelar. Det ökar transparensen och begripligheten i våra förslag: samtliga beräkningar, bedömningar av ej beräknade effekter och våra

motiveringar till olika justeringar finns med. Det underlättar konstruktiva diskussioner när meningar om vad som ska prioriteras går isär. Vidare gör det beslutsunderlaget mer användbart och överblickbart för beslutsfattande och diskussioner.

Både Riksrevisionen och regeringen har efterlyst tydligare motiveringar för vilka investeringar som inkluderas i Trafikverkets planförslag. I och med detta nya arbetssätt hoppas vi kunna bidra med detta.

Ökat fokus på genomförbarhet

En del i att skapa mesta möjliga nytta för tilldelade medel är att åtgärderna som föreslås kan genomföras på ett effektivt sätt.

God genomförbarhet handlar, utöver att vi som nämnts ovan ökar vår operativa förmåga, om att marknaden ska kunna ta emot våra uppdrag, och att vi planerar genomförandet av åtgärder utifrån detta. För att kunna påbörja en större upprustning behöver aktörerna på marknaden i god tid få tydliga signaler så att de kan bygga upp sin kapacitet. Vi behöver ha ett fortsatt nära samarbete med våra entreprenörer och leverantörer, och tillsammans hitta nya strategier och ett långsiktigt samarbete. På så sätt kan vi genomföra fler åtgärder på ett effektivt sätt. Vi kommer också att fortsätta att utveckla myndighetens upphandlingsstrategier.

Genomförbarhet handlar också om att vi kan upprätthålla tillgängligheten för trafikanter, resenärer och näringsliv på våra vägar och järnvägar när vi genomför åtgärder. Därför utvecklar vi hela tiden våra metoder för arbeten på väg och järnväg, i nära samarbete med branschen. Målet är att vara så effektiva som möjligt och bibehålla en god framkomlighet i systemen även under tiden vi rustar upp och utvecklar anläggningen.

Rätt kompetens är också avgörande och en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen. Som Trafikverket tidigare konstaterat (Trafikverket 2025:055) finns den största potentialen till ytterligare förbättring av kompetensförsörjningen i utbildningssystemet. Som en del i att stärka förutsättningarna för detta föreslås att Trafikverket ges en tydligare och mer proaktiv roll i kompetensförsörjningen.

Flera nya objekt har kunnat inrymmas efter omprövning

Utifrån rangordningsprocessen genomförs omtag i två objekt och nio objekt i gällande plan utgår. Därmed frigörs över 20 miljarder kronor som kan användas till mer kostnadseffektiva åtgärder. Att ovanstående objekt utgår innebär att 27 nya objekt med generellt mycket hög kostnadseffektivitet kan inrymmas i planförslaget.

Omtag sker för Gävle–Kringlan och Maria–Helsingborg. För dessa objekt är den aktuella kostnadsbedömningen cirka 15,8 miljarder kronor respektive cirka 10,5

miljarder kronor, vilket innebär en mer än dubbelt så hög kostnad som när objekten först kom med i planen (2018–2029).

För Gävle-Kringlan krävs omtag i utformningsarbetet för att hitta kostnadseffektiv lösning på förutsättningar för bostadsbyggande och önskad kapacitetsökning. Pågående lokaliseringsutredning slutförs i Maria–Helsingborg för att om möjligt hitta kostnadseffektiv lösning på önskad kapacitetsökning.

Åtgärder som utgår är Sundsvall C–Dingersjö (delen Kubikenborg–Dingersjö), E18 Valnäs–riksgränsen (delen Töcksfors–Bäckevarv), Räppe station, Räppe–Växjö, E45 Säffle–Valnäs, delen Säffle–Hammar; E10 Kauppinen–Kiruna, E22 Gladhammar–Verkebäck, Malmbanan Boden–Gällivare, stängselsystem och passager för ren och vilt samt Essingeleden ledverk.

De flesta objekt har hög samhällsekonomisk lönsamhet

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning är en del av det övergripande transportpolitiska målet. Det innebär dels att användningen av transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till utveckling och underhåll av transportsystemet ska användas så att samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärdskostnaderna. Det är den andra delen som står i fokus för den nationella infrastrukturplanen.

De namngivna investeringar i planen vars samhällsekonomiska lönsamhet har bedömts[2] har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på -0,3. Variationen i samhällsekonomisk lönsamhet är stor. De fem stora objekten som tolkats som bundna av tidigare regeringsbeslut (Göteborg–Borås, Hässleholm-Lund, Norrbotniabanan, Fyra spår Uppsala, Sydostlänken) har en genomsnittlig nuvärdeskvot på -0,8, medan resterande namngivna investeringar i planförslaget har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på 1,0. Av dessa har järnvägsobjekten en genomsnittlig lönsamhet på 1,1, vägobjekten 1,4 och sjöfartsobjekten[3] -0,1. Den genomsnittliga lönsamheten i planförslaget ökas väsentligt av att ett tiotal olönsamma objekt föreslås utgå ur planen (genomsnittlig NNK -0,7), och ersättas av nära trettio mycket lönsamma objekt (genomsnittlig NNK 1,6).

Den samhällsekonomiska lönsamheten hos övriga delar av planen kan inte beräknas på samma sätt, bland annat för att åtgärderna inte specificeras exakt i förväg eller för att det saknas metoder. Vår bedömning är dock att trimnings-, miljö- och underhållsåtgärder generellt har god samhällsekonomisk lönsamhet,

[2] Alla siffror i detta stycke avser samhällsnyttor inklusive ej beräknade effekter som kvantifierats genom rangordningsprocessen.

[3] Sjöfartsobjektens svaga genomsnittliga lönsamhet beror på ombyggnaden av slussarna i Trollhättan, med en NNK på -0,2. Övriga två sjöfartsobjekt har god lönsamhet.

baserat på beräkningar för representativa typåtgärder och delar av vidmakthållandeanslaget.

Väg- och järnvägsinvesteringar som bedöms lämpliga att genomföra som OPS

Ytterligare en ny utgångspunkt som kan ge effektivitetsvinster är att vi identifierar investeringsobjekt som kan vara aktuella att projekteras och byggas av annan aktör än Trafikverket. I direktivet ger regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag på investeringsobjekt som kan vara aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS).

Vårt arbete har lett till att fyra vägobjekt och fem järnvägsobjekt bedöms lämpliga att genomföra som OPS. Upplägget innebär ett längre gående ansvar för såväl genomförande som drift och underhåll och syftar till att nå effektivitetsvinster.

Planens innehåll och effekter – åtgärder som stärker näringsliv och pendling

Omfattande upprustning av vägarna

De ökade medlen för vidmakthållande gör att det eftersatta vägunderhållet kan återtas under planperioden. Det innebär att vägarnas funktion kan säkerställas, och att mindre pengar behöver användas till att avhjälpa akuta fel.

De ökade medlen innebär också att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen BK4 (som tillåter tyngre lastbilar) påskyndas, och att medlen för bärighetsåtgärder nästan fördubblas till 42 miljarder kronor. Trafikverkets ambition är att hela stamvägnätet ska vara upplåtet för BK4 2030, och hela det strategiska vägnätet för tung trafik 2033. Hela det statliga vägnätet som tidigare var upplåtet för BK1 ska i princip vara upplåtet för BK4 vid planperiodens slut. BK4-satsningen främjar näringslivets transporter genom att mer kan lastas per lastbil, men också hållbarhetsmål och totalförsvarsbehov. Som ett resultat av de åtgärder som genomförs under perioden kommer framkomligheten på vägarna att upprätthållas och successivt förbättras.

Satsning på ökad bärighet:

- Hela stamvägnätet ska vara upplåtet för BK4 år 2030, möjligen med vissa undantag i storstadsregionerna med hänsyn till andra pågående projekt och trafiksituationen.
- Hela det strategiska vägnätet för tung trafik ska vara upplåtet för BK4 år 2033. Vägnätet är utpekat tillsammans med näringslivet som det allra viktigaste att upplåta för BK4.
- Hela det statliga vägnätet som tidigare var upplåtet för BK1 ska i princip vara upplåtet för BK4 vid slutet på av planperioden. Det kan dock finnas delar av dagens BK1-vägnät där det är mindre lämpligt att godstrafik går, exempelvis ur ett trafiksäkerhetsperspektiv eller av miljöhänsyn.

Det enskilda vägnätet står för huvuddelen av Sveriges vägnät räknat i kilometer, och sköts av dem som använder vägen – ofta fastighetsägare organiserade i en samfällighet. Vissa enskilda vägar är berättigade till statsbidrag. De ökade medlen till vidmakthållande möjliggör att statsbidragen till enskild väghållning kan ökas med två tredjedelar till 30 miljarder kronor. Därmed kan den faktiska bidragsandelen återställas och bidrag kan ges till fler större underhållsprojekt och klimatsäkringsåtgärder.

Väginvesteringar som minskar restid och bidrar till regionförstoring

Många av åtgärdsförslagen på det nationella stamvägnätet följer med från planen för 2022–2033. Huvudsakligen bidrar vägåtgärderna till att minska restiden och förbättra trafiksäkerheten. De bidrar därmed bland annat till regional utveckling genom mer integrerade arbets- och bostadsmarknader och stärkt näringsliv.

Tidigare beslutade större projekt är E4 Förbifart Stockholm (pågår), E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn, E4/E20 Hallunda–Vårby, E4 förbifart Skellefteå, E22 Förbi Söderköping, E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden (pågår), E22 Björketorp–Nättraby, riksväg 50 Medevi–Brattebro, E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, E4 Trafikplats Ljungarum, E10 Morjärv–Svartbyn, E4 Kongberget–Gnarp, E65 Svedala–Börringe, E45 Vattnäs–Trunna och E20 genom Västra Götaland. Utöver dessa finns ett stort antal tidigare beslutade mindre objekt som domineras av trafiksäkerhetsförbättringar genom mötesseparering fördelade över landet.

Planförslaget innehåller också ett antal nya väginvesteringar med hög kostnadseffektivitet, alltså stora tillgänglighets- och trafiksäkerhetseffekter per satsad krona. Hit hör bland annat åtgärder vid E4 Häggvik–Rotebro, E4 trafikplats Ekhagen, E6 Alnarp–Lomma, E4 trafikplats Ättekulla, E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, E4/E20 Södertäljebron, E45 Vänersborg–Mellerud samt brandbekämpningssystem i Södra länken.

Vidare föreslås medlen till trimningsåtgärder öka väsentligt, det vill säga åtgärder som kostar upp till 150 miljoner kronor. Exempel på trimningar av vägsystemet är stigningskörfält eller utökning med körfält, ombyggnad av korsningar, trafikplatser,

nya eller utbyggda rastplatser och säkra uppställningsplatser samt åtgärder för trafikledning. Trimningsåtgärder kan även genomföras för att förbättra kollektivtrafiken genom attraktiva stationsmiljöer, busshållplatser och bytespunkter. De kan också bidra till förbättrade förutsättningar att cykla och till att öka trafiksäkerheten för cyklister.

Trimningsåtgärder:

Trimningsåtgärder är åtgärder upp till en kostnad av 150 miljoner kronor. Dessa åtgärder har en god uppfyllelse av de transportpolitiska målen genom att de kan åstadkomma förbättringar, huvudsakligen i det befintliga transportsystemet, utan dyra investeringar i ny infrastruktur. Till skillnad mot namngivna investeringar, som är objekt som uppgår till över 150 miljoner kronor, beslutar Trafikverket över vilka trimningsåtgärder som ska genomföras.

Fortsatt upprustning av järnvägen

Vi kan se resultatet av den upptrappning av järnvägsunderhåll som pågått sedan 2021. Tillsammans med branschen driver vi flera förbättringsinitiativ för att stärka vår operativa förmåga och redan nu syns effekter av dessa initiativ. Vår ökade produktionsförmåga gör att fler och större åtgärder kommer ut i anläggningen. En viktig utmaning är tillgång till tid i spår för att genomföra åtgärder.

Trafikverket har tillsammans med övriga aktörer i Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) tagit fram en gemensam färdplan där det anges att ambitionen bör vara att eliminera det eftersatta underhållet så snart det är rimligt möjligt, med målet att Sverige inte ska ha något eftersatt underhåll kvar inom järnvägssystemet år 2050. Vi bedömer att vi i kommande planperioder kommer att kunna återta stora delar av det eftersatta underhållet genom en höjd ambitionsnivå i genomförandet. Det förutsätter att de ekonomiska resurserna ökar stegvis och stabilt.

Det nya signalsystemet ERTMS är en stor och viktig satsning som berör hela järnvägssystemet. Det är en direkt förutsättning för att nå effekt av andra järnvägssatsningar och en viktig del av järnvägens modernisering. Det bidrar också till att kapaciteten och tillgängligheten på järnvägen kan upprätthållas. Vi ökar nu takten i införandet, så att ERTMS ska finnas på högtrafikerade sträckor år 2042. Stockholmsområdet undantas tills vidare från det tidsatta målet på grund av speciella förutsättningar som begränsar den praktiska genomförbarheten.

ERTMS införs först på de sträckor som redan är påbörjade, och därefter sker en successiv utrullning via de högtrafikerade stråken. Därmed säkerställs signalsystemets funktion löpande och långsiktigt för hela landet. Vi hanterar då även de krav som kommer från EU. Samtidigt ger det möjlighet att rusta järnvägen och ha en avvägd balans mellan de åtgärder som ska genomföras och framkomlighet för trafik. Dagens signalsystem ATC kommer fortfarande att finnas kvar 2042 i stora delar av övrig anläggning. I planen ingår även upprustning av optonätet för att ge

signalsystemet tillgång till robust transmission både för ERTMS och ATC. Ytterligare en ny satsning är att planförslaget också innehåller medel för att delfinansiera den ombordutrustning som krävs för att tågen ska kunna använda ERTMS.

Järnvägsinvesteringar som ökar kapacitet och robusthet

Förslagen till järnvägsinvesteringar är i huvudsak desamma som i den nationella planen för 2022–2033, och de utgör i detta planförslag cirka 80 procent av medlen till namngivna investeringar. Det handlar bland annat om stora systemutvecklande satsningar på stråken nära storstäderna samt i Västerbotten och Norrbotten.

Detta inkluderar sedan tidigare beslutade sträckor mellan Stockholm och Linköping (Ostlänken), Lund och Hässleholm, Göteborg och Borås samt Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Planförslaget innehåller även åtgärder för att möta industrisatsningarna i Norrbotten genom kapacitetsförbättringar på Malmbanan och åtgärder på Luleå station.

Flera andra stora investeringar följer med från den förra planen. Det gäller Godsstråket genom Bergslagen mellan Storvik och Mjölby och på banorna Värnamo–Jönköping/Nässjö. Till det kan läggas åtgärder för ökad kapacitet och hastighet på Mittbanan, Ostkustbanan, Dalabanan, Västkustbanan och Västra stambanan.

Planförslaget innehåller också ett antal nya järnvägsinvesteringar med hög kostnadseffektivitet som bland annat ökar järnvägens kapacitet, flexibilitet och robusthet mot störningar. Hit hör bland annat signaloptimering på sträckan Solna–Skavstaby, förberedelser för högre kapacitet på sträckan Göteborg–Alingsås, uppställningsspår på Halmstad C, förbigångsspår på Västkustbanan (Tyllered), dubbelspår Umeå C–Umeå Ö, dubbelspår på Ystadbanan (Skurup–Rydsgård), mötesspår på Norge-Vänerbanan (Kil–Skälebol) och Värmlandsbanan (Kil–Charlottenberg), spår och plattformar på Kalmar C, kapacitetsåtgärder i Helsingborg C–Helsingborgs gbg, åtgärder på Märsta station och bangård, åtgärder på Tomteboda bangård samt hastighetsökande åtgärder på sträckan Öxnered–Lund.

Utöver detta ingår det ett stort antal åtgärder med lägre kostnad för att förbättra kapacitet och punktlighet för person- och godstrafik på befintliga järnvägar. Det handlar exempelvis om åtgärder för långa tåg, mötesstationer, kraftförsörjning och olika trimningsåtgärder. Exempel på trimningsåtgärder är justering av befintliga spår eller signalsystem som möjliggör hastighetshöjning och kapacitetsökning, förlängning av mötesspår, teknikutveckling samt trafikledningsåtgärder.

Åtgärder för att öka möjligheten till omledning är viktiga för att fler underhålls-åtgärder ska kunna genomföras utan att ge stora trafikstörningar och för att stärka

totalförsvaret. Längre mötesspår kan ge stor nytta bland annat genom att möjliggöra trafik med långa godståg.

I förslaget ingår också den så kallade näringslivspotten. I potten finns medel för åtgärder som näringslivets företrädare tillsammans med Trafikverket pekar ut som angelägna för att stärka näringslivets och järnvägens konkurrenskraft samt bidra till intermodala transportlösningar. Vi föreslår att 1,2 miljarder kronor avsätts till näringslivspotten och används under planens första åtta år, vilket innebär en högre ambition än i gällande plan. En ökad satsning på nytt signalsystem påskyndar järnvägens modernisering och upprätthåller tillgängligheten.

Sjöfartsinvesteringar förbättrar farlederna för gods

Inom sjöfartsområdet innehåller planförslaget redan tidigare beslutade utbyten och uppgraderingar av slussarna i Trollhättan och Södertälje, liksom förbättrade farleder till Göteborg, Luleå, i Mälaren samt mellan Landsort och Södertälje. Exempel på trimningsåtgärder inom farledsåtgärder är förstärkt farledsutmärkning och muddring. Bedömningen är att konnektiviteten för sjöfart och luftfart gentemot övriga trafikslag förbättras under planperioden.

Sjöfartsverket avser att förnya isbrytarflottan och en ny isbrytarstrategi är under framtagande. Upphandling av en isbrytare pågår. Trafikverket föreslår att bidrag till ytterligare en ny isbrytare, utöver den som nu upphandlas, ska ingå i planen.

Ökad satsning på klimatanpassning av vägar och järnvägar

Vi planerar att satsa 5 miljarder kronor av vägunderhållet på riskreducerande åtgärder under planperioden. Det handlar till exempel om extra skötsel av sidoområden, trädsäkring, erosionsskydd samt rensning och byten av trummor för avvattning. Vi anpassar även järnvägsinfrastrukturen så att den blir mer robust och därmed bättre kan stå emot effekter av klimatförändringarna. I planen ingår därför både satsningar inom vidmakthållande järnväg och trimningsåtgärder (för cirka 1,4 miljarder kronor), exempelvis för utbyte av trummor till nya med större radie och för erosionsskydd.

Trafiksäkerheten förbättras, men det är svårt att nå etappmålen

De ökade medlen till trimningsåtgärder omfattar bland annat mer pengar till trafiksäkerhetsåtgärder, en ökning från cirka 14 miljarder kronor i gällande plan till 20 miljarder kronor i planförslaget. Trimningsåtgärder för ökad trafiksäkerhet i vägsystemet är generellt kostnadseffektiva, och omfattar bland annat säkra sidoområden, korsningsåtgärder, mitträffling, säkrare vägmiljöer i tätort och vid genomfarter, automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) och poliskontrollplatser.

Vi ökar också takten i genomförandet av fysiska trafiksäkerhetsåtgärder i järnvägssystemet genom exempelvis plankorsningsåtgärder, intrångsskydd, plattformsåtgärder och kameraövervakning. Därmed kan antalet suicid och obehöriga i spår minskas.

Även underhållsåtgärderna och de namngivna investeringarna förbättrar trafiksäkerheten. Behovet att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder är dock fortsatt stort. Etappmålen för trafiksäkerhet 2030 innebär att antalet omkomna ska halveras och antalet svårt skadade minska med en fjärdedel jämfört med genomsnittet 2017–2019. De viktigaste åtgärderna för att uppnå detta är ökad mötesseparering, fortsatt anpassning av hastighetsgränser och övervakning av hastighetsgränserna. Alla åtgärder som är nödvändiga för att klara etappmålen för 2030 ryms inte i planen.

Påverkan på miljö och människors hälsa begränsas

Av trimnings- och miljöåtgärderna planeras drygt 16 miljarder kronor gå till riktade miljöåtgärder. Deras huvudsyfte är att åtgärda brister i, eller i anslutning till, befintlig infrastruktur som ger negativ påverkan på miljön och människors hälsa. Bristerna beror ofta på att anläggningen byggdes då miljökraven var lägre än idag, eller att nyttjandet av anläggningen har förändrats genom exempelvis ökad trafik.

Inom miljöåtgärder ryms åtgärder som bidrar till goda livs- och naturmiljöer. Exempel på åtgärder är bullerskydd av uteplatser, bättre ljuddämpning i fasader, bullerdämpande skärmar och vallar, bullerreducerande beläggning på vägar samt inlösen av hus med höga vibrationsvärden.

Det ryms också åtgärder som syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess natur- och kulturvärden. Exempel på åtgärder är säkra passagemöjligheter för djur, restaurering av alléer, främjande av artrika infrastrukturmiljöer, bekämpning av invasiva arter, kultur-, gestaltnings- och landskapsvårdande åtgärder samt åtgärder mot vandringshinder för fisk och andra vattenlevande djur.

Vidare ingår åtgärder som syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på vatten och vattenanknutna värden. Exempel på åtgärder är uppsättning av vägräcken samt åtgärder mot avsnörda vikar och sund.

Slutligen ingår åtgärder som syftar till att avhjälpa skador eller olägenheter i miljön i form av förorenade områden som har orsakats av järnvägs-, väg- och flygplatsverksamhet. Exempel på åtgärder är undersökningar, saneringar, kontrollprogram av förorenade områden samt återställande av mark som gynnar naturmiljö. Genom ökat vägunderhåll kan eftersatt underhåll av miljömässiga värden och funktioner åtgärdas.

Elektrifiering, digitalisering och automatisering effektiviserar transportsystemet

Elektrifiering, digitalisering och automatisering kan effektivisera transporter och ge bättre resmöjligheter. Trafikverket har en viktig roll för att påskynda denna utveckling. Det gör vi genom utvecklingsprojekt som till exempel intelligenta informationssystem om vinterväglag som ökar trafiksäkerheten, automatisk koppling av godsvagnar som ökar säkerheten, och digitala trafikregler som ger tung trafik information om vilka vägar som kan användas.

Ett annat exempel är att vi har tagit fram en metod för digital bedömning av rälsens skick, där mätvagnar filmar Trafikverkets hela järnvägsanläggning under färd. Med hjälp av artificiell intelligens analyseras och tolkas bilderna för att identifiera sprickbildning på rälsen. Det gör att skador kan repareras innan de har hunnit bli så allvarliga att hela rälen behöver bytas. Det har gjort att vi undvikit dyra akuta rälsbyten och minskat driftstörningar, vilket resulterat i en besparing på över 200 miljoner kronor under ett enda år.

Första delen: Utgångspunkter

Vad utgår vi ifrån när vi tar fram den nationella planen för transportinfrastrukturen? Det handlar den första delen av rapporten om. Här kan du läsa om regeringens uppdrag, målen för transportpolitiken och hur vi har gått tillväga för att ta fram våra förslag. Vi går också igenom den förväntade trafikutvecklingen och hur det svenska transportsystemet behöver utvecklas för att uppfylla kraven i det transeuropeiska transportnätet. Dessutom beskriver vi pågående åtgärder som på sikt ska göra användningen av transportsystemet effektivare.

1 Uppdragets genomförande

Detta inledande kapitel beskriver kortfattat hur planförslaget har tagits fram. Här kan du läsa om regeringens uppdragsdirektiv och hur vi tolkat det samt hur vi valt att prioritera inom givna ramar och förutsättningar i övrigt.

1.1 Framtagande av planförslaget

Vad ingår i den nationella planen?

Syftet med den nationella planen för transportinfrastruktur är att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Planförslaget beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas för perioden 2026–2037. Planen revideras normalt vart fjärde år och omfattar:

- drift och underhåll på väg och järnväg samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet
- investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar
- statsbidrag till enskild väghållning och drift av icke-statliga flygplatser
- investeringar i sjöfart (farleder och slussar) och
- statlig medfinansiering till länsplanerna.

Det upprättas också länsplaner som omfattar investeringar i det regionala vägnätet samt medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar med mera. Det är regionerna som upprättar och beslutar om länsplaner för regional transport-infrastruktur, där bland annat Trafikverket bistår med underlag samt genomför planerna. Länsplanerna ska även de bidra till att de transportpolitiska målen uppnås, men med hänsyn till de regionala förutsättningarna.

Tabell 1. Illustration över vilken plan som hanterar olika verksamheter.

Verksamhet	Nationell plan	Länsplaner
Drift och underhåll	• Det statliga vägnätet, dvs både nationella stamvägar och regionala vägar • Det statliga järnvägsnätet • Statsbidrag till enskild väghållning	
Övriga effektiviseringar av transportsystemet	• Finansieras i sin helhet i nationell plan	• Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan
Åtgärdsområde trimning	• Det statliga järnvägsnätet • Nationella stamvägar • Utpekat nationellt kollektivtrafiknät för personer med funktionsnedsättning	• Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan • Detta gäller ej samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet och inte heller cykelåtgärder på och längs det regionala vägnätet
Åtgärdsområde miljö	• Det statliga järnvägsnätet • Det statliga vägnätet	• Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan
Namngivna investeringar	• Det statliga järnvägsnätet • Nationella stamvägar • Strategiska slussar och farleder	• Regionala statliga vägar • Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan
Statlig medfinansiering	• Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. • Statlig medfinansiering till drift av flygplatser	• Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. • Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan • Statlig medfinansiering till drift av utpekade flygplatser

Vägen fram till den reviderade planen

Arbetet med att revidera planen inleddes redan när den nu gällande planen fastställdes i juni 2022. Där gav regeringen Trafikverket i uppdrag att genomföra ett antal prioriterade utredningar. Dessa, och andra regeringsuppdrag, har löpande redovisats (se kapitlet Referenser).

I juni 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037 (LI2023/02737). Underlaget redovisades den 15 januari 2024. Med utgångspunkt i bland annat detta underlag tog regeringen fram propositionen ”Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera”. Propositionen överlämnades sedan till riksdagen 8 oktober 2024. Riksdagen fattade därefter beslut 11 december 2024 i enlighet med regeringens förslag.

Den 20 mars 2025 fick Trafikverket regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. I direktivet framgår inriktningen för arbetet. Här beskrivs grundläggande utgångspunkter, som att förslaget ska utgå från det övergripande transportpolitiska målet med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål, inklusive etappmålen för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn. Det ska också utgå från fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt. I direktivet beskrivs också de ekonomiska ramarna och hur de ska fördelas. Läs direktivet i sin helhet här: direktiv. De ekonomiska ramarna för planen beskrivs i kapitel 5 och kapitel 12.

Trafikverket redovisar nu sitt planförslag till regeringen samtidigt som det går på remiss. Vi kommer senast 30 november 2025 att redovisa en samlad effektbedömning av planförslaget och länsplanerna till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). Den kommer att innehålla en samhällsekonomisk analys, en analys av effekterna på de transportpolitiska målen samt en analys av fördelningseffekter. Remissynpunkter lämnas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025.

Efter beredning av förslaget och synpunkterna beslutar regeringen slutligen om innehållet i nationell plan, vilket kan innebära ändringar av Trafikverkets planförslag.

Prioriteringar sker stegvis i planeringsprocessen

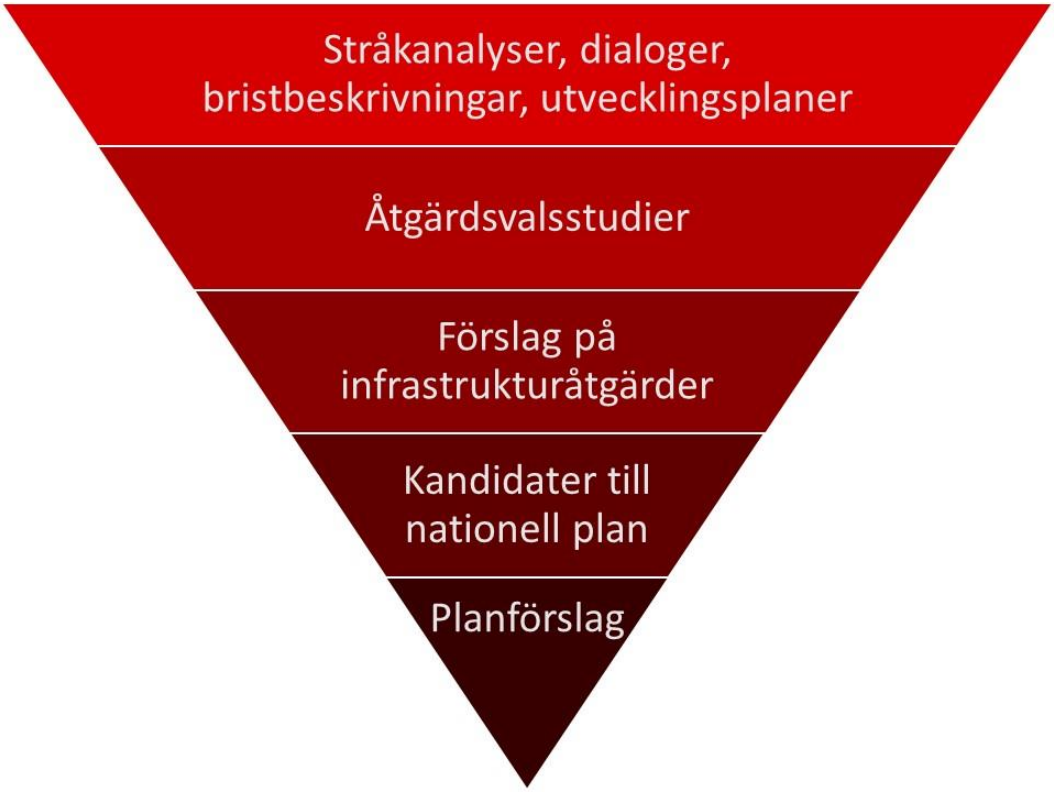
I det förra avsnittet beskrivs den formella processen för att ta fram en ny nationell plan. Trafikverkets arbete med att ta fram underlag till planen börjar dock tidigare än så.

Prioriteringarna av namngivna objekt i planen föregås av utredningar i mycket tidiga skeden. De utförs i många fall genom så kallade åtgärdsvalsstudier där fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande förhållningssätt är centrala utgångspunkter. Trafikverket samverkar i stor utsträckning med kommuner och regioner i utredningar om hur brister i transportsystemet kan åtgärdas. Vi samverkar även med näringslivet när initiativ eller förslag på utredningar kommer därifrån.

Antalet sådana utredningar som har mynnat ut i analyserade investeringsobjekt uppgår ackumulerat, och grovt uppskattat, till i storleksordningen 500, och i den gruppen av åtgärder ingår endast sådana objekt som hittills aldrig prioriterats in i nationell plan, men som i något skede bedömts kunna bli aktuella. Det har med andra ord vuxit fram en betydande åtgärdsbank, där åtgärdernas relevans med tiden kan ha ökat eller minskat.

Som en del i de mer konkreta förberedelserna inför en planrevidering beslutar Trafikverket vilka av alla analyserade investeringsobjekt som ska uppdateras med avseende på kostnader och effektbedömningar. Det är ett omfattande arbete som behöver starta i mycket god tid för att hinnas med. Inför denna planrevidering beslutades redan i mars 2024 att uppdatera uppgifter om både de objekt som ligger i gällande planer och drygt 100 nya investeringsobjekt (TRV 2024/26635). I detta planeringsskede hade Trafikverket precis lämnat ett förslag till inriktningsunderlag, men infrastrukturpropositionen var ännu inte presenterad. Därför var det nödvändigt med en tillräckligt omfattande uppdatering för att kunna hantera olika scenarier.

När så propositionen kom hösten 2024 och sedermera direktivet våren 2025, stod det klart att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara den vägledande principen i urvalet av objekt, och att avvikelser från denna princip tydligt ska motiveras. Efter intern beredning med dessa utgångspunkter kunde de uppdaterade objekten rangordnas enligt transparenta kriterier. Hela processen kan illustreras med en tratt där prioriteringen successivt växer fram, och där det sista skedet är planrevideringen och det nu aktuella planförslaget.



Figur 9. Schematisk illustration av processen från idé till nytt investeringsobjekt.

Arbetet har präglats av dialog och lyssnande

Trafikverket befinner sig sedan en tid tillbaka i ett omfattande och långsiktigt förändringsarbete. Vi kraftsamlar med ambitionen att bli en mer lyhörd och effektiv myndighet, som skapar mer värde till dem vi är till för. Det har gett avtryck i detta planförslag, exempelvis genom mer transparenta prioriteringskriterier och ett större fokus på genomförandefrågor än tidigare.

Förslaget har också tagits fram i dialog med ett brett spektrum av aktörer. I denna dialog har flera aktörer framhållit vikten av att satsa på triangelspår, omledningsmöjligheter och andra åtgärder för att skapa ett redundant och robust transportsystem. Trafikverket delar den bedömningen och föreslår därför en prioriterad utredning för att få ett nationellt och samlat perspektiv på detta värde. Det är ett exempel på vilket avtryck dialogen har gett i planförslaget.

Vi har haft en löpande dialog med länsplaneupprättare och andra berörda, både i etablerade forum och genom kommunikationsaktiviteter riktade till regioner, näringsliv och branschorganisationer. Under hösten 2024 och våren 2025 anordnade vi flera webbinarier och möten med direktivet som utgångspunkt. Andra dialoger har förts mycket tidigt och tagit avstamp i gällande nationell plan.

Miljöhänsyn har integrerats i planen

För att främja en hållbar utveckling har Trafikverket integrerat miljöhänsyn i planen. Du hittar en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av planförslaget tillsammans med andra underlag på länken Nationell plan 2026-2037 - Bransch (trafikverket.se).

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en redovisning av planförslagets förväntade effekter på miljön, övervägda alternativ, känslighetsanalyser samt rekommendationer. Den remitteras tillsammans med detta planförslag, och utgör ett underlag för regeringens fortsatta beredning och fastställelse av ny nationell plan.

I enlighet med miljöbalken har vi genomfört avgränsningssamråd med kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter, som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen. I samråd med Naturvårdsverket har vi bedömt att planen 2026–2037 inte innebär någon risk för betydande miljöpåverkan i annat land, och att det därför inte finns anledning till samråd med andra länder enligt 6 kap. 13 § miljöbalken. Det kan dock bli aktuellt med sådant samråd i samband med planläggningen av enskilda infrastrukturåtgärder.

Miljöbedömningen har varit en integrerad del av arbetet med att ta fram plan-förslaget. Inriktningen har varit att integrera miljö i relevanta vägval och beslut, vid sidan av att beskriva och bedöma planförslagets effekter. Relevanta miljöaspekter har identifierats och bedömts fortlöpande i arbetet, som underlag till sådana vägval och beslut. De finns med i underlaget för ram och fördelning av medel till trimnings- och miljöåtgärder, och i underlaget för prioritering av dels namngivna investeringar i gällande plan som omprövas, dels kandidater till att tas in i planförslaget. Vilka drift- och underhållsåtgärder som genomförs bestäms först i senare planeringsskeden, och miljöbedömningen har varit en del av arbetet med att ta fram de prioriteringsgrunder som ska gälla för fortsatt planering och prioritering.

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisas enligt uppdraget samtidigt som planförslaget. Samtidigt utvecklas planförslagets innehåll, budskap och underlag under hela uppdragets tid. Det gör att framtagande av miljökonsekvens-beskrivningen i praktiken skett parallellt med framtagande av planförslaget och har baserats på en preliminär version av planförslaget. Såväl underliggande analyser som miljökonsekvensbeskrivningens innehåll har anpassats till dessa förut-sättningar. Senast den 30 november 2025 kommer Trafikverket att leverera en samlad effektbedömning som bygger på det slutgiltiga planförslaget och på de preliminära länsplanerna. Ett mer fullständigt underlag och mer tid för analys innebär att vi då kan bekräfta eller justera miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och slutsatser.

Prioriteringarna utgår från riksdagens beslut om ramar

Riksdagen beslutade den 11 december 2024 om de ekonomiska ramarna för planperioden 2026–2037. De framgår av Tabell 2, och jämförs där också med tidigare beslutade ramar uttryckta i både nu aktuell prisnivå och den då gällande. I dessa ramar ingår inte trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter eller olika former av medfinansiering. De ekonomiska ramarna är en viktig utgångspunkt för förståelsen av Trafikverkets prioriteringar, som utvecklas nedan.

Tabell 2. Ekonomiska ramar, miljarder kronor (avrundat)

Ekonomiska ramar (miljarder kronor)	2022–2033 prisnivå 2021	2022–2033 prisnivå 2025	2026–2037 prisnivå 2025
Vidmakthållande väg	197	239	354
Vidmakthållande järnväg	165	200	210
Utveckling	437	530	607
Summa	**799**	**968**	**1 171**

När de nya ekonomiska ramarna jämförs med den gällande planen behöver hänsyn också tas till att regeringen har beslutat att förvaltningskostnader ska budgeteras på Trafikverkets förvaltningsanslag och inte på sakanslagen för vidmakthållande och utveckling. Det innebär att ramarna i den nya planperioden inte ska bekosta förvaltningskostnader som tidigare ingick i ramarna. Summan 1 171 miljarder kronor kan därför jämföras med att nuvarande plan exklusive de hittills flyttade förvaltningsmedlen i prisnivå 2025 är 909 miljarder kronor. För fördjupning se Tabell 3 i kapitel 5.

Underhållsåtgärder prioriteras utifrån samhällsekonomi samt funktion och tillstånd

Trafikverkets prioriteringar inom vidmakthållande utgår från att upprätthålla funktion och tillstånd utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt. I stora delar saknar vi dock metoder för att beräkna och bedöma samhällsekonomiska effekter på ett systematiskt och transparent sätt.

Inom *vidmakthållande väg* innebär det att basunderhållet, som också står för den enskilt största delen av vägunderhållet, prioriteras först. Även *vidmakthållande järnväg* utgår från samma principer, men här präglar också järnvägens inbördes systemberoenden de prioriteringar som görs.

I enlighet med regeringens direktiv har vi också beaktat totalförsvarets behov av transportinfrastruktur i större utsträckning än i tidigare planer. Vi har inhämtat

synpunkter om totalförsvarets behov och detta har samlats i planeringsunderlag för totalförsvarsviktig transportinfrastruktur. Dessa behov kommer att påverka våra prioriteringar för drift- och underhållssatsningar.

Investeringar prioriteras i första hand utifrån samhälls-ekonomisk lönsamhet

Utvecklingsramens två största poster är *trimnings- och miljöåtgärder* samt *namngivna investeringar*. De prioriteras i första hand utifrån samhällsekonomisk lönsamhet – alltså att nyttorna för samhället ska vara så stora som möjligt i förhållande till kostnaderna. Till utvecklingsramen hör också sådant som räntor och amorteringar på lånefinansierade satsningar, som av naturliga skäl måste inrymmas oavsett prioriteringskriterier. Detsamma gäller exempelvis driftsbidrag som Trafikverket administrerar för statens räkning.

För *trimnings- och miljöåtgärder* utgår prioriteringarna utöver samhällsekonomisk lönsamhet från att det inom vissa preciserade områden också finns lagkrav, exempelvis för att sanera förorenad mark. Det är emellertid i verksamhets-planeringen som detaljplaneringen av åtgärderna genomförs.

Beträffande *namngivna investeringar* har Trafikverket prioriterat objekt enligt följande rangordning.

1. Objekt som kommit så långt i planeringen att de inte bör omprövas i planrevideringen. Utgångspunkten här är att den nya planen bör inrymma pågående objekt och de objekt som fått beslut att de får genomföras (år 1–3) i regeringens byggstartsbeslut.

2. Objekt som ansetts nödvändiga för att uppfylla lagkrav eller där beslut redan fattats för enskilda objekt. Häri ligger bland annat regeringsbeslut, EU-relaterade krav som TEN-T-förordningen och vissa avtal som staten tecknat med kommuner och regionala aktörer.

3. Standardhöjande reinvesteringar som ska finansieras via utvecklingsramen och som bedömts nödvändiga för att säkerställa funktionaliteten i transport-systemet.

4. Övriga objekt rangordnas efter samhällsekonomisk lönsamhet. Utgångspunkten är objektens samhällsekonomiska nettonuvärdeskvot, men rangordningen justeras utifrån systemeffekter och samhällsekonomiska effekter som det saknas metoder för att räkna på. Utöver det kan vi ta hänsyn till regionala fördelnings-effekter. Där vi inte enbart har följt den samhällsekonomiska prioriteringsgrunden, utan också utgått från andra överväganden, till exempel

totalförsvarets behov[4] eller att ett objekt är en förutsättning för en namngiven åtgärd som prioriterats i steg 1–3, har motiven redovisats.

Punkt 4 innebär alltså att totalförsvarets behov beaktats i vår prioritering av namngivna investeringar och vår föreslagna användning av medel till trimnings-åtgärder, på motsvarande sätt som för drift och underhåll.

Kategoriseringen ovan är verifierbar och lämnar ett begränsat utrymme för tolkningar. Där olika bedömningar ändå kan göras har vi varit restriktiva med att hänföra objekt till kategori 1, för att inte skapa större låsningar än nödvändigt.

Särskilt när det gäller objekt i kategori 4 bedömer vi att det är viktigt att fortsatt utredningsarbete möjliggörs utan att kostnadskalkylerna i tidiga skeden betraktas som slutgiltiga. Även Trafikanalys har framhållit detta i sin granskning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll[5].

Rangordningen har utgjort grunden för vilka investeringar i gällande plan som inte ingår i det nya planförslaget, och vilka nya kandidater som har tagits med istället. I avsnitt 9.1 visas ett utdrag av den samhällsekonomiska rangordningen samt den slutliga rangordningen. Hela rangordningen finns presenterad i underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115), bilaga A. En rangordning av detta slag riskerar att ge ett intryck av precision trots att det finns osäkerheter i såväl beräkningar som bedömningar. Den exakta rangordningen mellan närliggande objekt ska därför ses som en indikation snarare än ett exakt ställningstagande. Men eftersom vi har begränsat med resurser behöver vi prioritera, och det är ofrån-komligt att rangordningar måste göras. För att belysa osäkerheter i rangordningen har känslighetsanalyser gjorts genom att testa hur robust den samhällsekonomiska rangordningen är för förändringar i förutsättningar såsom trafikutveckling och olika värderingar. Resultaten visar att den samhällsekonomiska rangordningen är robust, se avsnitt 9.1.

Det finns flera fördelar med att upprätta och publicera en rangordning, och Trafikverket bedömer att dessa uppväger eventuella nackdelar. Publiceringen av rangordningen;

- ökar transparensen och begripligheten i förslaget när Trafikverket publicerar motiveringarna tillsammans med underlag för de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna.
- underlättar konstruktiva diskussioner när meningar om vad som ska prioriteras går isär.

[4] Nytta för totalförsvaret är en samhällsekonomiskt relevant effekt men har inte kunnat beaktas i de samlade effektbedömningarna och hanteras därför i särskild ordning.

[5] Trafikanalys. Rapport: 2024:5, s. 8.

- gör beslutsunderlaget mer användbart och överblickbart för beslutsfattande och diskussioner. Både Riksrevisionen och regeringen har efterlyst tydligare motiveringar för vilka investeringar som inkluderas i Trafikverkets planförslag. I och med detta nya arbetssätt hoppas vi kunna bidra med detta.

1.2 Transportpolitiska mål och principer

I det här avsnittet beskrivs de transportpolitiska målen, de transportpolitiska principerna och fyrstegsprincipen, det vill säga några av utgångspunkterna för Trafikverkets arbete. Andra utgångspunkter har beskrivits ovan, exempelvis regeringens direktiv, hantering av samhällsekonomisk lönsamhet och av totalförsvarets behov samt omprövning av objekt i gällande plan.

Vilka är de transportpolitiska målen?

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål, som konkretiseras i de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. 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, och att 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. I detta ingår också etappmål för trafiksäkerhet och klimatpåverkande utsläpp.

Klimatmålet för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010[6]. Det långsiktiga målet är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, vilket innebär att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip behöver vara noll senast 2045.

Etappmålen för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten och luftfarten ska halveras till år 2030 (jämfört med medelvärdet för 2017–2019), att antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030, och att antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska minska med minst 25 procent till år 2030[7].

[6] En klimatstrategi för Sverige, regeringens skrivelse 2017/18:238.

[7] Budgetpropositionen för 2013, prop. 2012/13:1.

De fem transportpolitiska principerna

De transportpolitiska principerna är vägledande för transportplaneringen:

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.
- Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas.
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Fyrstegsprincipen – för kostnadseffektiva lösningar

Utvecklingen av transportsystemet ska utgå från fyrstegsprincipen. Principen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande.

1. Överväg åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
2. Överväg åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
3. Överväg begränsade ombyggnationer.
4. Överväg nyinvesteringar eller större ombyggnationer.

Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen förväntas leda till kostnadseffektiva lösningar, god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling – se vidare kapitel 4.1.

2 Transporternas förväntade utveckling

Detta kapitel ger en sammanfattande bild över transporterna i Sverige. En utförligare beskrivning finns i underlagsrapporten om förväntad utveckling av transporter (Trafikverket 2025:119). Kapitlet beskriver historisk utveckling, nuläge och prognoser för personresandet och godstransporterna. Vidare beskrivs övergripande var det framöver väntas finnas flaskhalsar i infrastrukturen på grund av ett högt kapacitetsutnyttjande. Det beskriver också hur transportsektorns utsläpp av växthusgaser och trafiksäkerheten väntas utvecklas.

Syftet med kapitlet är att ge sammanhang och bakgrund till de åtgärdsförslag som presenteras i resten av rapporten, genom att ge en överblick över trender som påverkar transporternas utveckling samt om transporternas sammansättning och fördelning. Kapitlet om personresor beskriver också kortfattat hur resandet skiljer sig mellan olika befolkningsgrupper för att därigenom ge ett underlag för översiktliga bedömningar av olika åtgärders fördelningseffekter med avseende på bland annat kön, ålder och inkomst.

Trafikverket tar regelbundet fram prognoser för den framtida trafikutvecklingen baserat på antaganden om bland annat framtida befolkningsutveckling, ekonomisk utveckling, bränslepriser och ett stort antal andra påverkande omvärldsfaktorer. Vissa faktorer påverkas starkt av politiska beslut, till exempel bränslepriser och regionalt kollektivtrafikutbud. Andra är relativt svårpåverkade, som oljepris, befolkningsutveckling och ekonomisk utveckling. Eftersom dessa faktorer är osäkra är även prognoserna för trafikutvecklingen behäftade med osäkerheter av olika slag. Genom systematiska känslighetsanalyser kan man undersöka hur stor osäkerheten blir – se avsnitt 9.1.

Syftet med prognoser är varken att beskriva en önskvärd framtid eller en ideal transport- och klimatpolitik, utan att beskriva en trolig utveckling givet de förutsättningar och beslut som vi kan se idag. I den mån som en prognos inte når de mål man vill nå, tjänar den därför som utgångspunkt för att identifiera åtgärder som ger bättre måluppfyllelse. Prognoserna utgör därmed en referensutveckling för bland annat infrastrukturplaneringen, som gör att olika åtgärder kan utvärderas.

2.1 Persontransporter

Resandet ökade med drygt en procent per år innan pandemin

Under perioden 2000–2019 ökade det inrikes persontransportarbetet med ungefär 24 procent, motsvarande 1,1 procent per år (beräknat med ett antagande om oförändrad beläggningsgrad för personbilar och lätta lastbilar). Störst relativ ökning har det varit för tåg med 82 procent, följt av övrig spårtrafik med 36 procent. För det största färdmedlet bil var ökningen 22 procent. Buss ökade med 9 procent medan inrikes flyg minskade med 6 procent. För gång och cykel är det ett tidsseriebrott i statistiken som gör det svårt att säkert avgöra utvecklingen sedan 2000.

Sedan 2019 (fram till 2023) har antalet personkilometer med bil minskat med 3 procent, medan tåg har minskat med 10 procent, övrig spårtrafik med 15 procent och buss med 4 procent. Inrikes flyg har upplevt den största minskningen under perioden med 30 procent. Det är ännu för tidigt att säga att resvanorna har stabiliserats i en ny situation efter pandemin eftersom skillnaderna från år till år har varit relativt stora.

Fritidsresandet dominerar

Huvuddelen av inrikes persontransporter består av olika typer av fritidsresor, exempelvis inköps-, service- och besöksresor. Ungefär en fjärdedel av personkilometerna utgörs av arbets- och skolresor, och tjänsteresor står för runt 10 procent.

Regionala tåg (inklusive annan regional spårtrafik) och buss, men även cykel, används i väldigt stor utsträckning för arbets- och skolresor. Gång och långväga tågresor domineras av fritids- och besöksresande. Bilen används brett för alla ärenden.

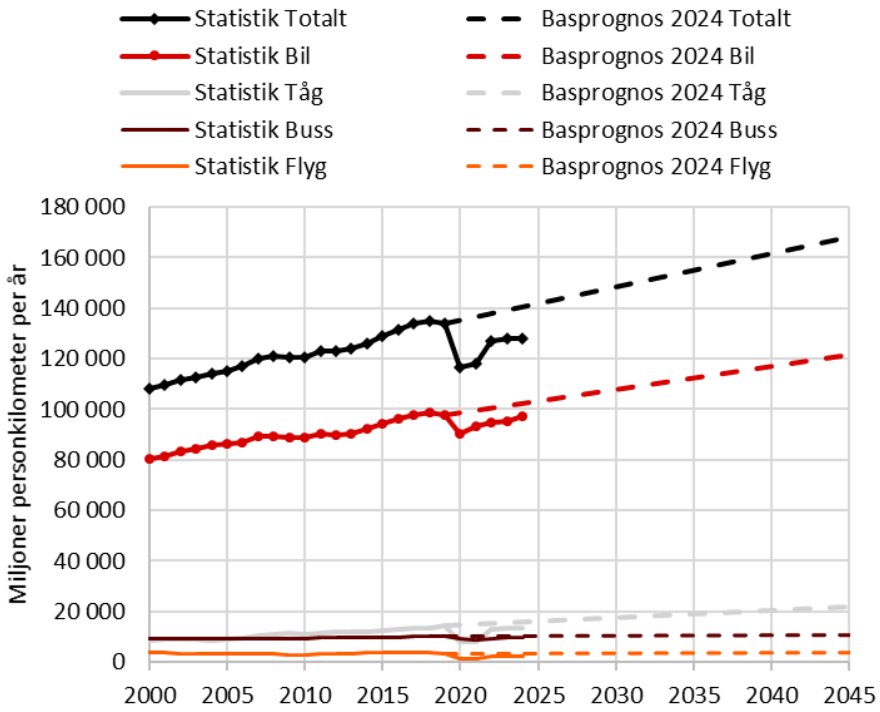
Män reser mer med bil och cykel jämfört med kvinnor som istället dominerar nyttofördelningen (och resandet) med kollektivtrafik och gång. Bilresandet och gång är relativt brett spritt över åldersklasserna, även om gruppen 31–65 år åker mer bil än övriga, och 21–30 år går mer. Personer över 65 år reser mindre än övriga grupper, och då speciellt med cykel och kollektiva färdmedel som domineras av de som är yngre än 30 år.

Boende i storstäderna åker mindre bil än genomsnittet, medan boende i små- och landsbygdskommuner åker något mer. Vidare åker storstadsborna mycket med långväga tåg, samt går och cyklar mer än genomsnittet. Det senare gör även boende i större städer.

Persontrafiken väntas öka i ungefär samma takt som tidigare

I Trafikverkets Basprognos 2024 beräknas inrikes persontransportarbete öka med cirka 28 procent mellan 2019 och 2045, motsvarande knappt 1 procent per år. Snabbast är ökningen för tåg och övrig spårtrafik (tunnelbana och spårväg) med 47 respektive 42 procent. Resandet med personbil beräknas öka med 26 procent, med buss 8 procent och med inrikes flyg 9 procent.

I Figur 10 visas historisk utveckling av persontransportarbetet totalt i riket, för bil, tåg, buss och inrikesflyg, samt beräknad utveckling enligt Basprognos 2024. Notera den stora nedgången under pandemin!



Figur 10. Historisk utveckling av persontransportarbetet i riket enligt statistik från Trafikanalys samt beräknad utveckling enligt Basprognos 2024.

Sammantaget innebär prognosen att resandet för samtliga färdmedel beräknas fortsätta utvecklas ungefär enligt samma trend som gällt under 2000-talet fram till 2019, det vill säga innan pandemin. Bilresor står för nästan tre fjärdedelar av persontransportarbetet i riket, men andelen beräknas minska svagt till 2045. Även andelen flyg- och bussresor beräknas minska något. Tågresornas andel beräknas öka med drygt två procentenheter. Detta är dock sannolikt en överskattning – se nästa avsnitt. Speciellt gång, men även cykel, står för en stor andel av resorna, men en liten andel av persontransportarbetet eftersom resorna i genomsnitt är korta. Deras andelar beräknas inte heller förändras märkbart.

Prognosen utgår från ökade inkomster och minskade körkostnader

Några av de viktigaste förutsättningarna som persontrafikprognosen i Basprognos 2024 bygger på är en befolkningsökning i riket om cirka 12 procent, att den omfattande elektrifieringen av fordonsflottan medför att den genomsnittliga körkostnaden för bil minskar med 22 procent, att taxorna för kollektivtrafik antas vara oförändrade och att realinkomsterna antas stiga med i genomsnitt 45 procent mellan 2019 och 2045. Vidare antas investeringar och andra förändringar i nu gällande plan (2022–2033) för transportinfrastrukturen vara genomförda till 2045. Som alltid finns det stora osäkerheter i förutsättningarna när prognostiden är så lång som till 2045.

Kopplat till huvudprognosen har även osäkerhetsanalyser gjorts för persontrafik-prognosen i Basprognos 2024. Denna visar på att inkomster, körkostnad och befolkningstillskott (inklusive hur tillskott av ny bebyggelse fördelas geografiskt) har betydelse för färdmedelsfördelningen. Inkomsterna och befolkningstillskottet beräknas även påverka det totala antalet resor (vilket ändrade körkostnader bara har marginell påverkan på). Investeringarna i ny väg- och spårinfrastruktur har i prognosberäkningarna begränsad påverkan på färdmedelsval och antal resor, men bidrar till att öka tillgängligheten.

Stabila resmönster, men ändrade vanor och teknik kan påverka

Överlag är resmönster relativt stabila över tid, och det är sällan det sker stora förändringar hastigt. Ett undantag är pandemin för några år sedan. Mycket av resandet har visserligen gått tillbaka till hur det såg ut innan, men det har också skett mer varaktiga förändringar. Trots att den tekniska utvecklingen i samhället går fort, tar det ofta längre tid för nya lösningar som påverkar resande och transporter att få genomslag än vad som förutspås.

Det finns som sagt ändå ett antal osäkerheter i prognosen för persontrafikens utveckling. Nedan beskrivs några sådana.

En långsammare befolkningsökning håller tillbaka trafikökningen

Under 2000-talet har tillväxten av persontrantransporter varit betydligt lägre än den ekonomiska tillväxten, och har snarare gått i takt med befolkningsutvecklingen. Att ökad tillväxt driver transporter verkar alltså bara stämma till viss del under denna period.

Trafikverkets Basprognos 2024 utgår från en något långsammare befolknings-ökning än tidigare prognoser. Sedan den gjordes har dock SCB justerat ned befolkningsprognoserna ytterligare (i prognos från juni 2024 räknar man med en

ökning på 8,3 procent 2019 till 2045, att jämföra med en ökning på 12,5 procent i basprognosen). Det finns därför skäl att anta att trafiken kommer att växa något långsammare än i prognosen som redovisades ovan.

Ökat distansarbete kan öka reslängd och fritidsresande

Efter pandemin har personer som kan jobba på distans börjat pendla längre. Det ökade pendlingsavståndet beror framför allt på att människor flyttat längre bort från sina arbetsplatser. Det är sannolikt att denna trend kommer att fortsätta eftersom omlokalisering av bostadsort är en anpassning som sker successivt över flera år. Å andra sidan finns det tecken på att många arbetsgivare börjar kräva en högre närvaro på kontoret än under de senaste åren, vilket kan motverka trenden.

När fler väljer att bo längre från centralorter kan det leda till ett ökat övrigt resande (särskilt med bil). Det är därför oklart om nettoeffekten av ökade möjligheter till distansarbete blir att man reser fler eller färre kilometer.

Tjänsteresandet har minskat

De långväga tjänsteresorna har inte ökat under de senaste tjugo åren, och de minskade under pandemin. Även det kortväga tjänsteresandet minskade under pandemin. Varför tjänsteresandet minskat (eller åtminstone stagnerat) under 2000-talet är inte helt klarlagt, men sannolikt har digitaliseringen varit en del av förändringen.

I dagsläget är det svårt att se något som talar för en stor återhämtning vilket gör att antalet långväga tjänsteresor sannolikt är överskattat i Basprognos 2024. Eftersom en stor del av det långväga tjänsteresandet utförs med tåg innebär det att utvecklingen av det långväga, och därmed också det totala, tågresandet kan vara överskattat i prognosen. Det gäller även flygresandet.

Tillgång på el väntas inte vara avgörande för transporternas elektrifiering

I Basprognos 2024 antas elektrifieringsgraden vara drygt 90 procent för lätta fordon och 80 procent för tunga fordon 2045. I takt med elektrifieringen kommer samtidigt transportsektorns efterfrågan på el att öka.

Det finns farhågor att tillgången på el inte ska räcka till och att det därmed skulle bli en flaskhals för elektrifieringen. En bedömning från Trafikverket och tre andra myndigheter är dock att denna risk är liten[8]. En orsak är att transportsektorns elbehov lär bli relativt begränsat jämfört med samhällets totala elbehov. Det väntas också ske en utbyggnad av elförsörjningen samtidigt som det är troligt att efterfrågan på el på olika sätt sprids över dygnet. Även om tillgången på el inte väntas bli

[8] Myndighetsgemensam uppföljning av samhällets elektrifiering. Huvudrapport 2024 ER 2025:03.

en flaskhals för transportsystemets elektrifiering i stort kan den bli kritisk för delar av Trafikverkets verksamhet – se avsnitt 10.1.

Andra trender

Andra trender som beskrivs i underlagsrapporten (Trafikverket 2025:119) är:

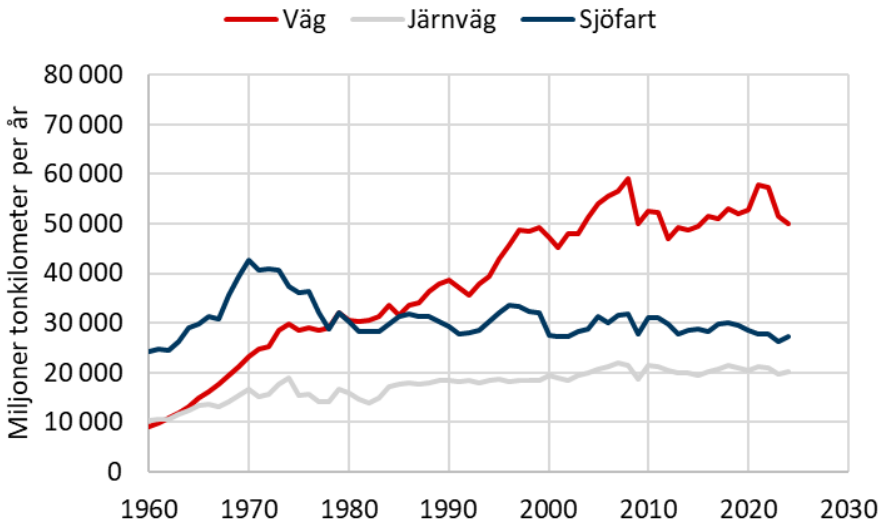
- Ökad e-handel är en orsak till fler leveranser.
- Kollektivtrafiken har ekonomiska utmaningar.
- Inrikes flyg står inför en osäker framtid.
- Järnvägens modernisering väntas öka punktligheten.
- Mikromobilitet (små och lätta fordon för en person) är etablerat, men fortsatt som nischlösningar.
- Digitaliseringen och automatiseringen får stor roll för trafiksäkerheten, men påverkan på mängden biltrafik är begränsad.
- EU:s lagstiftningspaket om klimat bidrar till elektrifieringen.

2.2 Godstransporter

Långsam ökning av godstransporterna under senare år

Under perioden 1960 till 2023 har godstransporterna i Sverige, räknat som antal tonkilometer, ökat med drygt 120 procent. Den uppåtgående utvecklingen har ungefär följt konjunkturcyklerna, med nedgångar under perioder med svag ekonomisk utveckling, och ökningar under tider med starkare tillväxt. Utvecklingen var mycket snabb fram till början av 1970-talet för att därefter vara långsammare. Sedan 2000 har ökningen varit i genomsnitt ungefär 0,2–0,3 procent per år, dock med rätt stora kast från år till år.

Transportarbetet på väg har flerdubblats sedan 1960. Samtidigt har andelen vägtransporter av det totala transportarbetet mer än fördubblats. Järnväg har haft en lägre, men mer stabil, ökningstakt. Andelen av det totala transportarbetet har minskat något. Sjöfart är det trafikslag som haft den mest varierande utvecklingen, med en kraftig uppgång under 60-talet, följt av en nästan lika stor nedgång under 70-talet, en återhämtning under 80- och 90-talen och en stagnation under 2000-talet. Trenden har varit negativ totalt sett och sjöfartens andel av det inrikes transportarbetet har halverats under perioden.



Figur 11. Statistik för godstransportarbete inom Sverige per trafikslag 1960–2023[9].

År 2023 minskade godstransportarbetet i riket med 8 procent jämfört med 2022. Samtliga trafikslag minskade, och störst var minskningen för väg. Sannolikt berodde den övergripande minskningen av godstransporterna på den svagare konjunkturen 2023. Enligt Trafikanalys statistik om lastbilstrafik drevs den stora nedgången för vägtransporterna av minskade transporter av jord, sten och sand, vilket antagligen beror på det kraftigt minskade byggandet 2023.

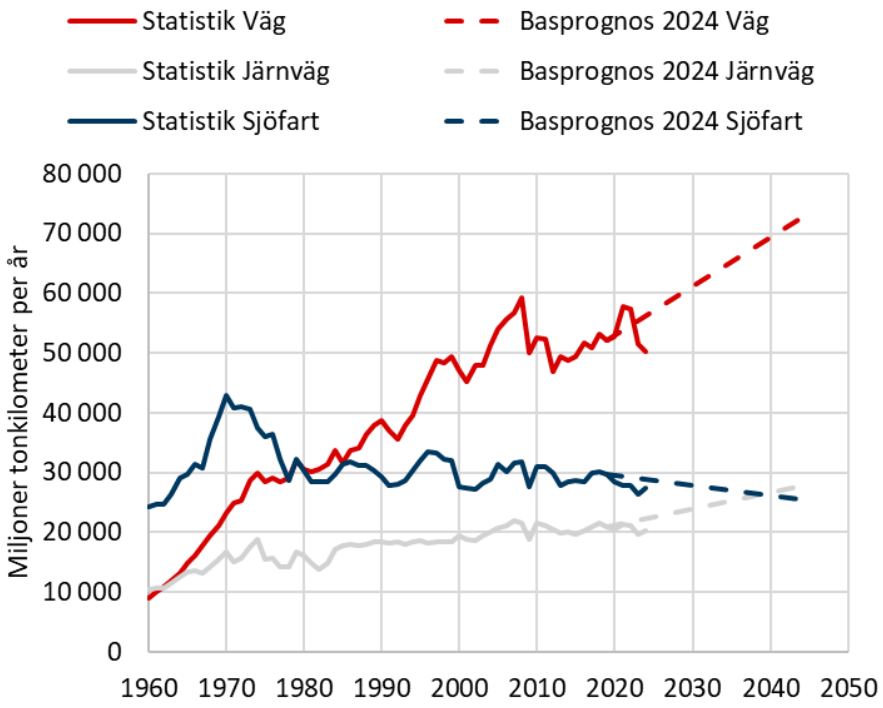
En ökning i linje med de senaste decennierna väntas

I Basprognos 2024 beräknas godstransportarbetet i riket öka med cirka 23 procent mellan 2019 och 2045. Utvecklingen är ungefär i linje med den övergripande utvecklingen under de senaste 30–40 åren. Summan av gods som ska transporteras inrikes, import, export och transit av varor beräknas öka med 21 procent. Därmed ökar den genomsnittliga transportsträckan för varor inom riket svagt. Som jämförelse beräknas BNP öka med 57 procent för perioden 2019–2045 i det underliggande makroekonomiska scenariot.

Basprognos 2024 innebär en lägre tillväxttakt än i tidigare basprognoser. Skillnaden kan förklaras av att den framtida ekonomiska utvecklingen antas vara lägre jämfört med tidigare, att metoden för att beräkna varuvärdenas utveckling uppdaterats samt att användningen av råolja och oljeprodukter i transport-branschen antas mer eller mindre upphöra till år 2045 till följd av klimatpolitiska åtgärder.

[9] Enligt Trafikanalys tidsserier för 1960–2023, korrigerade för tidsseriebrott år 2000 (alla trafikslag); 2015 (sjöfart) och 2018 (järnväg).

Godstransportarbetet på väg beräknas öka med cirka 42 procent och på järnväg med cirka 32 procent fram till 2045. Sjöfartens transportarbete beräknas däremot minska med cirka 14 procent. Den främsta orsaken är antagandet att fossila bränslen i framtiden till stor del ersätts av eldrift och att sjöfartens nuvarande stora transporter av råolja och petroleum därför minskar avsevärt.



Figur 12. Utveckling för godstransportarbete per trafikslag i riket 1960–2023, samt prognos till 2045.

Andelarna per trafikslag ändras något på grund av detta till 2045. Sjöfart får en minskad andel av transportarbetet, medan andelen väg ökar. Järnvägens andel av transportarbetet ökar också, men i betydligt mindre omfattning än väg.

För godstransporter är osäkerheterna större än för persontransporter

Transporter är en förhållandevis billig insatsvara för stora delar av industrin. Därför optimerar de sällan på den, utan i stället på tillverkning och försäljning (bas-industrierna i viss mån undantagna). Samtidigt är transporterna dock priskänsliga, eftersom de påverkar storleken på den marknad som man kan nå med sina varor till ett konkurrenskraftigt pris. Det är därför sannolikt med ett fortsatt starkt fokus på att hålla nere transportkostnader framöver.

Det finns ett antal osäkerheter i prognosen för godstrafikens utveckling. Nedan beskrivs några sådana.

Allt viktigare med motståndskraftiga försörjningskedjor

Under de senaste decennierna har globalisering och frihandel varit dominerande megatrender, vilket gjort det möjligt att ta tillvara skal- och stordriftsfördelar. Det har också lett till långa och integrerade försörjningskedjor med ökande grad av specialisering i varje led.

Det globala systemet har dock visat sig störningskänsligt genom till exempel pandemin, kriget i Ukraina och en mer isolationistisk politik i USA. Effekten är att globaliseringen har bromsats in – vilket ibland kallas slowbalisering – och i vissa avseenden till och med vänt i en process av återregionalisering. Sannolikt leder det till en omställning inom godstransportsektorn mot robusthet och resiliens. Därmed prioriteras inte enbart korta transporttider och god framkomlighet, utan i högre grad även systemets långsiktiga tillförlitlighet.

Natos operationer och värdlandsstöd kommer också att innebära förändrade godstransportflöden där stora volymer kan komma att behöva transporteras genom Sverige på kort tid. Detta ökar vikten av motståndskraftiga transportlösningar, då det i dagsläget inte går att veta mängder och när i tid dessa kommer att infalla.

Osäkerheter kring elektrifiering av den tunga lastbilstrafiken

Trafikverket bedömer att det kommer att ske ett betydande genombrott för elektrifierade tunga transporter under planperioden. Dock råder det fortfarande osäkerheter kring hur det kommer att ske och hur det kommer att påverka transportproducenterna rent operativt.

Endast runt en procent av den tunga lastbilsflottan i Sverige är elektrifierad i slutet av 2024. Den pågående elektrifieringen av transporter ställer nya krav på transportörer, som måste utveckla sina produktionssystem givet de nya fordonen och laddinfrastrukturens egenskaper. Fordonsindustrins utbud av elfordon ökar dock stadigt, samtidigt som tidiga erfarenheter pekar på fördelar såsom förbättrad arbetsmiljö. Förtroendet för laddinfrastruktur och elnät växer, vilket skapar bättre förutsättningar för investeringar.

Sammantaget väntas elektrifieringen av fjärrtransporter leda till högre fasta kostnader, men lägre rörliga kostnader. Det kan även påverka konkurrens-förhållandena mellan trafikslag, genom högre kostnader för lastbil på kort sikt som dock minskar på längre sikt.

Ökad automatisering är i huvudsak annat än självkörande fordon

Möjligheter till lägre kostnader och till ökad tjänstekvalitet är de två stora drivkrafterna bakom utvecklingen av automatisering inom godstransportsystemet. Potentialen och utvecklingen av automatisering är inte avgränsad till autonoma (självkörande) fordon. De områden där automatisering bedöms ha potential inom

planperioden är utvecklingen av avancerade förarstödsystem, automatisering i noder och processer. Automatisering i noder kan röra sig om automatiskt plock, sortering eller hantering av produkter och försändelser, automatisk lastning och lossning och liknande. Exempel på automatisering i processer är obemannad mottagning av leveranser.

Ett brett genomslag av självkörande större fordon bedöms inte sannolikt inom överskådlig framtid annat än inom smala nischapplikationer. Automatisering av sista-milen leveranser med hjälp av små automatiserade fordon och farkoster, som till exempel leveransrobotar eller drönare, bedöms kunna ske i specifika nischer och för små volymer.

Stabila transportmönster väntas i de svenska hamnarna

Under 2010-talet har utvecklingen av svenska hamnar präglats av stabilitet i godsvolymer och antal anlöp, med undantag för pandemiåret 2020. Ett skäl är att svenska hamnar i regel uppfyller funktionen av en ”gateway” till sitt lokala eller regionala omland. Sverige har ett femtiotal allmänna hamnar vilket möjliggör en spridd distribution av gods. Den historiska trenden visar på en utveckling där det inte har skett någon ökad koncentration av sjöfarten till färre hamnar i Sverige.

Framåt är en sannolik utveckling en fortsatt ökning av containerhantering. Containerhamnarna kommer därför sannolikt att spela en än mer central roll i det svenska godstransportsystemet. Ökad containerisering bedöms driva utvecklingen mot större centralisering till färre hamnar i det segmentet. Samtidigt är det sannolikt med en ökad specialisering av hamnar, där vissa hamnar fokuserar mer på specifika typer av gods eller tjänster. Att vissa hamnar (och flygplatser) är viktiga för totalförsvaret och för försörjning av landet i kris kan bidra till att bevara den diversifierade hamnstrukturen.

Andra trender

Andra trender som beskrivs i underlagsrapporten (Trafikverket 2025:119) är:

- Majoriteten av de lätta lastbilarna används för annat än att frakta gods
- Digitalisering ger effektivare logistik
- E-handeln kan skapa transporteffektiv tillgänglighet
- Införande av digitala automatkoppel (automatisk koppling av godsvagnar som ökar säkerheten) ett stort tekniksprång för godstågen
- Sjöfarten styrs av marknaden
- Sjöfarten effektiviseras genom ny teknik.

2.3 Kapacitetsutnyttjande

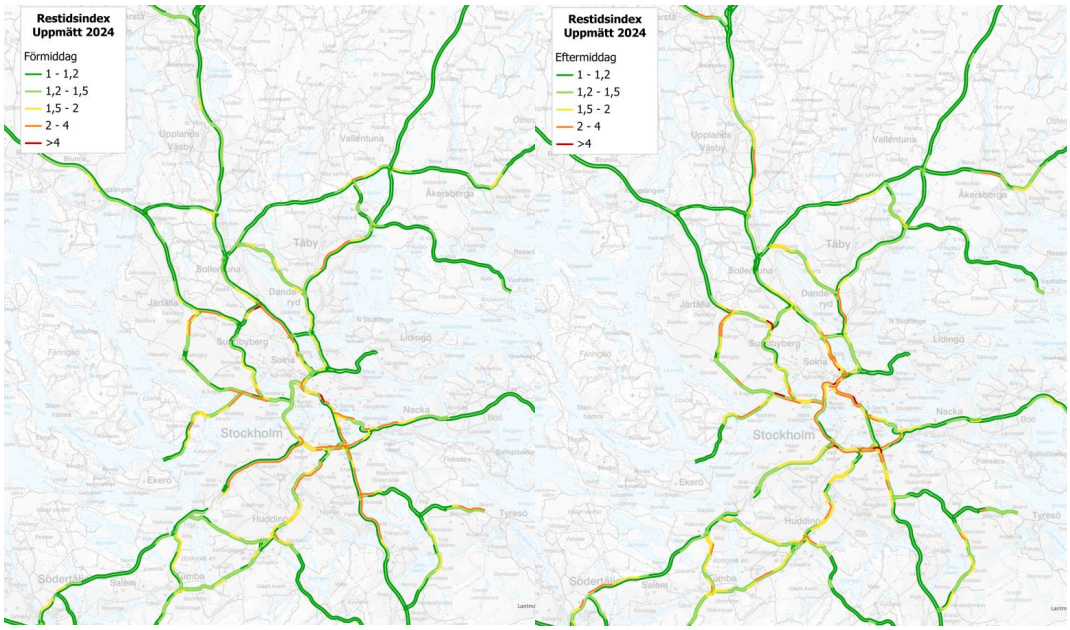
Den väntade utvecklingen av resor och transporter som beskrivits ovan kommer att leda till ett ökat utnyttjande av vägar och järnvägar. I detta avsnitt redovisar vi därför vår bedömning av hur kapacitetsutnyttjandet för gods- och person-transporter i de statliga väg- och järnvägsnäten kommer att utvecklas fram till 2045. Vår bedömning utgår från åtgärderna i nationell plan 2022–2033 (även om de slutförs efter 2033) och utgör ett underlag för våra prioriteringar.

Väg

Vi bedömer att kapacitetsbegränsningar på vägsidan främst är en storstads-problematik, varför framställningen begränsas till det. Då det finns osäkerheter i prognosmodellen görs vår bedömning av framtida trafik med stöd av 2024 års uppmätta framkomlighet.

Vägkartorna nedan visar restidsindex ett vardagsmedeldygn i de tre storstads-områdena år 2024 och 2045. För 2045 har hänsyn tagits till åtgärder i nationell plan 2022–2033. Restidsindex visar förhållandet mellan restid i högtrafik och lågtrafik, där ett högt index är liktydigt med stor fördröjning till följd av trängsel. Gul färg innebär att restiderna kan vara dubbelt så långa som i lågtrafik, och röd färg att de kan vara mer än fyra gånger så långa. Notera att kartorna endast visar större vägar! Kartorna med uppmätt restidsindex är ett medelvärde mellan 06:30-09:30 på förmiddagen och 15:00-18:00 på eftermiddagen.

För 2024 visar kartorna för Stockholm betydande trängsel, särskilt på E4 genom länet. Eftermiddagen är särskilt trängseldrabbad.

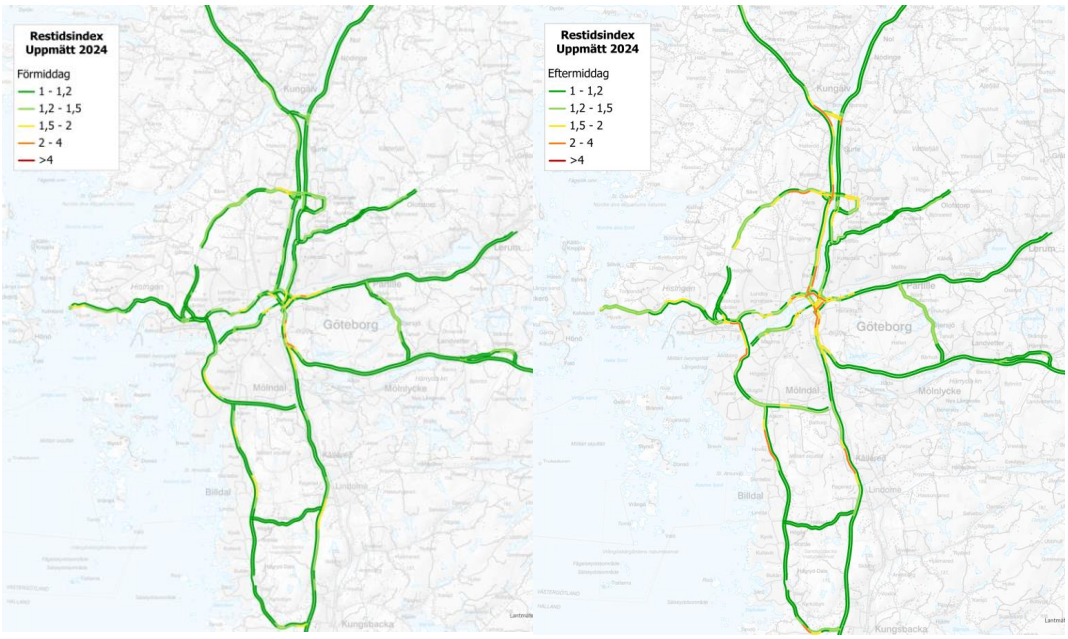


Figur 13. Uppmätt restidsindex i Stockholmsområdet 2024. Indexet är ett medelvärde mellan 06:30-09:30 på förmiddagen och 15:00-18:00 på eftermiddagen.

Fram mot 2045 förskjuts trängseln delvis ut från de centrala delarna och ökar för stråk som leder mot Förbifart Stockholm. Som framgår av kartan är betydande delar av Förbifart Stockholm orange 2045, vilket innebär en betydande trängsel i högtrafik. Huruvida denna trängsel hamnar i förbifarten är osäkert. Det kan snarare vara de stråk som leder fram mot förbifarten som blir ytterligare trängseldrabbade. Utöver det väntas de flaskhalsar som finns 2024 förvärras. Trafikverkets förslag till nya investeringar rymmer kapacitetsförstärkningar kopplade till Förbifart Stockholm, som bidrar till att förbättra kapaciteten.

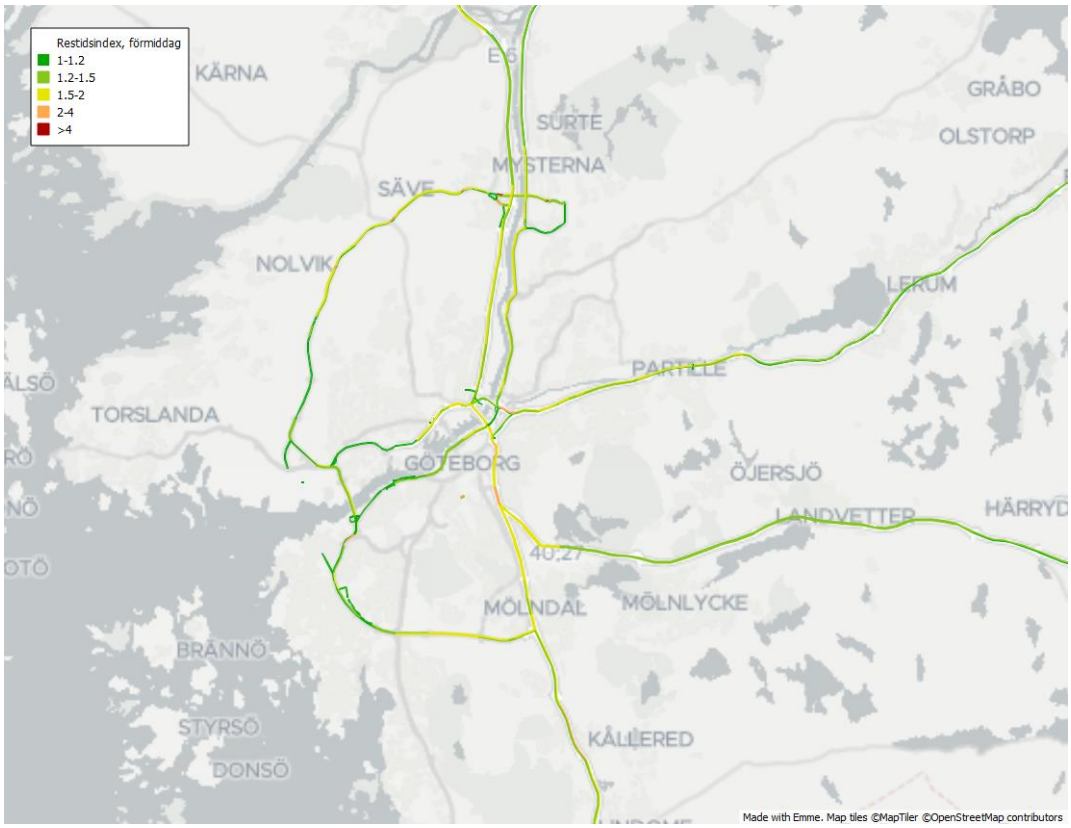
Figur 14. Beräknat restidsindex ett vardagsmedeldygn i Stockholmsområdet år 2045.

För Göteborg visar kartorna för 2024 ett högt restidsindex på E6 genom Göteborg. Likt Stockholm är trängseln som mest omfattande under eftermiddagen. Inom Västsvenska paketet har större satsningar på väg genomförts, exempelvis Marieholmstunneln som är en ny tunnel under Göta älv, samt utbyggnad av busskörfält längs infarterna till Göteborg. Kapacitetsförstärkningar har gjorts på södra delen av Hisingsleden och även Lundbyleden byggs ut med syfte att förbättra tillgängligheten till Göteborgs hamn. Trängselskatten är fortsatt ett viktigt verktyg för att använda trafiksystemet så effektivt som möjligt. För Göteborgsområdet ingår i planförslaget omfattande satsningar på utökad järnvägstrafik, genom exempelvis Västlänken och ny järnväg Göteborg-Borås, inklusive bibana Mölnlycke.



Figur 15. Uppmätt restidsindex i Göteborgsområdet 2024. Indexet är ett medelvärde mellan 06:30-09:30 på förmiddagen och 15:00-18:00 på eftermiddagen.

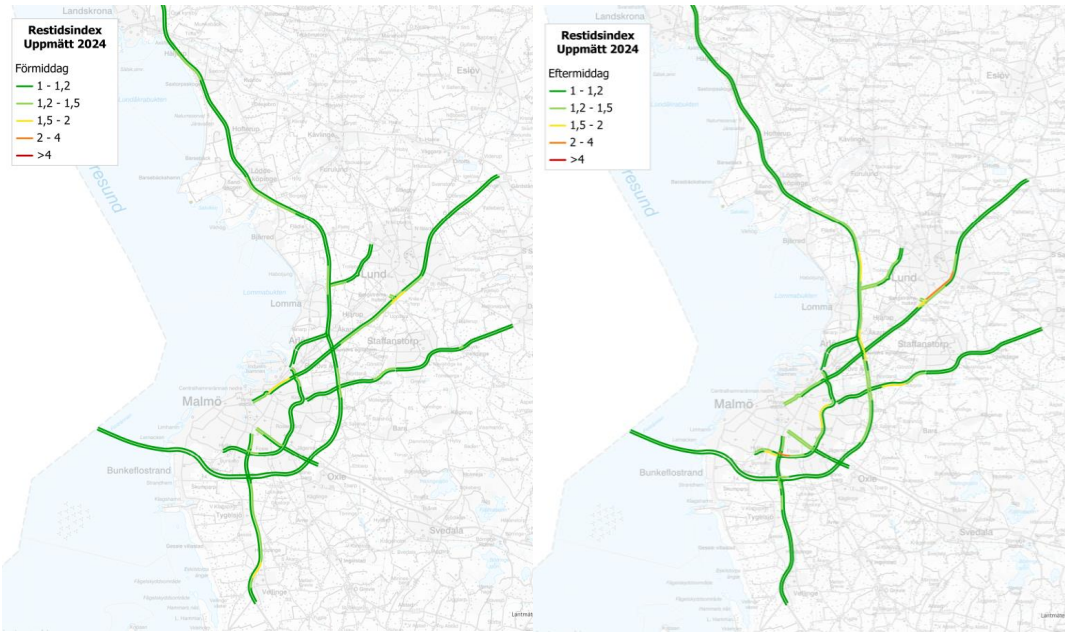
Göteborgskartan för 2045 visar att trängseln kommer att öka på de trängselpåverkade vägarna, men främst att trängseln kommer att sprida sig längre ut i stråken in mot Göteborg som idag inte är påverkade av trängsel.



Figur 16. Beräknat restidsindex ett vardagsmedeldygn i Göteborgsområdet år 2045.

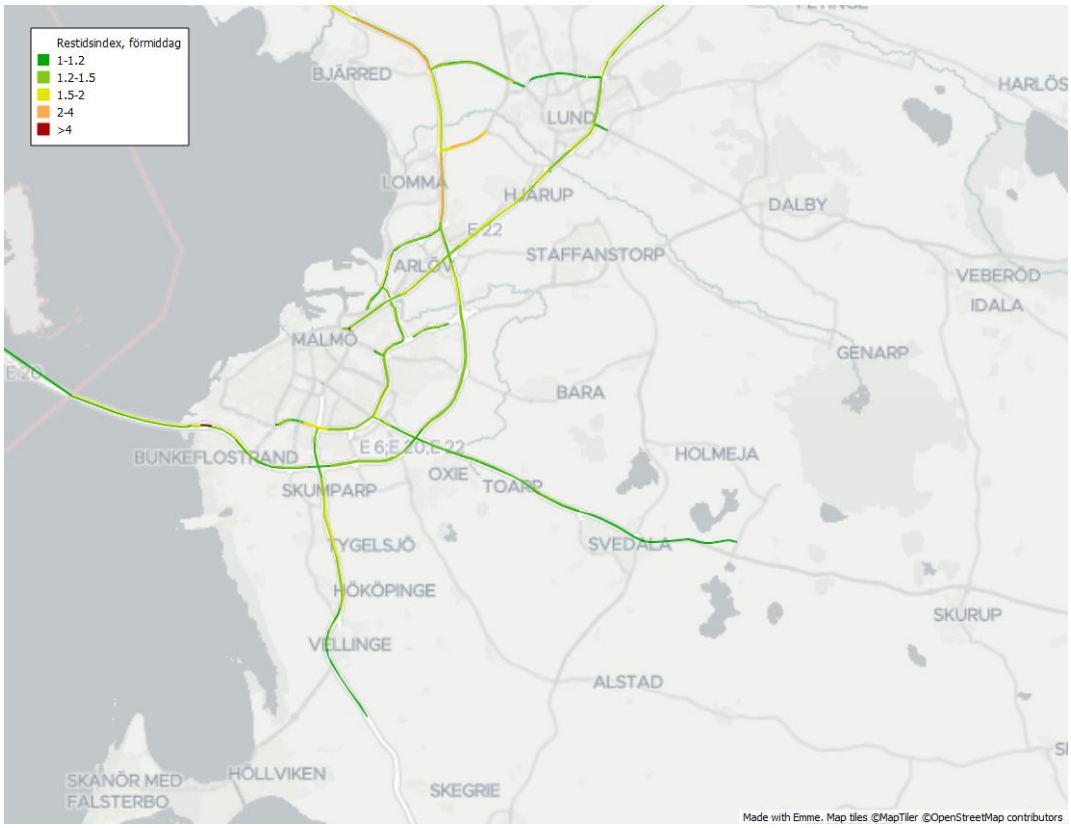
För Malmö visar kartorna för 2024 viss trängsel utmed E6[10]. Även här är eftermiddagen mer trängseldrabbad än förmiddagen.

[10] Den indikerade trängseln på E22 förbi Lund under 2024 beror på ett vägarbete med nedsatt hastighet samt en avstängd avfart. Arbetet pågår fram till maj 2026.



Figur 17. Uppmätt restidsindex i Malmöområdet 2024. Indexet är ett medelvärde mellan 06:30-09:30 på förmiddagen och 15:00-18:00 på eftermiddagen.

Kartan för 2045 visar ett högt restidsindex på E6 norr om Arlöv. I detta planförslag föreslår Trafikverket ett additionskörfält mellan trafikplats Alnarp och trafikplats Lomma, vilket förbättrar kapaciteten.



Figur 18. Beräknat restidsindex ett vardagsmedeldygn i Malmöområdet år 2045.

Järnväg

Järnvägstrafiken ökar i snabbare takt i många delar med högt kapacitetsutnyttjande än kapaciteten byggs ut. Vissa sträckor som idag har kapacitetsbegränsningar förbättras dock genom objekt som ingår i nu gällande plan, exempelvis Lund–Hässleholm och Norrköping–Linköping. Detta framgår i kartan (Figur 19) på så sätt att kapacitetsbegränsningarna bedöms vara små eller obetydliga (grön färg).

Ur ett stråkperspektiv kvarstår emellertid kapacitetsbegränsningar på ganska stora delar av Västra och Södra stambanorna. Detsamma gäller Ostkustbanan, Värmlandsbanan, Norge-Vänerbanan och Bergslagsbanan. I dessa stråk riskerar alltså kapaciteten att begränsa trafikutvecklingen.

Trafikverkets förslag till nya investeringar ökar kapaciteten på Värmlandsbanan och Norge-Vänerbanan. Det finns också lönsamma åtgärder som skulle öka kapaciteten på Södra stambanan, men som inte har kunnat inrymmas.

Figur 19. Kapacitetsbegränsningar med Basprognos 2045

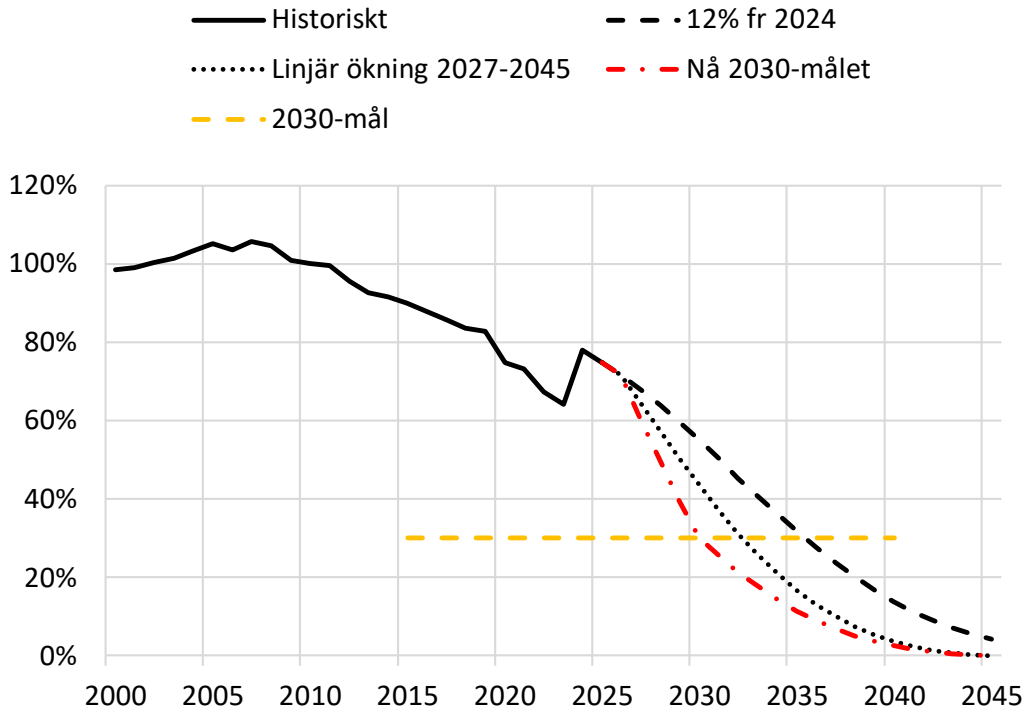
2.4 Trafiksäkerhet och klimat

Två andra viktiga utgångspunkter för planförslaget är hur transportsektorns utsläpp av växthusgaser och trafiksäkerheten väntas utvecklas.

Sveriges långsiktiga klimatmål är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, och därefter uppnå negativa utsläpp. På väg dit har Sverige ett etappmål som anger att utsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med minst 70 procent 2010–2030. Dessutom måste Sverige som en del av EU:s klimatpolitik minska utsläppen inom den så kallade ESR-sektorn, där inrikes transporter ingår, med 50 procent 2005–2030. Trafikverket har sedan tidigare presenterat analyser som visar att det går att nå klimatmålen genom en kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel och dämpad bränsledriven trafik.

Det finns osäkerheter i hur snabbt utsläppen inom transportsektorn kommer att minska. Det klart största bidraget till minskade utsläpp kommer från elektrifieringen av fordonen, som i hög grad drivs av EU:s utsläppskrav på nyregistrerade fordon.

Figur 20 visar hur utsläppen beräknas minska med tre olika antaganden om hur stor andel av fossila bränslen som ersätts av biodrivmedel: konstant 12 procent (ungefär som idag), linjär ökning från 12 procent 2026 upp till 100 procent 2045, respektive ökning från 12 procent 2026 upp till den andel som krävs för att nå 2030-målet, sedan linjär ökning till 2045.



Figur 20. Utsläpp från vägtransporter relativt 2010.

Det klimatpolitiska ramverket, som beslutats av en bred majoritet i Sveriges riksdag, utgör en viktig förutsättning för hur olika aktörer kommer att agera i framtiden. Flera kraftfulla styrmedel har redan införts för att styra mot de klimatmål som beslutats och en förstärkt styrning är att förvänta. Inför beslut om förutsättningarna för Basprognos 2024 bedömde Trafikverket därför, liksom inför Basprognos 2020, att det Klimatpolitiska ramverket skulle betraktas som ”beslutad politik”. Den beslutade inriktningen stöds av EU:s mål och styrmedel som beslutats inom Fit for 55. EU-initiativen pekar på att hela EU ställer om och att det kommer att komma direktiv som Sverige måste efterleva fram till det huvudsakliga prognosåret 2045.

Detta betyder dock inte att infrastrukturåtgärder saknar betydelse i klimatpolitiken. Infrastrukturåtgärder kan bidra till att klimatmålet uppnås kostnadseffektivt, dvs. infrastrukturåtgärdernas klimatrelaterade effekter värderas i förhållande till utsläppsminskande åtgärder som verkar genom förändringar av fordonsflottan, bränslekvaliteter och människors beteenden. I slutändan är det rimligt att klimatåtgärder i form av infrastrukturåtgärder i en klimatpolitisk kontext varken värderas högre eller lägre än andra åtgärder som kan minska utsläppen av växthusgaser lika mycket.

I prognosen för år 2045 antas den del av trafiken som ännu inte är elektrifierad helt drivas av fossilfria drivmedel (främst biodrivmedel). Dessa är dyrare än fossila drivmedel vilket dämpar det de bränsledrivna trafikvolymerna, eftersom körkostnaden blir högre. Basprognosen behöver av beräkningstekniska skäl ha en linjär utveckling mellan basår och prognosår. Trafikutvecklingen dämpas också i viss mån av andra antagna utvecklingar, bland annat de omfattande järnvägsinvesteringar som ingår i nationell plan och en fortsatt koncentration av befolkningen till tättbebyggda områden.

Liksom i tidigare års planförslag ser vi även den här gången att nationell infrastrukturplanering endast kan påverka trafikens klimatpåverkan på marginalen i förhållande till de totala utsläppen från inrikes transporter. I och med att de direkta utsläppen av växthusgaser i Trafikverkets basprognos antas vara i princip noll år 2045 till följd av elektrifiering och fossilfria drivmedel blir det något missvisande att redovisa klimateffekter enbart vid år 2045, eftersom planförslagets effekter vid 2045 då är noll. Därför redovisas i kapitel 9 samt i Miljökonsekvensbeskrivningen dels ackumulerade utsläpp från att investeringarna öppnar för trafik, dels förändring av trafikarbete till följd av planförslaget. Detta visar på storleksordningar och relationer – se vidare avsnitt 9.4.

Antaganden om elektrifiering och värdering av koldioxidutsläpp påverkar analyserna av infrastrukturinvesteringar framförallt genom att körkostnaden

påverkas och därmed transportkostnaderna för olika trafikslag. I ett separat PM[11] beskrivs mer i detalj hur de samhällsekonomiska kalkylerna påverkas av förändrade antaganden om elektrifiering, fossilfria drivmedel samt värderingen av klimatrelaterade utsläpp.

Slutsatsen är att klimatutsläppen generellt har mycket liten betydelse i samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser för de allra flesta infrastrukturinvesteringar, jämfört med exempelvis restider och trafiksäkerhet. Detta skulle gälla även om Trafikverket hade utgått från en långsammare elektrifiering och en högre värdering av utsläpp. Det finns dock vissa objekt där valet av metod kring klimatmål och värdering skulle kunna vara mer betydande. Detta handlar framförallt om åtgärder kopplat till elektrifiering av järnvägssträckor samt sjöfartsinvesteringar, där kostnaden och klimatprestandan hos den framtida drivmedelsanvändningen får ett större genomslag i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen.

I inriktningsunderlaget gjorde Trafikverket bedömningen att planerade infrastrukturåtgärder och kommande fordonsutveckling inte räcker för att nå trafiksäkerhetsmålen för 2030. Kommande fordonsteknik har stor potential, men den ger störst nytta efter år 2030 eftersom det tar tid att byta ut fordonsparken. Denna bedömning kvarstår. Själva planförslaget bidrar till ett trafiksäkrare transportsystem, men har en marginell påverkan på etappmålen – se vidare avsnitt 9.4.

[11] Hantering av klimat i basprognos 2024 och ASEK 8, Trafikverkets diarienummer TRV 2025/66948.

3 Gränsöverskridande planering

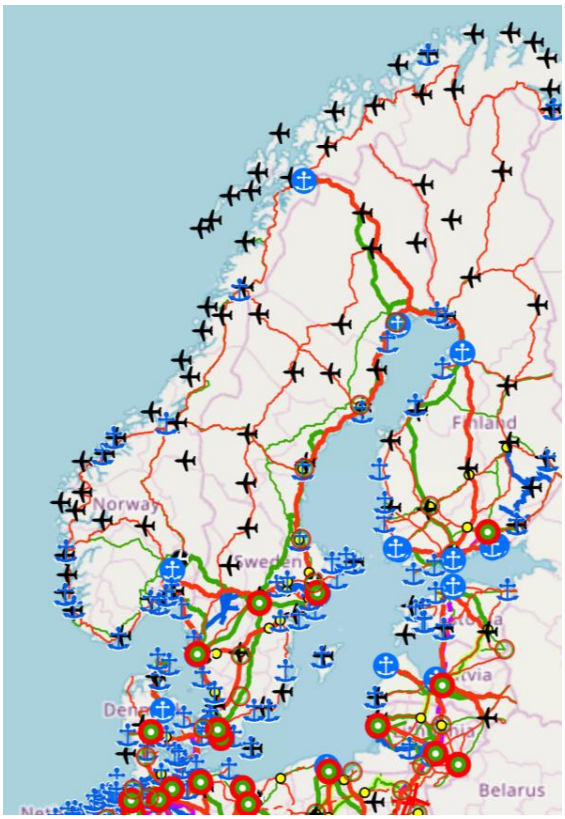
Det här kapitlet beskriver några aspekter av gränsöverskridande transportplanering. Det beskriver kort innebörden av TEN-T-förordningen, som är en central del av EU:s gemensamma transportpolitik, och redogör för nordisk samplanering och det nordiska myndighetssamarbetet för transportplanering.

3.1 Europeisk transportpolitik

EU:s politik för det transeuropeiska transportnätet grundar sig på den så kallade TEN-T-förordningen, som trädde i kraft 18 juli 2024[12]. Förordningen är ett viktigt instrument för att planera och utveckla transportinfrastrukturen i EU och är också styrande för fördelning av medel från Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF) – Se avsnitt 11.3. Det övergripande målet för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet är att skapa ett sammanhängande multimodalt unionsomfattande transportnät av hög kvalitet. Man understryker också vikten av den territoriella sammanhållningen genom att säkerställa tillgänglighet och konnektivitet för alla regioner i unionen, även för landsbygdsområden och glesbefolkade områden. Målen i förordningen ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen, men understryker ytterligare den europeiska och gränsöverskridande dimensionen.

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) består av infrastruktur för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar, sjötransporter, vägtransporter, lufttransporter och multimodala transporter. Nätet i Sverige består av två nivåer, stomnätet och det övergripande nätet. En mellanliggande nivå, det utvidgade stomnätet, förekommer inte i Sverige. Omfattningen redovisas i tabeller och kartor i förordningens bilagor. Figur 21 visar en schematisk karta över TEN-T-nätet i Norden hämtad ur EU-kommissionens digitala system TENtec. Fullständig teckenförklaring finns i förordningen, men sammanfattningsvis är röda linjer vägnätet, gröna linjer järnvägsnätet och blå linjer inre vattenvägar. Det finns också symboler för hamnar, flygplatser och järnvägs-/vägterminaler.

[12] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).



Figur 21. Schematisk karta över TEN-T-nätet i Sverige (ur EU-kommissionens digitala system TENtec).

Sverige har åtagit sig att utveckla nätet så att det uppfyller förordningens riktlinjer, under förutsättning att det ryms inom tillgängliga ekonomiska resurser. I TEN-T-förordningens kartor finns ett antal nya länkar i näten som av den svenska regeringen tagits med som utpekade sträckor för utbyggnad. Förordningen innehåller också krav för infrastrukturen för alla transportslag. Kraven i förordningen ska uppfyllas år 2030 (i vissa fall 2040) för stomnätet och 2050 för hela det övergripande nätet.

Trafikverket har i ett regeringsuppdrag som redovisades våren 2025 analyserat kraven i TEN-T-förordningen[13]. Resultaten av analyserna visar att Sverige för vissa områden redan idag uppfyller kraven. För andra områden finns det gap och sammanfattningsvis uppfyller TEN-T-nätet inte i alla delar följande krav:

- Det ska vara möjligt att köra upp till 740 meter långa godståg.
- Godstågen ska kunna köra i 100 km/tim på en viss andel av stomnätet för godstrafik.

[13] Trafikverket Kraven för TEN-T, Analys och åtgärder, regeringsuppdrag. TRV 2025:051.

- Persontågen ska kunna köra i 160 km/tim på en viss andel av stomnätet för persontrafik.
- Järnvägsnätet ska vara utrustat med signalsystemet ERTMS.
- Stomnätet för väg ska vara mötesseparerat.
- Korsningarna på stomnätet för väg ska vara planskilda.

I avsnitt 9.7 sammanfattas hur planförslaget bidrar till kraven i TEN-T-förordningen.

3.2 Nordisk samplanering av infrastruktur

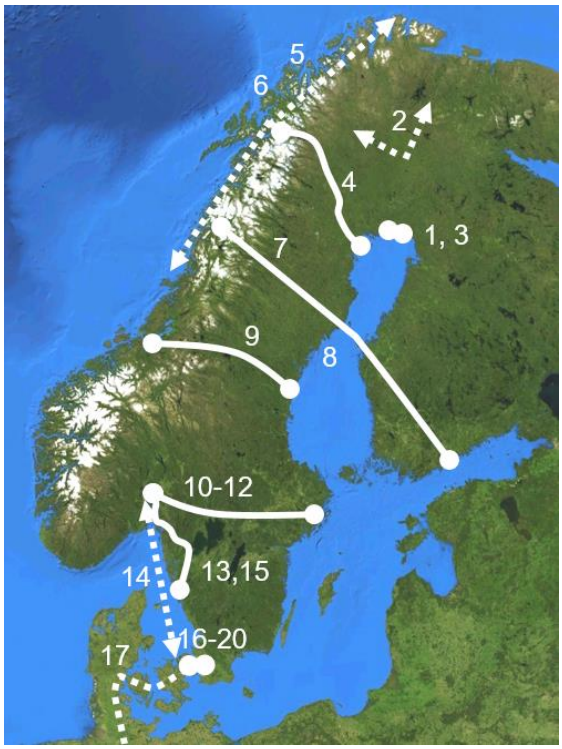
I planeringen av de gränsöverskridande relationerna pågår kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna på ömse sidor om gränserna. Trafikverket koordinerar också gruppen Nordiskt myndighetssamarbete om transportplanering (NMT). I gruppen ingår de nordiska myndigheter som har ansvar för att ta fram underlag till den nationella transportplaneringen för väg och järnväg i Norge, Finland, Danmark och Sverige. Myndigheterna som deltar är:

- Jernbanedirektoratet och Statens vegvesen, Norge
- Traficom och Trafikledsverket (Väylävirasto), Finland
- Banedanmark och Vejdirektoratet, Danmark
- Trafikverket, Sverige.

I gruppen representeras myndigheterna av nationella planeringschefer eller motsvarande.

Samarbetet syftar bland annat till att skapa en löpande dialog för att bidra till samsyn om flaskhalsar i transportsystemet och brister i gränsöverskridande relationer. Syftet är också att myndigheterna ska kunna dela med sig av information och diskutera sina underlag, förslag till åtgärder och nationella transportplaner – speciellt för gränsöverskridande transport- och reserelationer.

I Figur 22 visas genomförda och pågående gränsöverskridande studier och regeringsuppdrag.



Figur 22. Genomförda och pågående gränsöverskridande studier och regeringsuppdrag.

Studierna och uppdragen är:

1. Haparanda–Torneå, 2015
2. Jäämeren rata–Arctic Railway, feasibility study, 2018
3. Railways with a European track gauge in northern Finland, 2025
4. Fördjupad ÅVS Malmbanan, dubbelspår Kiruna–Riksgränsen, 2015
5. KVU for transportløsninger i Nord-Norge, 2023
6. KVU Nord-Norgebanen, 2023
7. Studie över E12 stråket Mo i Rana–Umeå–Helsingfors, med fokus på delen genom Sverige, 2016
8. Kvarken Fixed Connection Feasibility Study, 2025
9. ÅVS Mittstråket, Sundsvall–Östersund (–Trondheim), 2014
10. ÅVS stråket Stockholm–Oslo, 2017
11. KVU Kongsvingerbanan, 2020
12. Mulighetsstudie av jernbaneforbindelsen Oslo–Stockholm, 2022
13. Oslo–Göteborg, Utvikling av jernbanen i korridoren, 2016
14. Nattog mellom Oslo og København, 2022

15. Uppdrag att utreda förutsättningarna för åtgärder på järnvägen på stråket Göteborg–Oslo, 2023
16. Prognoser och kapacitet för resande och transporter över Öresund, 2017
17. Regeringsuppdrag Längre tåg inkl. Malmö–Hamburg godståg 835 meter, 2020
18. Regeringsuppdraget att utreda nattåg till Europa, 2020
19. Strategisk analys av en ny fast förbindelse Helsingör–Helsingborg, 2021
20. Kapacitet och redundans för transporter över Öresund, 2024
21. Nordiskt prognossamarbete, pågår.

Ett annat samarbete är Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC). Inom detta pågår ett arbete med att ta fram en beredskapsstrategi för det nordiska transportsystemet. Syftet är bland annat att utveckla och förbättra det nordiska samarbetet kring gränsöverskridande transportinfrastruktur som är viktig för totalförsvaret.

4 Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet

I detta kapitel beskrivs åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter och val av trafikslag och färdmedel, det vill säga sådana åtgärder som tillhör fyrstegsprincipens inledande steg. Sådana åtgärder syftar till att det befintliga transportsystemet och infrastrukturen nyttjas effektivare, säkrare och med mindre påverkan på miljön.

4.1 Planering enligt fyrstegsprincipen

Åtgärder i steg 1 och 2 påverkar åtgärder i steg 3 och 4

Transportsystemets funktion påverkas av mycket mer än den fysiska infrastrukturen. Det är många olika aktörer och intressenter som påverkar och påverkas av transportsystemets funktion och användning. Det gör att det finns många andra sätt att förbättra funktionaliteten i transportsystemet än att bygga ny infrastruktur.

Ett sätt är att öka förståelsen och medvetenheten om strategiskt viktiga områden inom transportsystemet, samt att utveckla och sprida information och kunskap som kan påverka beteenden, beslut eller åtgärder. Vi kallar sådana åtgärder för informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder. Dessa åtgärder ryms inom de två första stegen i fyrstegsprincipen som är tänk om (steg 1) och optimera (steg 2). Det innebär att vi i första hand överväger åtgärder som påverkar efterfrågan av transporter, i andra hand åtgärder som gör att transportsystemet används på ett mer effektivt sätt. Om det inte är tillräckligt, bygger vi om (steg 3) eller bygger nytt (steg 4).

Eftersom transportsystemet omfattar många aktörer, är det också viktigt med samverkan. Genom en mer effektiv, aktörsgemensam planering av målpunkters lokalisering i relation till varandra och ett ökat nyttjande av digitala lösningar, kan belastningen på infrastrukturen minska. Då minskar också behovet av att bygga ut den. Att arbeta med tillgänglighet i samverkan med andra aktörer är alltså ett exempel på åtgärder enligt steg 1 och 2, som påverkar behovet av åtgärder enligt steg 3 och 4.

Många åtgärder i steg 1 och 2 utförs och finansieras av andra aktörer, och i fråga om fysiska åtgärder (i princip åtgärder i steg 2) förekommer även statlig medfinansiering. Vad gäller icke-fysiska åtgärder (åtgärder i steg 1) anser Trafikverket att förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera inte medger stöd till sådana åtgärder som utförs av kommuner och regioner. Däremot utför Trafikverket åtgärder i steg 1 som bygger på särskilda regeringsuppdrag (se vidare avsnitt 4.2).

Fyrstegsprincipen vägleder arbetet

Fyrstegsprincipen vägleder Trafikverkets arbete på alla nivåer, och den innebär att möjliga förbättringar prövas stegvis. Det handlar helt enkelt om att se till att resurser används på ett klokt sätt och att åtgärder i transportsystemet bidrar till en hållbar samhällsutveckling.

Fyrstegsprincipen har tillämpats redan i de åtgärdsvalsstudier som har föregått de åtgärder vi redovisar. Den tillämpas också i planeringsskeden som följer när den nationella planen är beslutad. Vi kan till exempel informera om en ny cykelväg när den har öppnats för trafik. Vi arbetar också med så kallad ”mobility management” under byggskeden, för att informera om alternativa färdvägar eller avstängningar.

4.2 Pågående informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder

Tidigare har informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder finansierats inom den nationella planen. Från och med 2026 gäller inte det längre. Därför föreslår vi inga nya informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder i den här planen, utan redovisar endast redan pågående eller precis avslutade uppdrag.

Vi effektiviserar godstransporterna

Det finns stor potential att effektivisera godstransporterna och därmed transportsystemet som helhet. Regeringen arbetar strategiskt för att förbättra förutsättningarna för godstransporter, och fokus ligger på att skapa ett transport-system som är intermodalt, effektivt, fossilfritt, resurssnålt och robust.

Trafikverket har haft och har ett antal regeringsuppdrag som handlar om ökad intermodalitet och effektivitet i godstransporterna. Några exempel är:

- Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter 2018–2021 (TRV 2018/93255).
- Uppdrag Horisontella samarbeten genom datadelning för ökade fyllnadsgrader och transporteffektivitet 2018–2029 (TRV 2018/92707).
- Uppdrag ”Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, 2018–2024 med förlängning till 2027 inklusive gröna sjöfartskorridorer”. Åren 2018–2024 är slutrapporterade (TRV 2018/93261).
- Uppdrag att fram en trafikslagsövergripande handlingsplan för att förbättra förutsättningarna för långväga godstransporter. Trafikverket ska redovisa uppdraget enligt följande: en första redovisning senast den 1 december 2025, årliga redovisningar av genomförandet 2026–2028 (senast den 31 mars varje år), samt en slutredovisning senast den 1 februari 2029 (TRV 2025/56568).

- Uppdrag att redogöra för behovet av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga vägnätet för att uppnå sammanhängande godsstråk 2025–2026. Trafikverket ska senast den 9 januari 2026 lämna en skriftlig redovisning av uppdraget till Regeringskansliet (TRV 2025/56566).

Vi ökar trafiksäkerheten på vägarna

I nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029 föreslog Trafikverket ett nytt uppdrag om medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken. Förslaget var att informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder skulle genomföras inom områden där kunskap, acceptans och beteende är särskilt viktiga, exempelvis hastigheter, användning av skyddsutrustning samt alkohol och droger.

När regeringen fastställde den nationella planen i maj 2018 beslutades att förslaget skulle genomföras. Regeringen bedömde att 230 miljoner kronor skulle fördelas till ökad trafiksäkerhet och mobilitet som tjänst under planperioden. I mars 2019 gav regeringen sedan Trafikverket det formella uppdraget att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom området medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj varje år fram till och med 2029. Vid den senaste återrapporteringen konstaterades bland annat att långsiktighet är en förutsättning för att beteendeförändringar ska vara möjliga att uppnå. Tillsammans kan insatserna ge stegvisa förflyttningar mot den kunskapshöjning eller beteende-påverkan som eftersträvas.

Vi arbetar med förutsättningar för aktiva transporter

I regleringsbrevet för år 2024 fick Trafikverket i uppdrag att samverka med relevanta aktörer om förutsättningar för aktiva transporter, det vill säga gång och cykling. Trafikverkets roll i samverkansarbetet är att stödja motsvarande arbete i regioner och kommuner genom vägledningar och exempel. Bakgrunden till uppdraget är ett förslag ur slutbetänkandet från Kommittén för främjande av fysisk aktivitet, SOU 2023:29: ”Varje rörelse räknas – hur skapar vi ett samhälle som främjar fysisk aktivitet?”

Att öka fysiskt aktiva resor genom gång och cykel har en tydlig koppling till de transportpolitiska målen, både till funktionsmålet och till hänsynsmålet. Funktionsmålet handlar om att ge alla en grundläggande tillgänglighet, och i hänsynsmålet uttrycks att transportsystemet ska bidra till ökad hälsa. Det finns en bred samsyn om att ökad gång och cykling har potential att bidra till utvecklingen av ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Många kommuner och organisationer har uttalade ambitioner att öka andelen resande med gång, cykel och kollektivtrafik, men trenden pekar nedåt. Myndigheten Trafikanalys följer upp fysiskt aktiva resor, och vid uppföljningen för 2024 visade indikatorn en negativ utveckling. Enligt cykelbokslutet för år 2023 finns också en statistiskt säkerställd minskning av antalet cykelresor sedan år 2019.

Förutsättningarna för gång och cykling behöver förbättras för att öka användningen av dessa transportmedel. Genom att främja gång och cykling kan man öka människors fysiska aktivitet och därmed förebygga sjukdomar och förbättra hälsan.

Inom området aktiva transporter pågår sedan tidigare dialoger i samverkansgrupper och olika forum, både internt och externt. Syftet med uppdraget är att omhänderta potentialen med samverkan för att systematiskt förbättra förutsättningarna för aktiva transporter.

4.3 Stadsmiljöavtal

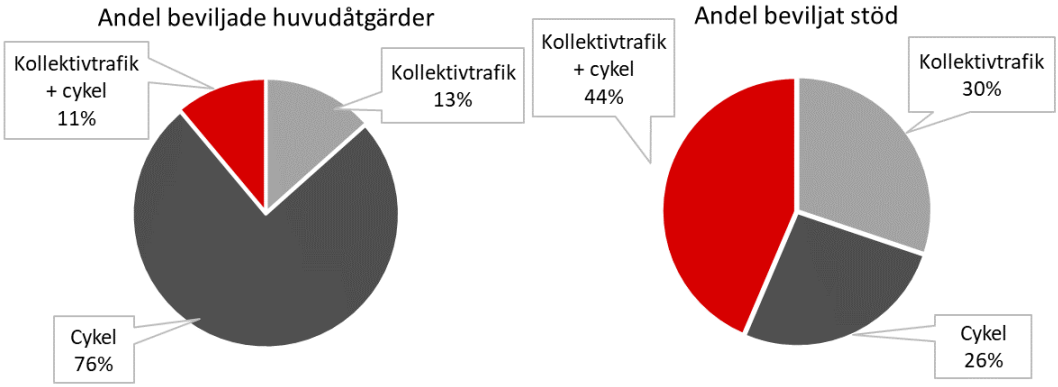
Mellan 2015 och 2023 kunde kommuner och regioner ansöka om stöd från Trafikverket för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallade stadsmiljöavtal. Regeringen har beslutat att avveckla stadsmiljöavtalen, men pågående avtal kommer att fortsätta tills de löper ut.

I direktivet till inriktningsplaneringen för planperioden 2026–2037 gavs Trafikverket i uppdrag att redovisa en utvärdering av genomförda satsningar genom stadsmiljöavtalen till dess. I inriktningsunderlaget, som redovisades i januari 2024, redogjorde Trafikverket för en enklare enkätundersökning och angav att en större utvärdering kommer att beskrivas i planrevideringen för 2026–2037. I det här avsnittet redovisas därför vad stödet har gått till och vilken effekt det har gett.

Stödet har gått till att förbättra kollektivtrafik och cykeltrafik

Totalt har Trafikverket beviljat stöd för 7,6 miljarder kronor till de ansökningar som kom in under perioden 2018–2023. Den geografiska spridningen är stor och både storstadskommuner och landsbygdskommuner har beviljats stöd.

I Figur 23 visas hur de beviljade åtgärderna och det beviljade stödet har fördelats per kategori. Cykelåtgärderna är flest till antalet, men de motsvarar en mindre del av det beviljade stödet. Den största andelen beviljat stöd har gått till kombinerade kollektivtrafik- och cykelåtgärder, som är mer komplexa och större i omfattning än cykelåtgärderna.



Figur 23. Andel beviljade huvudåtgärder och beviljat stöd per åtgärdskategori i de ursprungliga besluten 2018–2023. Till vänster visas den procentuella fördelningen för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt kombinerade kollektivtrafik- och cykelåtgärder (totalt 342 åtgärder) och till höger visas fördelningen av kostnader för åtgärderna (totalt 7,6 miljarder kronor).

I de stadsmiljöavtal som tecknades 2018–2023 ingick 734 så kallade mot-prestationer. Motprestationer är olika typer av åtgärder som kommunen eller regionen genomför för att komplettera och förstärka åtgärderna som finansieras av stadsmiljöavtalet. De ska bidra till att främja en ökad andel hållbara transporter i staden. Nästan hälften av motprestationerna var riktade mot gång-, cykel- och kollektivtrafikinfrastruktur samt hastighetsanpassning och utformning av gator.

Under 2024 utvärderade Trafikverket de stadsmiljöavtal som beviljades under perioden 2018–2023. Utvärderingen visar att avtalen har möjliggjort för en snabbare utbyggnadstakt av kommunal och regional infrastruktur för cykel och kollektivtrafik.

Hittills har endast en liten andel av de beviljade åtgärderna fullföljts. Det gäller främst avtal som beviljades i den tillfälliga satsningen för cykelåtgärder 2021–2022. Dessa avtal är mindre omfattande än de stadsmiljöavtal som beviljats i de ordinarie utlysningarna och som oftare innehåller mer omfattande åtgärder och mot-prestationer.

För de slutförda avtalen kan vi se att resandet med gång-, cykel- och kollektivtrafik har ökat och att biltrafiken minskat i de punkter där mätningar gjorts. Resultatet tyder på att resandet med aktiva färdmedel har ökat, vilket innebär positiva hälsoeffekter. Effekten på biltrafik totalt sett är osäker eftersom det inte har gjorts mätningar i större områden, men tydliga minskningar av biltrafik har uppmätts i utvalda punkter. Därmed bör även utsläpp av koldioxid ha minskat. I de slutförda avtalen ingår 34 kilometer ny cykelinfrastruktur och drygt 100 hastighetssäkrade gång- och cykelpassager.

Kommuner och regioner vittnar om att åtgärder för hållbart resande kan genomföras tidigare och i större omfattning tack vare stadsmiljöavtalen. Ny och förbättrad infrastruktur för gång-, cykel- och kollektivtrafik har lett till fler resmöjligheter, större ytor för de hållbara trafikslagen och mer attraktiva stadsmiljöer. Tillsammans med exempelvis motprestationer i form av mobility management (beteendepåverkande insatser) anses insatserna ha stimulerat till ökat hållbart resande. Det är rimligt att anta att stadsmiljöavtalen också bidrar till ett mer jämställt och socialt hållbart transportsystem genom förbättrade möjligheter att resa med cykel och kollektivtrafik. Satsningar på cykel- och kollektivtrafikåtgärder gynnar även barns möjligheter att självständigt resa till och från skola och aktiviteter.

Trafikverkets bedömning är därmed att medfinansiering från stadsmiljöavtal har bidragit till ökad takt i omställningen till ett mer hållbart resande.

Stödet betalas ut till 2029

Även om stadsmiljöavtalen ska avvecklas har Trafikverket åtaganden om att betala ut stöd för redan beviljade stadsmiljöavtal som löper över flera år, i vissa fall till 2029.

Utöver de beviljade stadsmiljöavtalen har ett avtal (Ultunalänken) på 900 miljoner kronor från stadsmiljöavtalens budget beslutats via förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. För Ultunalänken beräknas stöd i nuläget betalas ut till 2029.

För närvarande uppgår intecknade medel 2025–2029 till knappt 5,5 miljarder kronor, varav cirka 4,7 miljarder kronor ligger under åren 2026–2029. För de renodlade stadsmiljöavtalen finns det ett maximalt stödbelopp enligt Trafikverkets beslut för respektive avtal. Stödet för Ultunalänken indexuppräknas däremot löpande vilket innebär att stödbeloppet i det fallet kommer att öka årligen.

Avtal som tecknades till och med 2022 kunde vid beviljandet slutföras senast 2029. I den nationella planen för 2022–2033 beslutades att Trafikverket får fördela medel till stadsmiljöavtal till och med 2027. Av beslutet framgår också att för tidigare beviljade avtal gäller de tidpunkter för utbetalning som tidigare har avtalats. De stadsmiljöavtal som beviljades 2023 behöver därför vara slutförda senast i december 2027. Beslutet innebär också att redan tecknade stadsmiljöavtal med sluttid 2027 eller tidigare, inte kan förlängas efter 2027. Förändrad konjunktur, prisökningar samt förseningar i Trafikverkets projekt i några enstaka avtal har påverkat framdriften för beviljade åtgärder. Detta gör att det i flera fall finns behov av att senarelägga sluttiden till 2028 eller 2029 för åtgärder som i dagsläget har sluttid 2027.

Vissa åtgärder som beviljades stöd innan den nationella planen för 2022–2033 beslutades, kommer att slutföras först i december 2029. Det innebär att det sista stödet inte kommer att kunna betalas ut förrän 2030, eftersom de fakturor som inkommer sent på året inte hinner redovisas till Trafikverket 2029. Vi ser därför behov av att kunna betala ut stöd även efter 2029 – se vidare avsnitt 7.7.

Andra delen: Förslag

Hur ska vi använda pengarna? I den här delen hittar du våra konkreta förslag till åtgärder i transportsystemet, utifrån ramarna som regeringen slagit fast.

5 Fördelning av medel i sammanfattning

Alla uppgifter om kostnader uttrycks i prisnivå 2025 om inte annat sägs. Tabell 3 sammanfattar Trafikverkets planförslag. Där anges också vilka avsnitt i rapporten som redovisar motiv till och konsekvenser av planförslaget. Planförslagets samlade effekter beskrivs i kapitel 9.

Planförslaget innebär en stor ökning av medel till vidmakthållande väg. Ramen föreslogs av regeringen i infrastrukturpropositionen och beslutades av riksdagen, och motiveras med att det finns stora behov av underhåll och reinvesteringar av väginfrastrukturen. Det anges också att underhåll ska prioriteras, det eftersatta underhållet på väg ska återtas och en fortsatt utbyggnad ska göras till bärighetsklass BK4. I planförslaget ökas därför alla delar av vidmakthållande väg. En särskilt stor ökning föreslås för bärighetshöjande åtgärder. Skälet är att under planperioden kunna upplåta större delen av vägnätet för den högsta bärighetsklassen BK4, att åtgärda de allvarligaste riskerna med ett ändrat klimat samt att kraftigt kunna minska de tillfälliga bärighetsnedsättningarna under tjällossning. En stor ökning föreslås även för bidrag till enskild väghållning, för att bidragsandelen i praktiken ska kunna vara oförändrad mot tidigare.

Ramen för vidmakthållande järnväg ökar också, och även den föreslogs av regeringen i propositionen och beslutades av riksdagen. Motiveringen är att underhåll ska prioriteras och allt det eftersatta underhållet på järnväg ska återtas i den utsträckning som är möjligt under perioden. Vidare sägs att takten i införandet av det nya signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) och avvecklingen av det nuvarande ATC-systemet ska öka.

Även den totala ramen för utveckling av statens transportinfrastruktur blir större och föreslogs av regeringen i propositionen och beslutades av riksdagen. Av den totala utvecklingsramen på drygt 600 miljarder kronor är närmare 100 miljarder i praktiken givna. Det gäller medel till länsplaner, räntor och amorteringar samt bidrag (till Öresundsbron, stadsmiljöavtal och drift av flygplatser).

För återstående områden finns större frihetsgrader. Det gäller medel till namngivna investeringar, trimning och miljö samt forskning och innovation. Översiktligt kan sägas att vi har valt att prioritera trimning och miljö högt, och därför föreslår en kraftig ökning jämfört med gällande plan. Skälen är att sådana åtgärder ofta har hög samhällsekonomisk lönsamhet, kan ge effekt på relativt kort sikt samt att det för trafiksäkerhet och riktade miljöåtgärder finns kvantifierade målnivåer eller krav som bör uppfyllas. Ytterligare skäl är att vi föreslår att bidrag till ombordutrustning för ERTMS och teknikutveckling ska ingå i detta område samtidigt som gränsen för vad som är namngivna investeringar har höjts.

Medlen till forskning och innovation föreslår vi läggs på samma nivå som i gällande plan, eftersom möjligheten att finansiera forskning inom transportområdet är av stor betydelse för att säkerställa en långsiktigt hög måluppfyllelse. Medlen för namngivna investeringar föreslår vi ska öka. Det beror dels på att det finns en stor volym investeringar som i praktiken redan är given (de investeringar som tillhör prioriteringsgrund 1–3, se avsnitt 1.1), dels på att det finns många samhälls-ekonomiskt lönsamma investeringar (som tillhör prioriteringsgrund 4) som skulle kunna inrymmas i planen. Även med den föreslagna höjningen av ramen kvarstår många lönsamma investeringar som inte ryms i planförslaget.

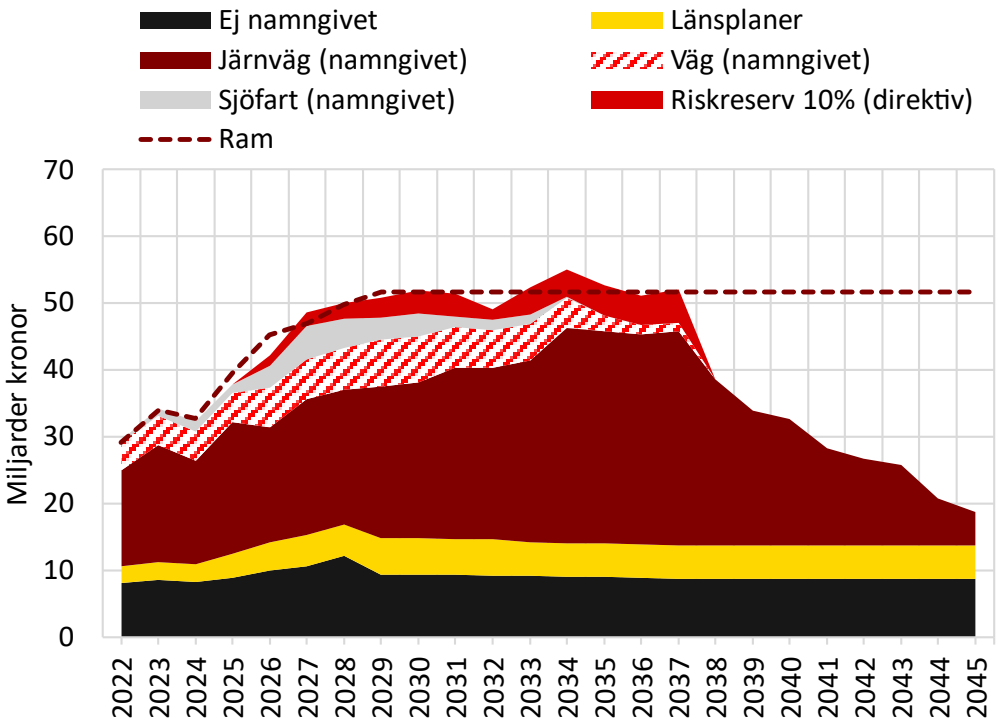
Trafikverket har föreslagit att bärighetshöjande åtgärder som särredovisas i Tabell 3 bör flyttas till anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur samt att ersättning till Öresundsbrokonsortiet flyttas till anslag 1:2, Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Regeringen har också föreslagit det i budgetproposition 2026.

Tabell 3. Planförslagets delar samt i vilket avsnitt de beskrivs. Miljarder kronor, avrundat.

	Plan 2022–2033 i prisnivå 2021	**Plan 2022–2033 i prisnivå 2023**	**Flyttad förvaltning**	**Plan 2022–2033 i prisnivå 2025**	**Förändring**	**Trafikverkets planförslag**	**Avsnitt**
Vidmakthållande av transportsystemet							
Vidmakthållande väg	195	235	-10	228	126	354	6.1
Varav							
- Drift och underhåll vägar	162	195	-10	187	96	283	
- Bärighetshöjande åtgärder	0	0	0	0	30	30	
- Bärighet vägar (ej bärighetshöjande)	18	22	0	22	-11	12	
- Bidrag till enskild väghållning	15	18	0	18	12	30	
Vidmakthållande järnväg	166	200	-26	176	34	210	6.2
Varav							
- Vidmakthållande järnväg	164	198	-26	174	35	208	
- Bidrag Inlandsbanan	2	3	0	3	-1	2	
Summa Vidmakthållande av transportsystemet	**361**	**435**	**-36**	**404**	**160**	**564**	

	Plan 2022–2033 i prisnivå 2021	Plan 2022–2033 i prisnivå 2023	Flyttad förvaltning	Plan 2022–2033 i prisnivå 2025	Förändring	Trafikverkets planförslag	Avsnitt
Utveckling av transportsystemet							
S:a namngivna investeringar i nationell plan (>150mkr)	297	358	-2	360	72	432	7.1, 7.2
Varav							
- riskreserv 10 %				0	39	39	7.3
Trimnings- och miljöåtgärder (<150 mkr)	40	48	0	48	22	70	7.4
Varav							
- Teknikutveckling				0	1	1	7.4
- ERTMS ombordutrustning				0	3	3	7.4
Länsplaner	42	51	-2	49	12	61	7.5
Övrig verksamhet	33	40	-19	22	-4	18	
Varav							
- Forskning och innovation	7	8	-1	7	0	7	7.6
- Planering, stöd och myndighetsutövning (upphör)	16	19	-18	2	-2	0	
- Ersättning till Öresundsbrokonsortiet	4	5	0	5	0	5	7.7
- Stadsmiljöavtal	6	7	0	7	-3	5	4.3, 7.7
Räntor och amorteringar	26	26	0	26	-1	24	7.8
Summa Utveckling av transportsystemet	**437**	**523**	**-23**	**504**	**100**	**604**	
Driftsbidrag till flygplatser	1	1	0	1	1	3	7.7
Summa Utveckling av transportsystemet inkl. icke statliga flygplatser	**439**	**524**	**-23**	**505**	**102**	**607**	
Total	**799**	**959**	**-59**	**909**	**262**	**1 171**	

Genomförandet av vissa investeringar fortsätter efter planperiodens slut, och belastar därmed även kommande planperioder. Det gäller framför allt införandet av järnvägens nya signalsystem samt några mycket stora järnvägsinvesteringar. Figur 24 visar den ungefärliga fördelningen av kostnaderna i utvecklingsanslaget sett över tid. Exakt hur kostnaderna för olika investeringar fördelas över tid ändras löpande, men figuren ger en bild av hur mycket medel som binds upp efter planperiodens slut. Med ett antagande att ramen samt anslag till länsplaner och övrigt ej namngivet (trimningar med mera) är oförändrade även efter 2037 betyder det att två tredjedelar av medlen under fyraårsperioden efter detta planförslags slut (2038–2041) är uppbundet.



Figur 24. Kostnader i utvecklingsanslaget över tid (2025 års prisnivå, ungefärlig fördelning). Streckad linje (Ram) visar utfall och ram enligt budgetunderlag 2025.

6 Vidmakthållande av transport-infrastrukturen

6.1 Vägsystemet

Här beskrivs föreslagna satsningar på drift och underhåll med mera på väg. Mer information finns i underlagsrapporten om vidmakthållande väg (Trafikverket 2025:113). Där finns också en läsanvisning med svar på ett antal frågor som ställs i regeringens direktiv.

Drift och underhåll, bärighetsåtgärder samt bidrag till enskild väghållning ingår

I vidmakthållande väg ingår drift och underhåll av det statliga vägnätet, bärighetsåtgärder samt ett uppdrag att dela ut bidrag till enskild väghållning.

Drift avser den verksamhet som behöver genomföras för att vägsystemet löpande ska fungera. Exempel är trafikledning och anläggningsövervakning.

Bärighetsåtgärder är funktionshöjande åtgärder i vägsystemet som görs i syfte att vägen ska klara en tyngre belastning året runt utan att en onormalt hög nedbrytningstakt riskeras. Det bidrar också till att minska emissioner och till ökad trafiksäkerhet genom att samma transportarbete kan genomföras med färre fordon. Bärighetsåtgärder består främst av förstärkning av broar eller vägar, men det inkluderar även åtgärder för att klimatanpassa väganläggningen.

Underhållsverksamhet omfattar förebyggande och avhjälpande underhållsåtgärder, reinvesteringar samt övrig skötsel av anläggningen, exempelvis städning av rastplatser och bevakning.

Samhällsekonomisk lönsamhet är vägledande för prioritering

I Tabell 4 redovisas samlat vårt förslag till fördelning av ramen för vidmakthållande väg. Prioriteringen utgår från de transportpolitiska målen och regeringens direktiv. I framtagandet av planen har samhällsekonomiska principer varit vägledande samt att vägsystemet ska fungera bra i hela landet. Det innebär att hela vägnätet prioriteras utifrån den funktion vägsträckorna har i systemet. Mer konkret är ambitionen att:

- Standarden på hela vägnätet successivt ska förbättras samtidigt som det eftersatta underhållet åtgärdas under planperioden.

- Befintliga anläggningar i vägsystemet vårdas för att säkerställa en god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i hela landet, med hänsyn till miljö och hälsa.
- En väl avvägd balans ska finnas mellan genomförande och framkomlighet. I framtagande av underhållsplanen ska framkomligheten i vägsystemet som helhet beaktas.
- Totalförsvarets behov ska beaktas.
- Utpekade miljötillgångar och klimatrelaterade behov prioriteras och integreras vid planering av underhålls- och reinvesteringsåtgärder.
- Andelen förebyggande underhåll ska öka i samband med att det eftersatta underhållet åtgärdas.
- Uppnå ökad kostnadseffektivitet med bättre kvalitet per satsad krona, vilket bland annat kan ske genom att nyttja möjligheten med elektrifiering, digitalisering och automatisering i högre omfattning.

Hur medlen närmare prioriteras beskrivs i underhållsplanen som sträcker sig över minst fyra år och uppdateras årligen.

En stor ökning görs

Under många år har tilldelade medel varit lägre än vad som krävs för att ta hand om den årliga nedbrytningen av väganläggningens tillstånd, vilket har medfört ett eftersatt underhåll. För att kunna återta det eftersatta underhållet under plan-perioden kommer Trafikverket att behöva genomföra betydligt mer åtgärder i form av förebyggande underhåll och reinvesteringar jämfört med tidigare.

Detta möjliggörs eftersom riksdagen har godkänt den ekonomiska ram som regeringen föreslagit i infrastrukturpropositionen för vidmakthållande väg, som täcker hela behovet av underhåll inklusive ett återtagande av eftersatt underhåll. En höjning av bärigheten på dagens BK1-vägnät till BK4 ryms också inom tilldelade medel. Ramen för vidmakthållande väg ökar, exklusive flyttade förvaltningsmedel, från 228 miljarder kronor i gällande plan till 354 miljarder kronor 2026–2037 i samma prisnivå. I Tabell 4 sammanfattas vårt förslag till fördelning av ramen för vidmakthållande väg.[14]

[14] Notera att av bärighetssatsningens totala föreslagna ram på 41 miljarder kronor är det 29,5 miljarder kronor som är av investeringskaraktär som i regeringsuppdraget om finansiell styrning av Trafikverket (TRV 2022/106118) föreslagits bör flytta till utvecklingsanslaget. I budgetpropositionen för 2026 föreslår regeringen att 1,9 miljarder kronor per år 2026–2028 flyttas till anslag 1:1 avseende bärighetshöjande åtgärder. Trafikverket har även i regeringsuppdraget föreslagit ytterligare förflyttningar från vidmakthållande väg till anslag 1:3 Trafikverket som inte har beaktats i Tabell 3.

Tabell 4. Ekonomisk sammanställning för vidmakthållande väg under perioden 2026–2037, miljoner kronor.

Väganläggningen	Väg-anläggningar	IT	Trafikledning och anläggnings-övervakning	Färja	Övrigt	Totala kostnader
Drift och underhåll av vägar	253 200	11 700	3 800	14 300		283 000
varav reinvestering	*40 000*	*1 300*	*300*			*41 600*
varav underhåll	*208 900*					*208 900*
varav drift	*4 300*	*10 400*	*3 500*	*14 300*		*32 500*
Bärighet och tjälsäkring	41 000					41 000
varav BK4	*27 000*					*27 000*
varav tjälsäkring	*9 000*					*9 000*
varav klimat-anpassning	*5 000*					*5 000*
Totalt	**294 200**	**11 700**	**3 800**	**14 300**		**324 000**
Bidrag till enskild väghållning					**30 000**	**30 000**
Totalsumma						**354 000**

Driftkostnader ökar med en mer avancerad väganläggning

Drift avser den verksamhet som behövs för att vägsystemet löpande ska fungera. Här ingår drift av väganläggningen, trafikledning och anläggningsövervakning samt färjedrift. Drift av väganläggningen gäller främst manövrering av öppningsbara broar, eldrift samt drift och underhåll av den vägnära it-anläggningen.

I förslaget ingår bland annat en satsning på att ställa om stora delar av färjedriften till fossilfri drift som ett led i transportsystemets klimatomställning. Trafikverket gör också en ökad satsning på digitalisering i hela vägsystemet som syftar till att bidra till framtida effektiviseringar. Det innefattar även tillkommande anläggningar, exempelvis förbifart Stockholm, vilket tillsammans bidrar till en relativt stor ökning av hur mycket som satsas på drift.

Bidraget till enskild väghållning ökar

Enskild väg är en väg som inte är allmän eller gata. De enskilda vägarna utgör en stor del av det svenska vägnätet och utgör kapillärer som ansluter mot de större

statliga vägarna. Vägunderhållet på det enskilda vägnätet bidrar till att säkerställa funktionaliteten även på dessa vägar och bidrar till en god tillgänglighet för både medborgare och näringsliv i hela landet. Det enskilda vägnätet kan även få stor betydelse för totalförsvaret i händelse av krig.

Väghållare för enskilda vägar är de fastigheter som har nytta av vägarna. Inom vidmakthållande väg finns tre typer av bidrag som en väghållare för enskilda vägar kan ansöka om: årligt driftbidrag, särskilt driftbidrag samt driftbidrag för färjeled. En enskild väg där väghållaren erhåller statligt bidrag nyttjas som en allmän väg. Trafikverket ger bidrag till cirka 23 000 enskilda väghållare, som tillsammans ansvarar för omkring 7 400 mil väg och 11 enskilda färjeleder.

Det årliga driftbidraget motsvarar 30–80 procent av en schablonkostnad, beroende på vägkategori. Planförslaget bygger på att bidragsprocenten ska vara oförändrad. Tidigare har dock bidragsprocenten i praktiken minskat. Skälet är att schablonkostnaden har höjts enligt Trafikverkets infrastrukturindex, vilket under lång tid har halkat efter ökningen av de marknadspriser som väghållarna behöver betala för att sköta vägarna. I planförslaget ingår också ett ökat utrymme för väghållarna att ansöka om så kallad särskild drift (kostnader för större underhållsprojekt och klimatsäkring). En höjning föreslås därför av anslagsnivån med cirka två tredjedelar jämfört med nuvarande plan.

De ekonomiska ramarna för bidrag till särskild drift som används för större underhållsåtgärder och som inte ryms inom det årliga driftbidraget har ökat i detta planförslag. Det innebär att det utöver det årliga driftbidraget finns utrymme till att genomföra större underhållsprojekt (som bärighet och beläggning). Det finns också möjlighet till fortsatt klimatsäkring av det enskilda vägnätet samt att genomföra åtgärder som ger en minskning av det eftersatta underhållet på broar över tid.

Underhåll består av flera delar

Underhåll består av flera delar: basunderhåll väg, vägyta-vägkropp, byggnadsverk, infrasystem, vägutrustning och sidoområde samt övrig underhållsverksamhet. Trafikverket redovisar årligen en mer detaljerad underhållsplan som publiceras på vår hemsida.

I planförslaget har Trafikverket tagit hänsyn till totalförsvarets behov av transportinfrastruktur. Drift och underhåll samt bärighetsåtgärder som beskrivs i planförslaget kommer också att bidra till totalförsvarets behov. I de ekonomiska sammanställningarna avsätts därför inte speciellt riktade medel till totalförsvaret, utan det aktuella behovet kommer att hanteras genom att totalförsvarets behov är en prioriteringsgrund vid planering av drift-, underhålls- och bärighetsåtgärder.

Basunderhåll väg innebär att genom daglig skötsel leverera en väl fungerande väganläggning här och nu. Tillsammans med det långsiktiga underhållet säker-

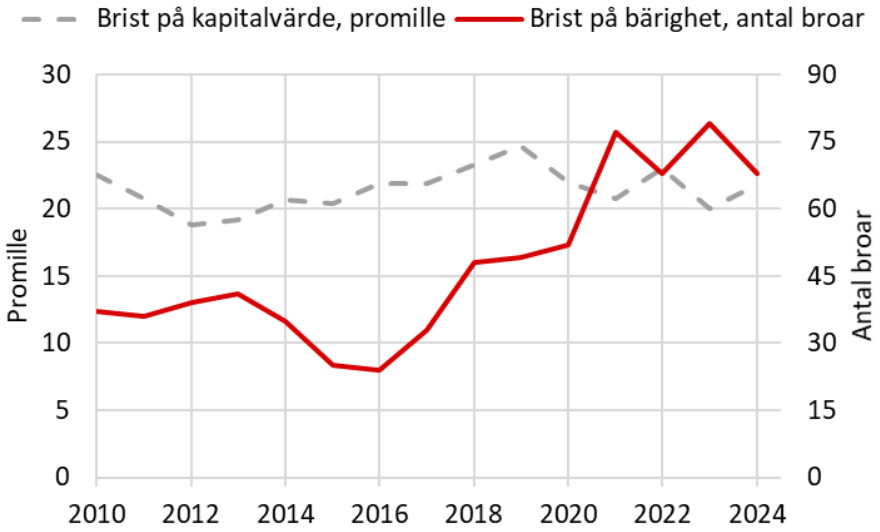
ställer den dagliga skötseln framkomlighet och trafiksäkerhet samt hanterar händelser såsom olyckor, översvämningar, ras, skred och stormar året runt. Vintertid ingår plogning och halkbekämpning i basunderhållet. Denna verksamhet behöver fungera dygnet runt och prioriteras därför högst inom den samlade underhållsverksamheten.

Inom *vägyta-vägkropp* ingår det långsiktiga underhållet av vägytan och vägkroppen inklusive geokonstruktioner och avvattningssystem som diken och vägtrummor på hela det statliga vägnätet. Även vägmarkering ingår i underhållet av vägytan.

I begreppet *byggnadsverk* ingår broar, tunnlar och övriga byggnadsverk. Det sistnämnda innefattar till exempel stödmurar, kajer och tråg. Brobeståndet är relativt gammalt, där 13 procent av antalet broar är byggda före förstatligandet av vägväsendet år 1944 och dimensionerat för relativt små trafiklaster. Cirka 35 procent av antalet broar är byggda före år 1965 då krav på luftinblandning i betongen infördes för att få en bättre frostbeständighet. Broar byggda före detta år har normalt dålig beständighet och för sådana broar är förebyggande underhållsåtgärder extra viktiga.

Figur 25 visar utvecklingen av brist på kapitalvärde[15] och brist på bärighet under de senaste 10 åren. Trenden med stadigt ökande brist på kapitalvärde har planat ut och det ligger sett över en längre period strax över 20 promille. På lång sikt är vår bedömning att indikatorn brist på kapitalvärde ska ligga mellan 15 och 25 promille för ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll. Ytterligare arbete kan behövas för att bestämma den optimala nivån med avseende på risk och årlig underhållskostnad. Även mängden nybyggda broar spelar in. Målet för brist på bärighet bör på sikt vara noll.

[15] Brist på kapitalvärde beskriver kostnaden för att reparera skador på broar i förhållande till återanskaffningsvärdet.



Figur 25. Brist på kapitalvärde (i promille av det totala beståndet) samt brist på bärighet (av antal broar).

Infrasystem innefattar alla tekniska installationer och ITS-utrustningar (intelligenta transportsystem) längs vägnätet som är anslutna med el. Exempel på tekniska installationer är styrsystem i tunnlar och öppningsbara broar, brandlarm, brand- och rökevakueringsfläktar, pumpar och belysning.

I teknikområdesgruppen *vägutrustning och sidoområde* ingår alla utrustningar, områden och byggnader som tillhör väganläggningen, men som inte ingår under någon annan teknikområdesgrupp. Här ingår även dagvattenbehandling och vattenskydd.

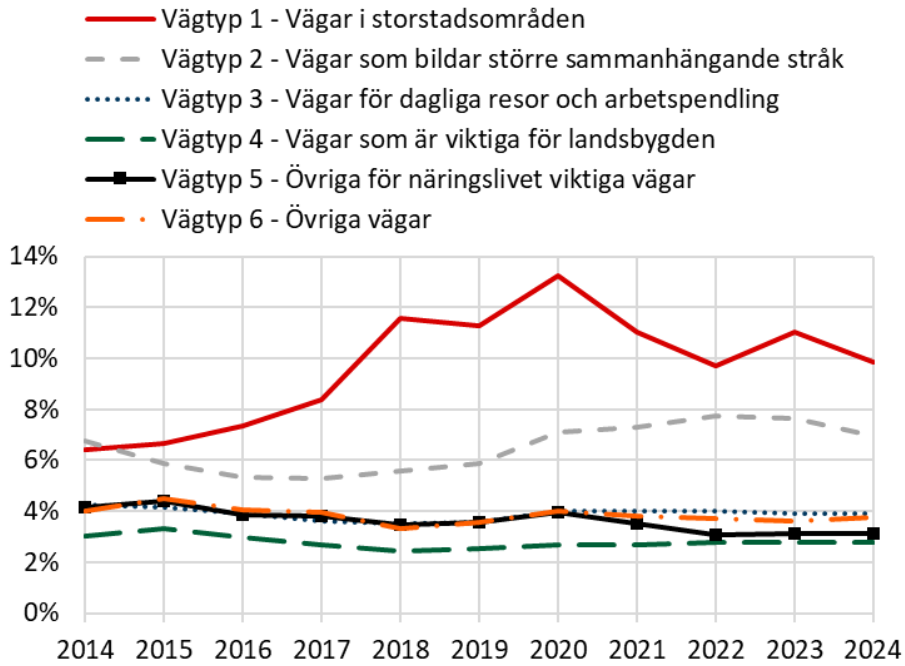
It- och telekominfrastrukturen används för att möjliggöra styrning av, och datainhämtning från, väganläggningen. Den används också för trafikledning, trafikinformation, anläggningsövervakning samt för drift- och stödsystem. Det förändrade omvärldsläget medför ett ökat behov av åtgärder inom området cybersäkerhet. Hotbilden ställer krav på tätare uppdatering av de system som styr våra anläggningar för att eliminera sårbarheter samtidigt som nya förmågor behöver etableras för att snabbt kunna upptäcka och hantera yttre hot såsom virusattacker, intrångsförsök och skadlig kod.

Förebyggande underhåll i takt med den årliga nedbrytningen

Regeringens målsättning är att det eftersatta underhållet ska återtas under planperioden samtidigt som väganläggningen vårdas och underhålls för att säkerställa en god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i hela landet, med hänsyn till miljö och hälsa. Trafikverket föreslår därför relativt stora

ramökningar för underhållet inom samtliga anläggningsdelar. Totalt ökar underhållsramarna med cirka 50 procent jämfört med nuvarande plan. De största bristerna finns inom området vägyta och vägkropp inklusive avvattningssystemet. Alla dessa delar samverkar dock och påverkar i slutändan nedbrytningen och tillståndet på vägytan. Inom dessa områden kommer också den största satsningen jämfört med nu gällande plan att ske. Alla teknikområden fyller dock sin funktion i vägsystemet. Exempelvis är infrasystem, vägutrustning och sidoområdena kritiska för trafikledning och trafikstyrning inklusive funktioner i tunnlar samt för information och trafiksäkerhet.

Delar av det belagda vägnätet har ett tillstånd som inte uppfyller underhållsstandarden, se Figur 26. Figuren är grupperad enligt Trafikverkets vägtyper, läs mer i en bilaga till underlagsrapporten om vidmakthållande väg (Trafikverket 2025:113). En avvikelse från underhållsstandarden indikerar att tillståndet är sämre än vad som är samhällsekonomiskt önskvärt. Behovet varierar över landet beroende på tillstånd. Det största behovet sett till tillståndet finns i norra Sverige på de mer lågtrafikerade delarna av vägnätet.



Figur 26. Nationellt tillstånd. Utveckling av andel avvikelse från underhållsstandard, fördelat på vägtyper (procent).

Trafikverket bedömer att de senaste årens försämrade tillståndsutveckling för vägytan i storstadsområden (vägtyp 1, se Figur 3) har stannat av. En relativt stor andel av vägytan i storstadsområden är dock fortfarande sämre än underhålls-

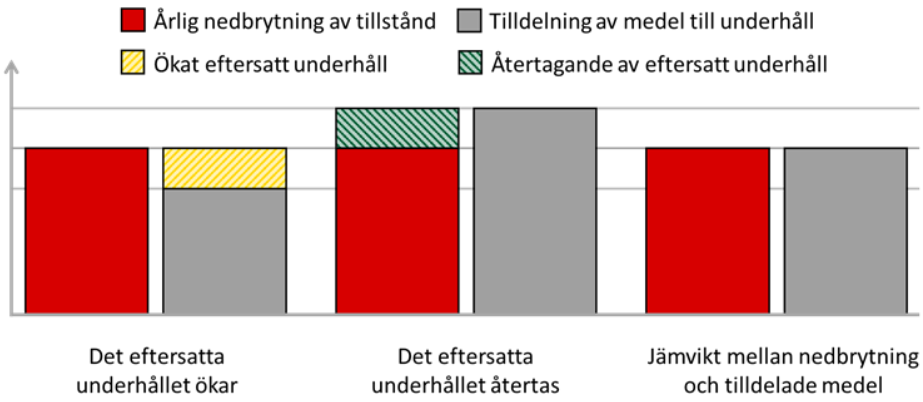
standarden. De vägarna utgör en mycket liten del av vägnätet, men de har mycket trafik och är dyra att åtgärda på grund av den hårda trafikbelastningen. Vägar som bildar större sammanhängande stråk (vägtyp 2, se Figur 26) har haft en negativ trend de senaste tio åren. Det gäller främst mötesfria vägar, som i allt högre grad avviker från underhållsstandarden. Mötesfria så kallade 2+1-vägar har generellt snabbare nedbrytning än vanliga vägar, framför allt en ökad spårdjupsutveckling på grund av ökad kanalisering av trafiken. I takt med att andelen mötesfria vägar ökat har även behovet av tätare beläggningsåtgärder ökat. Övriga vägtyper har haft en relativt stabil tillståndsutveckling de senaste åren enligt Figur 26.

Beläggningsunderhållet kommer att öka betydligt under planperioden jämfört med tidigare, och målsättningen är att återta allt eftersatt underhåll och fortsatt leverera ett bra tillstånd efter planperioden. Det avhjälpande underhållet kommer att minska och det förebyggande underhållet kommer att kunna genomföras i en takt som motsvarar den årliga nedbrytningen av tillståndet. Det förebyggande beläggningsunderhållet kommer fortsatt vara tillståndsbaserat och med den utökade ramen kommer även de mer lågtrafikerade delarna som tidigare prioriterats ned kunna omhändertas. För att genomföra rekonstruktioner och utbyten kostnadseffektivt och med liten trafikpåverkan, kommer nödvändiga reinvesteringar genomföras i samband med beläggningsåtgärder i så stor utsträckning som möjligt.

Eftersatt underhåll återtas fullt ut under perioden

För att inte tappa funktionalitet behöver vi underhålla väganläggningen i samma takt som den bryts ned. För vägnätet har ett eftersatt underhåll ackumulerats över längre tid, eftersom det har saknats medel att utföra tillräckligt mycket underhålls-arbeten. Det eftersatta underhållet beskriver behovet av underhåll i anläggningen som har passerat en tillståndsnivå som inte är godkänd och som ännu inte har åtgärdats. Det kan också vara en anläggningsdel där livslängden är passerad och ett utbyte ännu inte genomförts.

Figur 27 visar att det, med ökade ramar, finns utrymme att årligen åtgärda de delar som definieras som eftersatt underhåll. Det innebär att det eftersatta underhållet kan minskas successivt under planperioden, för att i slutet av perioden helt ha återtagits. Detta är något som bland annat Skogsindustrierna anfört som mycket angeläget.



Figur 27. Schematisk figur som beskriver underhållets nivå och dess påverkan på det eftersatta underhållet.

Genom att utföra rätt åtgärd i rätt tid kan det eftersatta underhållet hanteras parallellt med ett utförande av ordinarie underhåll. Med ökade ramnivåer kan mer underhåll genomföras vilket minskar det eftersatta underhållet. I början av planperioden kommer mycket underhåll att kunna utföras på det belagda vägnätet där en stor del av det eftersatta underhållet har att göra med vägytans tillstånd. Beläggningsunderhållet kommer att utföras över hela landet och på både högtrafikerade och lågtrafikerade vägar. Det eftersatta underhållet kommer att åtgärdas snabbare på de mer högtrafikerade delarna som en följd av kortare underhållscykler. Effekten kommer även att märkas snabbt på det lågtrafikerade vägnätet, då ett bättre förebyggande underhåll kommer att utföras där det tidigare till stor del enbart utförts avhjälpande underhåll. På det lågtrafikerade vägnätet kommer också grusvägarna att få ett betydligt bättre underhåll.

Genom att årligen följa storleken av det eftersatta underhållet inom respektive åtgärdsgrupp kommer underhållet kunna styras mot målet att det eftersatta underhållet är åtgärdat vid planperiodens slut.

Nya anläggningar ger ökade underhållskostnader

Enligt direktivet ska planförslaget redovisa underhållsbehov för större nya anläggningar som planeras att färdigställas under planperioden. De vanligaste tillkommande kostnaderna under de första åren efter att en åtgärd tagits i bruk är av karaktären skötsel och drift. Förebyggande underhåll och reinvesteringar är mindre omfattande de första åren, men kan förekomma i de anläggningar som har installationer eller system med korta livslängder.

För vägobjekt beräknas det tillkommande underhållsbehovet under planperioden till cirka 3,3 miljarder kronor. Förbifart Stockholm har enskilda beräkningar av det tillkommande underhållet och svarar för cirka 65 procent av detta för namngivna vägobjekt som tas i bruk under den kommande planperioden. En lista på vilka

kostnader varje namngivet objekt beräknas medföra finns i underlagsrapporten om vidmakthållande väg (Trafikverket 2025:113). Nio namngivna vägobjekt ligger i planförslaget som utredningsobjekt åren 2032–2037. Om dessa vägobjekt går vidare till ett utförande, där ny anläggning kan tas i bruk från 2038 eller senare, innebär det ett tillkommande underhåll på 17 miljoner kronor per år.

I bärighetssatsningen ingår utbyggnad av BK4, tjälsäkring och klimatanpassning

Bärighet är en vägteknisk term som anger den högsta last som kan accepteras med hänsyn till nedbrytningen av vägkonstruktionen, exempelvis uppkomst av sprickor eller djupgående deformationer. Trafikverket klassificerar vägnätet i olika bärighetsklasser på basis av hur väl vägen klarar belastningen för olika fordonssammansättningar.

Regeringens målsättning är att hela det statliga vägnätet som idag har bärighetsklass 1 (BK1) ska nå bärighetsklass 4 (BK4), vilket innebär att Trafikverket kommer att upplåta större delen av vägnätet för den högsta bärighetsklassen BK4 under planperioden. Trafikverkets ambition är att:

- Hela stamvägnätet ska vara upplåtet för BK4 år 2030, möjligen med vissa undantag i storstadsregionerna med hänsyn till andra pågående projekt och trafiksituationen.
- Hela det strategiska vägnätet för tung trafik ska vara upplåtet för BK4 år 2033. Vägnätet är utpekat tillsammans med näringslivet som det allra viktigaste att upplåta för BK4.
- Hela det statliga vägnätet som tidigare var upplåtet för BK1 ska i princip vara upplåtet för BK4 vid slutet av planperioden. Det kan dock finnas delar av dagens BK1-vägnät där det är mindre lämpligt att godstrafik går, exempelvis ur ett trafiksäkerhetsperspektiv eller av miljöhänsyn.

Prioriteringen av utbyggnaden för BK4 är i grunden baserad på samhällsekonomiska principer. Stamvägnätet är prioriterat utifrån att cirka hälften av trafikarbetet för godstransporter går på dessa vägar. Det bidrar också till en möjlighet att nyttja BK4 över hela landet och till att tillgängliggöra anslutningar till BK4-vägnätet till start och målpunkter för transporterna. Det bedöms dessutom bidra till positiva synergier för nyttjande av längre fordon. Det strategiska vägnätet är prioriterat utifrån att det är utpekat av näringslivet som särskilt viktiga godsstråk för tunga transporter även utanför stamvägnätet.

Trafikverket redovisar årligen en mer detaljerad genomförandeplan för BK4 som publiceras på Trafikverkets hemsida. I den redovisas den årliga tillväxten av BK4 på

vägnätsnivå med kartor för tre år framåt, och planerna längre framåt beskrivs i löpande text.

Klimatanpassning görs för att öka robustheten mot högre vattenflöden samt ökade ras- och skredrisker. Trafikverket planerar att satsa 5 miljarder kronor på detta under planperioden. Det handlar till exempel om extra skötsel av sidoområden, trädsäkring, erosionsskydd samt rensning och byten av trummor för avvattning. Ambitionen är att de allvarligaste riskerna som kan ge stora konsekvenser åtgärdas under planperioden.

Tjälsäkringsåtgärder är en viktig del i bärighetssatsningen för att bidra till en förbättrad framkomlighet året runt för tung trafik. Dessa åtgärder innebär att Trafikverket kan minska de tillfälliga bärighetsrestriktioner som till stor del orsakas av tjällossning. Vi planerar att satsa 9 miljarder kronor på tjälsäkring under planperioden, vilket kraftigt kommer att minska de tillfälliga bärighets-nedsättningarna. Behovet av tjälsäkringsåtgärder är störst under första halvan av planperioden.

6.2 Järnvägssystemet

Här beskrivs föreslagna satsningar på drift och underhåll med mera på järnväg. Mer information finns i underlagsrapporten om vidmakthållande järnväg (Trafikverket 2025:112). Där ges bland annat mer utförliga svar på ett antal frågor som ställs i regeringens direktiv.

Både förebyggande och felavhjälpande underhåll ingår

Vidmakthållande omfattar trafikledning, drift, underhåll och reinvesteringar på det statliga järnvägsnätet. Inom drift och underhåll finns flera typer av verksamheter som till sin karaktär skiljer sig åt men som samtidigt kan ha inbördes beroenden, vilket inverkar på planeringen och prioriteringarna.

En del av verksamheten handlar om att säkerställa de dagliga transporterna. I detta ingår exempelvis avhjälpande underhåll, trafikstyrning, trafikinformation och övrig drift. Denna verksamhet kräver en mer flexibel planering då den inkluderar allt från beredskap för att hantera olyckor och störningar till snöröjning.

En annan del av verksamheten bedrivs för att förvalta järnvägsanläggningen så att funktionaliteten både säkras här och nu och bibehålls på längre sikt. Det benämns förebyggande underhåll inklusive reinvesteringar. Det förebyggande underhållet är antingen tillståndsbaserat och utförs när anläggningen uppnått ett visst tillstånd, eller uförs enligt förutbestämda tidsintervall beroende på vilka egenskaper anläggningen har.

Järnvägsanläggningen är ett system med starka beroenden mellan de olika delarna som tillsammans levererar avsedd funktion. Det medför att inga åtgärdstyper kan

framhållas som mer angelägna än andra utifrån en ambition att upprätthålla den sammantagna funktionaliteten.

Förutsättningar för att trafiken ska fungera prioriteras högst

Högst prioriteras förutsättningar för att trafiken ska fungera. Det innebär för det första att grundläggande funktioner rörande framkomlighet, säkerhet, tillgänglighet och miljö ska säkerställas för hela det statliga järnvägsnätet. För det andra innebär det att förebyggande underhåll sker, i form av mindre utbyten och reparationer för att upprätthålla anläggningens tekniska tillstånd och minska risken för störningar.

Utöver dessa grundläggande principer gäller följande inriktning:

- Fortsätta återta det eftersatta underhållet på de fyra utpekade flödena Stockholm–Göteborg, Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn, Hallsberg–Luleå och Luleå–Narvik.
- Bibehålla funktionaliteten och återta delar av det eftersatta underhållet på övriga flöden.
- Öka robustheten på omledningsbanor, för redundans samt för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner och för att beakta totalförsvarets behov.
- Minska det eftersatta underhållet, med fokus på eftersatt underhåll som har direkt funktionspåverkan.
- Integrera klimatrelaterade behov och behov kopplade till våra miljötillgångar i planeringen av underhåll och reinvesteringar.
- Hantera artrika miljöer, bekämpa invasiva arter och värna biologisk mångfald i samband med underhållsåtgärder. Även befintliga skyddsåtgärder (buller och vatten) ska underhållas.

Lågtrafikerade banor som inte är viktiga för omledning kommer inte att prioriteras när det gäller återtagande av eftersatt underhåll och kommer därmed att få försämrad funktionalitet.

Underhåll prioriteras högt

Den ekonomiska ramen som riksdagen godkänt för vidmakthållande av järnvägsinfrastrukturen ökar från 176 miljarder kronor i gällande plan (i 2025 års pris) till 210 miljarder kronor för planperioden.

Från 2026 får Trafikverket ett större förvaltningsanslag, och förvaltningskostnader som tidigare belastat sakanslagen flyttas dit. Sakanslagen renodlas till att innehålla investerings-, underhålls- och driftkostnader. Justerat för flytten av förvaltningsmedel ökar anslaget för vidmakthållande järnväg med 18 procent. Genom att

sakanslaget därmed i praktiken ökar gör det att vi kan öka andelen återtagande av det eftersatta underhållet samt öka ambitionen att upprätthålla funktionaliteten. Till detta beräknas intäkter för banavgifter ge cirka 34 miljarder kronor under planperioden – se vidare kapitel 12.2.

Totalt uppgår därmed medel för drift och underhåll av statliga järnvägar för planperioden till 244,5 miljarder kronor. I Tabell 5 sammanfattas vårt förslag till fördelning av ramen för vidmakthållande järnväg.

Trafikverket har i regeringsuppdraget om finansiell styrning av Trafikverket (TRV 2022/106118) föreslagit ytterligare förflyttningar från vidmakthållande järnväg till förvaltningsanslag, men de har ännu inte beaktats i Tabell 5.

Tabell 5. Ekonomisk sammanställning för vidmakthållande järnväg under perioden 2026–2037, miljoner kronor (prisnivå 2025).

Drift och underhåll av järnväg	Anläggning	IT-anläggning	Trafikledning	Övrigt	Summa
Reinvesteringar	90 500	2 000			92 500
varav eftersatt underhåll	14 600				
varav ERTMS	20 000				
Underhåll	106 900			7 800[16]	114 700
varav bidrag till Inlands-banan AB				1 875	
Drift	4 500	15 300	17 500		37 300
Totalt	**201 900**	**17 300**	**17 500**	**7 800**	**244 500**
Finansiering via anslag					210 000
Banavgifter					34 500

I fördelning av anslagen utgår vi de första åren från de nivåer som framgår av budgetpropositionen (prop. 2024/25:1). Vi ser nu resultatet av den upptrappning av järnvägsunderhåll som pågått sedan 2021 och att vår ökade förmåga gör att fler och större åtgärder kommer ut i anläggningen. Trafikverket konstaterar att det finns

[16] I övriga kostnader för underhållsverksamheten ingår förutom bidrag till Inlandsbanan AB även kostnader för bland annat kvalitetsavgifter och miljökompensation.

möjlighet att genomföra fler åtgärder än vad som ryms i de beräknade ekonomiska ramarna för 2027 och framåt.

Drift

Drift avser tekniska, administrativa och styrande åtgärder som är en direkt del i leveransen av tåglägen. Exempel på sådan verksamhet är trafikledning, elförsörjning, tele- och radiokommunikation. Här ingår även driftkostnader som är direkt hänförbara till den fysiska anläggningen, exempelvis övervakning och elkostnader för infrastrukturanläggningen.

Underhåll

Så kallat basunderhåll är grunden i järnvägsunderhållet och prioriteras därför högt. Det omfattar åtgärder inom samtliga teknikslag för att upprätthålla anläggningens funktion. Det är uppdelat i avhjälpande respektive förebyggande underhåll. Det avhjälpande underhållet består i första hand av akut felavhjälpning, åtgärdande av besiktningsanmärkningar samt skador och vintertjänster. Det förebyggande underhållet omfattar att genomföra besiktning, periodiskt underhåll och mindre utbyten för att förlänga det tekniska tillståndet, men även för att minska risken för försämring av anläggningens funktionalitet.

Förslaget innebär en ökning av ramen till underhåll jämfört med gällande plan. Det möjliggör en kombination av förebyggande och avhjälpande underhåll där vi mer aktivt kan styra mot en ökad andel förebyggande underhåll. Därmed kan vi satsa mer på att återta det eftersatta underhållet samt öka ambitionen att upprätthålla funktionaliteten.

Reinvesteringar

Reinvesteringar utgör den andra delen av underhållet och grundsyftet är att återställa anläggningens funktion genom att byta ut och ersätta anläggning. Viss uppgradering kan äga rum vid reinvestering på grund av exempelvis teknisk utveckling, men huvudsyftet ska aldrig vara att tillföra ny standardhöjande funktion.

Förslaget innebär en ökning av ramen till reinvesteringar jämfört med gällande plan. Det gör att vi kan öka andelen återtagande av det eftersatta underhållet samt öka ambitionen att upprätthålla funktionaliteten.

Teknikområden

Underhåll och reinvesteringar görs inom olika teknikområden; bana, elkraftsystem, signalsystem, fastighet, it- och telekominfrastruktur samt trafikledning och anläggningsövervakning.

Bana omfattar bland annat banöverbyggnad och byggnadsverk samt banunderbyggnad. I banöverbyggnaden ingår spår och spårväxlar och byggnadsverk omfattar bro och tunnel. Banunderbyggnad består bland annat av avvattning, vattenskydd och klimatanpassning.

Järnvägens *elkraftsystem* består av två delsystem: ett banmatningssystem för kraftförsörjning av tågen och ett hjälpkraftsystem för kraftförsörjning av anläggningar längs banan, till exempel signalställverk, växlar och belysning.

Signalanläggningen har till uppgift att övervaka och säkerställa att fordonsrörelser på järnvägen utförs på ett säkert sätt. Två delar i signalsystemet är signalställverk och vägskyddsanläggningar.

Inom området *fastighet* ingår kameraövervakning, lås, tillträdesskydd, anläggningsnära säkerhet, stationer och trafikinformationsutrustning samt teknikbyggnader.

It- och telekominfrastrukturen är en integrerad del av järnvägsanläggningen. Infrastrukturen möjliggör kommunikation med och mellan järnvägssystemets olika delar såsom signalsystem, vägskyddsanläggningar, tunnlar, trafikinformation, elkraftförsörjning, fordon samt tekniska övervaknings- och styrsystem. Liksom redan nämnts för vägsystemet (se avsnitt 6.1) ställer omvärldsläget högre krav på ett ökat fokus på robusthet och cybersäkerhet. Den växande mängden information om och från vår anläggning blir en alltmer värdefull tillgång som behöver skyddas mot alltmer sofistikerad teknik och metoder. Vi kommer därför att stärka förmågan att skydda viktig verksamhet mot olika former av hot och angrepp som cyberattacker och påverkan. *Trafikledning och anläggningsövervakning* innefattar trafikstyrning, trafikinformation, eldriftledning samt anläggningsövervakning, störningshantering och beställning av akut felavhjälpning i anläggningen.

Bidrag till Inlandsbanan ingår i ramen

Det statliga bidraget till Inlandsbanan AB (IBAB), har hittills finansierats via utvecklingsmedel, men redovisas nu inom den ekonomiska ramen för vidmakthållande järnväg. Skälet är att bidraget, som är IBAB:s huvudsakliga intäkt, framför allt används för underhållsåtgärder.

Bidrag till Inlandsbanan avser statens bidrag till IBAB för driften och beräknas uppgå till 1 875 miljoner kronor. Bidraget regleras genom avtal mellan staten och IBAB.

Järnvägens nya signalsystem införs på de högtrafikerade banorna

Det nya signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) ska, med planförslaget, vara infört år 2042 på de högtrafikerade sträckorna. Stockholmsområdet undantas dock tills vidare från detta mål. Anledningen är att det i nuläget inte finns en samlad bild över de krav som ställs på ett ERTMS-system för denna komplexa trafiknod där till exempel Getingmidjan är en stor utmaning. ERTMS prioriteras att införas på de högtrafikerade sträckorna först för att bidra till kapacitet och förbättrad interoperabilitet. Därmed säkerställs signalsystemets funktion löpande och långsiktigt för hela landet. Vi hanterar då även de krav som kommer ifrån EU. Samtidigt ger det möjlighet att rusta järnvägen och ha en avvägd balans mellan de åtgärder som ska genomföras och framkomlighet för trafik. ATC behålls i övriga delar av järnvägsnätet med undantag för sådana delar där ERTMS redan är beställt eller är nödvändigt för att undvika så kallade ATC-öar.

En betydande del av denna satsning på signalsystemet (cirka 20 miljarder kronor) utgör reinvesteringar. Resterande del av satsningen finansieras inom utvecklings-anslaget, och beskrivs i avsnitt 7.2.

Goda förutsättningar att återta eftersatt underhåll på sikt

När järnvägsanläggningen åldras ökar risken för fel, och de fel som uppstår ger upphov till mer omfattande störningar. Dessutom ökar kostnaderna för felavhjälpning och löpande underhåll. Därför behöver det eftersatta underhållet återtas.

I kommande planperiod ges ekonomiska resurser att återta viss del av det eftersatta underhållet (cirka 10 procent), vilket motsvarar vår bedömning av vad som är genomförbart i inriktningsunderlaget för 2026–2037. Det eftersatta underhållet har byggts upp under lång tid, och att återta det på kort tid skulle innebära stora inskränkningar i befintlig trafik. Det finns också en risk att toppar skulle skapas för entreprenörsbranschen med risk för kostnadsökningar och resursbrist.

Att återta hela det eftersatta underhållet är viktigt på banor med frekvent trafik. På lågtrafikerade banor med enstaka tåg per dag behöver inte nödvändigtvis all anläggningsmassa vara inom sin tekniska livslängd, utan på dessa banor bör fokus ligga på funktionalitet, det vill säga att tåg ska kunna framföras utan störningar. Ett dyrare löpande basunderhåll på dessa banor kan i många fall vara mer kostnads-effektivt än en reinvestering.

Trafikverket bedömer att vi i kommande planperioder kommer att kunna återta stora delar av det eftersatta underhållet genom en höjd ambitionsnivå i genom-förandet. Tillsammans med branschen driver vi flera förbättringsinitiativ för att stärka vår operativa förmåga och redan nu syns effekter av dessa initiativ. Vår

bedömning är att vi 2050 i allt väsentligt kommer att ha en anläggning utan eftersatt underhåll. Det gäller förutsatt att de ekonomiska resurserna stegvis och stabilt ökar samtidigt som branschens samlade förbättringsinitiativ realiseras. Denna ambition delas av branschen. Exempelvis har Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS), där även Trafikverket ingår, tagit fram en gemensam färdplan. Där anges att ambitionen bör vara att eliminera det eftersatta underhållet så snart det är rimligt möjligt, med målet ett Sverige som inte har något eftersatt underhåll kvar inom järnvägssystemet år 2050.

Nya anläggningar ger ökade underhållskostnader

Nya anläggningar innebär ökade drift- och underhållskostnader, både för att anläggningsmassan ökar och för att nya anläggningar ofta medför mer komplexa tekniska lösningar med kortare livslängder. Även kostnader för trafikledning och anläggningsövervakning tillkommer som följd av investeringar, och dessa kostnader är inte möjliga att fördela per objekt men ingår i det belopp som redovisas för drift.

Tillkommande anläggningar beräknas generera underhållskostnader på cirka 2,2 miljarder kronor under perioden. Hälften beror på Västlänken i Göteborg. En lista på vilka kostnader varje namngivet objekt beräknas medföra finns i underlagsrapporten om vidmakthållande järnväg (Trafikverket 2025:112).

Fyra namngivna järnvägsobjekt i planförslaget har planerat ibruktagande efter 2037. Om dessa objekt färdigställs innebär det ett tillkommande underhåll på cirka 93 miljoner kronor per år efter 2037.

Trafikverket bygger upp egen rangeringsverksamhet

En åtgärd som kan komma att kräva medel ur anslaget för vidmakthållande är uppbyggande av en rangeringsverksamhet. Nuvarande arrangemang för tillträde till rangerbangårdar och möjlighet att rangera medför en konkurrensproblematik. I nuläget är Green Cargo det enda järnvägsföretag som har den fulla förmågan att utföra rangering. För att slutgiltigt åtgärda denna konkurrensbegränsning har Trafikverket beslutat att bygga upp en egen förmåga att planera och styra rangering och erbjuda detta som en tjänst till marknaden på konkurrensneutrala villkor (GD-direktiv TRV 2021/138784). Trafikverkets nya rangeringsverksamhet förväntas kräva cirka 100 nya medarbetare. Rangeringstjänsten kan finansieras med avgifter eller med en kombination av avgifter och anslag.

7 Utveckling av transport-infrastrukturen

Här beskriver Trafikverket förslag till fördelning av medel för utveckling av transportinfrastrukturen. De olika delarna beskrivs närmare nedan.

Tabell 6. Medelsfördelning utveckling (miljoner kronor)

Del av utvecklingsramen	Medelsfördelning (mnkr)
Namngivna investeringar	339 800
ERTMS	32 100
Övriga järnvägstekniksystem	20 700
Central riskreserv	39 300
Trimnings- och miljöåtgärder	67 000
ERTMS ombordutrustning	3 000
Länsplaner	60 600
Forskning och innovation	7 400
Fullföljande av stadsmiljöavtal	4 700
Ersättning till Öresundsbrokonsortiet	5 500
Driftsbidrag till flygplatser	2 500
Räntor och återbetalning av lån	24 400
Summa	**607 000**

7.1 Namngivna investeringar

Regeringen beslutar vilka namngivna objekt som ska ingå i den nationella planen. Den undre beloppsgränsen för namngivna objekt höjdes efter regeringens direktiv från 100 till 150 miljoner kronor. Namngivna investeringar utgör drygt tre fjärdedelar av utvecklingsramen. De flesta av dessa ingår redan i den nuvarande nationella planen.

I detta avsnitt beskrivs några av de större objekten. Utförligare redovisningar finns i kapitel 8 och i bilaga 1, samt i underlagsrapporten om namngivna investeringar (Trafikverket 2025:115).

Investeringarna prioriteras utifrån tydliga kriterier

I avsnitt 1.1 beskrivs de principer vi har för att prioritera investeringsobjekt. I korthet är de: 1) Objekt som kommit så långt i planeringen att de inte bör omprövas

i planrevideringen, 2) Objekt som ansetts nödvändiga för att uppfylla lagkrav eller där formella beslut redan fattats för enskilda objekt, 3) Standardhöjande reinvesteringar som ska finansieras via utvecklingsramen och som bedöms nödvändiga för att säkerställa funktionaliteten i transportsystemet samt 4) Övriga objekt rangordnas efter objektens samhällsekonomiska lönsamhet.

Bundna objekt står för största delen av de namngivna investeringarna

När Trafikverket betraktar objekt som bundna betyder det att objekten i fråga är pågående, att regeringen beslutat att de ska få genomföras inom tre år alternativt att Trafikverket föreslagit regeringen att fatta ett sådant beslut. Trafikverket hänför 93 objekt till denna prioriteringskategori, och de binder 219 miljarder kronor av utrymmet under planperioden, vilket framgår av bilaga 1.

De objekt som hänförts till prioriteringskategori 2 handlar om lagkrav eller formella beslut liksom tvingande avtal som Trafikverket har att förhålla sig till. Till denna kategori har hänförts 19 objekt som binder 95 miljarder kronor av utrymmet under planperioden, vilket framgår av bilaga 1.

Den tredje kategorin avser reinvesteringar som bedömts nödvändiga för att vidmakthålla transportsystemet under planperioden, men som finansieras inom utvecklingsramen eftersom de ofta medför en förbättrad kapacitet i transportsystemet. Till denna kategori har hänförts 4 objekt som binder 29 miljarder kronor av utrymmet under planperioden, vilket framgår av bilaga 1.

Övriga objekt har hänförts till den fjärde prioriteringskategorin, och inom den har samhällsekonomiska överväganden varit vägledande i den inbördes rangordningen. Till den fjärde kategorin har hänförts 79 objekt som binder 50 miljarder kronor av utrymmet under planperioden, vilket framgår av bilaga 1. För objekt i denna kategori kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart.

I den samhällsekonomiska rangordningen görs en sammanvägd bedömning av den beräknade lönsamheten per satsad krona (nettonuvärdeskvoten), kvaliteten på beräknade effekter och storleksordning på ej beräknade effekter, lönsamhetsbedömningen samt eventuella systemeffekter som inte redan fångats i de beräknade effekterna. Där vi inte har följt den samhällsekonomiska prioriteringsgrunden har motiven redovisats. Dessa överväganden innefattar beroenden mellan objekt och kopplingar till andra aktörers planering och satsningar, påverkan på industrins konkurrenskraft, förbättrade kopplingar till sjö- och luftfart, kopplingar till grannländer, bidrag till TEN-T-krav samt totalförsvarets behov. Det framgår därigenom vilka objekt som prioriterats före andra, och på vilka grunder.

I bedömningen av vilka namngivna objekt som bedöms ha en positiv effekt på totalförsvarets behov har hänsyn tagits till geografi och typ av åtgärd. Med geografi avser vi infrastruktur som är utpekad i Trafikverkets planeringsunderlag för samhällsviktig transportinfrastruktur (PUST) eller i motsvarande planerings-underlag för militär rörlighet. Objekt ges också högre prioritet om infrastrukturen är till nytta för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet. Vad gäller typ av åtgärd så ges högre prioritet till objekt som bedöms bidra till ökad kapacitet, robusthet och redundans samt längre och tyngre transporter.

De flesta kandidater som är högt prioriterade enligt samhällsekonomi har samtidigt starka argument utifrån övriga prioriteringsgrunder. Detta innebär att dessa kandidater ofta kan försvara sin höga prioritet trots övriga prioriteringsgrunder för andra objekt. Exempelvis är nio av de tio mest lönsamma nya objekten även i olika grad av betydelse för totalförsvaret. Orsaken är helt enkelt att lönsamma objekt ofta ligger på platser med höga flöden, stora brister och hög potential vilket innebär att de ofta sammanfaller med andra aktörers planering och behov.

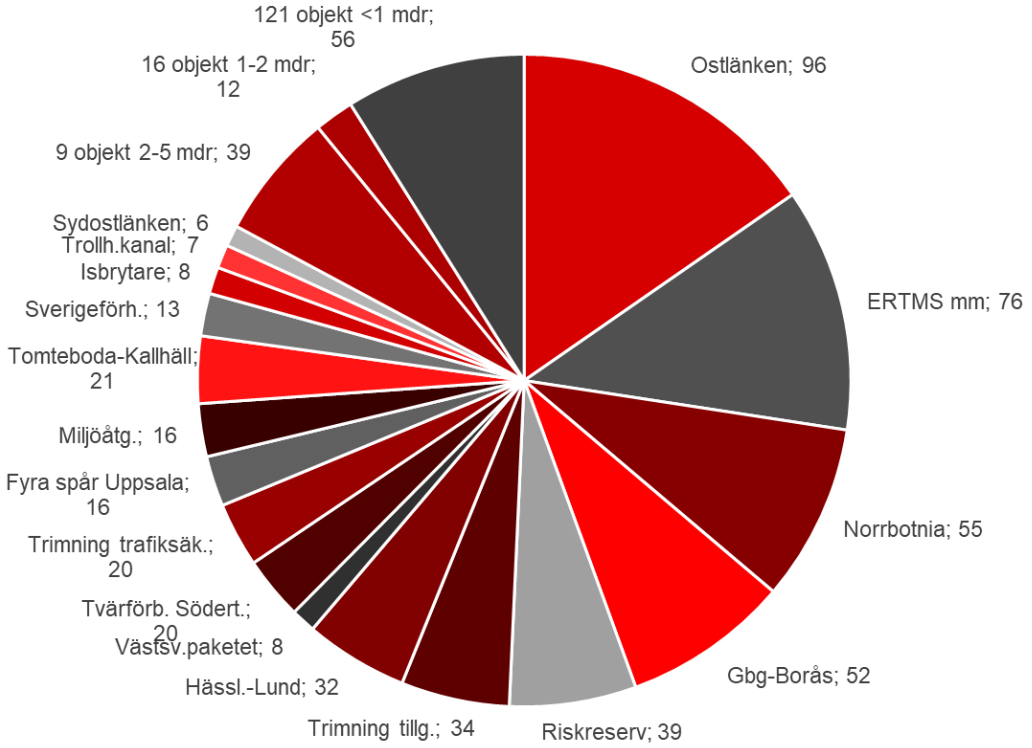
I Tabell 7 sammanfattas resultatet av Trafikverkets prioriteringar av namngivna investeringar. Uppgifterna inkluderar inte objekt som har öppnat för trafik, och som har restkostnader.

Tabell 7. Prioriteringskategorier för namngivna investeringar

Namngivna investeringar (belopp mdr kr prisnivå 2025)	**Total**		**Antal**		
	Antal	Kostnad	Väg	Järnväg	Sjöfart
Prioriteringskategori 1	93	219	35	55	3
Prioriteringskategori 2	19	95		19	
Prioriteringskategori 3	4	29		2	2
Prioriteringskategori 4	79	50	29	47	3
Total	**195**	**393**	**64**	**123**	**8**

En stor del av utvecklingsanslaget upptas av stora investeringar. Figur 28 visar kostnader under och efter planperioden för namngivna investeringar samt trimnings- och miljöåtgärder (se 7.4). Övriga delar av utvecklingsanslaget visas inte i denna figur, och inte heller kostnader före planperiodens början (2026). Enskilda investeringar över 5 miljarder kronor (samt paket av investeringar, bland annat ERTMS och Västsvenska paketet) är namngivna i figuren, medan investeringar under 5 miljarder är grupperade i tre grupper efter storlek. De nära 150 investeringar som har en kostnad under 5 miljarder kronor (under och efter planperioden) utgör ungefär en sjundedel av denna sammanlagda investeringsvolym. Räknar man ERTMS-införandet som en enda investering så

upptas ungefär hälften av den samlade investeringsvolymen av de fem största investeringarna.



Figur 28. Kostnad under och efter planperioden för namngivna investeringar[17] samt trimnings- och miljöåtgärder, i miljarder kronor. Summorna avser endast de kostnader som belastar infrastrukturplanen, inte tillkommande medfinansiering.

Hänsyn har tagits till om objekt ingår i stråk

Enligt direktivet behövs ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen. Trafikverket har beaktat stråk-perspektivet på flera sätt i våra utredningar och prioriteringar.

I åtgärdsvalsstudier, prioriterade utredningar och regeringsuppdrag undersöks de mest angelägna stråken, exempelvis de som ingår i det transeuropeiska transport-nätet (TEN-T). I varje utredning studeras stråket som helhet och möjliga åtgärder identifieras som bäst uppnår mål och reducerar brister. Ofta blir resultatet en tänkt utbyggnadsordning inom stråket, utifrån kostnader och samhällsekonomi.

[17] ”Sverigeförh.” avser samtliga namngivna investeringar som ingår i Sverigeförhandlingens överenskommelser, dock enbart statens kostnader. I ”ERTMS mm” ingår ERTMS-objekt och vissa objekt som är förutsättningsskapande för ERTMS. I ”Norrbotnia” ingår samtliga etapper av Norrbotniabanan.

Utvalda åtgärdsförslag från de mest angelägna stråken har sedan blivit kandidater till planrevideringen. För dessa tas det fram kostnadskalkyler och samlade effektbedömningar. Vid behov görs också systemvisa samlade effektbedömningar och känslighetsanalyser, för att undersöka om flera kandidater tillsammans i ett stråk kan vara bättre än enskilda åtgärder.

Kandidaterna till planen har sedan rangordnats med hänsyn taget till systemeffekter. Om systemanalyser saknas görs expertbedömning med utgångspunkt från bland annat tidigare genomförda bristbeskrivningar och stråkutredningar. Den resulterande nationella rangordningen syftar till att peka ut de effektivaste åtgärderna på de mest angelägna stråken utifrån ett brett samhällsekonomiskt perspektiv. I prioriteringen av åtgärder har också tagits hänsyn till om det är mest optimalt att först bygga ut de mest lönsamma enskilda åtgärderna inom olika stråk eller om det är bättre att göra klart ett stråk i taget.

När åtgärder väl finns med i den fastställda planen kommer genomförandeplanering att ta vid. Då kan namngivna investeringar utifrån ett stråkperspektiv samplaneras med vidmakthållande för att till exempel reducera trafikpåverkan.

Flera nya objekt har kunnat inrymmas efter omprövning

Regeringen har i infrastrukturproposition och direktiv understrukit det som Trafikverket konstaterade i det senaste inriktningsunderlaget: infrastrukturplaneringsprocessen måste fungera som det ursprungligen var tänkt, så att investeringsförslag utreds och beslutas i flera steg. Först i och med regeringens byggstartsbeslut fattas definitivt beslut om att genomföra en investering. Fram till dess är investeringsförslag under utredning, och ska omprövas och utgå ur plan om dess kostnader visar sig högre, eller nyttor lägre, än man trott i tidigare skeden.

I tidiga skeden är investeringsförslagens effekter och kostnader oundvikligen mycket osäkra, dels eftersom varken utformning eller omfattning är bestämda i detalj, dels eftersom det i tidiga skeden saknas nödvändiga data för att göra säkra kostnadsberäkningar – se vidare kapitel 11. Att en investering finns med i den nationella planen innebär alltså inte ett beslut om att den ska genomföras – enbart att den ska utredas närmare. Att objekt i utredningsskedena omprövas och vid behov omarbetas eller utesluts ur planen är en förutsättning för att komma till rätta med kostnadsökningar, och för att infrastrukturmedlen ska skapa största möjliga samhällsnytta.

I arbetet med detta planförslag har Trafikverket därför lagt stor omsorg på att undersöka om det finns objekt som har förutsättningar att skapa mer samhällsnytta per satsad krona än objekt i gällande plan, vilka i så fall bör uteslutas ur planförslaget.

I ett första steg avgörs vilka objekt som ska betraktas som bundna, det vill säga måste ligga kvar i planförslaget. Till bundna objekt räknas dem som regeringen har fattat byggstartsbeslut om, samt dem som Trafikverket sedan tidigare har föreslagit ska få byggstarta. Till bundna objekt räknas dessutom några stora investeringar som regeringen i närtid har fattat olika beslut om, och där Trafikverket tolkar dessa beslut som att regeringen menar att dessa objekt ska ligga kvar i planförslaget. Hit räknar vi Fyra spår Uppsala, Norrbotniabanans samtliga etapper, ny järnväg Göteborg–Borås, ny järnväg Hässleholm–Lund samt Sydostlänken. Vad gäller Sydostlänken har regeringen i februari 2025, och efter att kompletterande underlag lämnats in, beslutat att objektet får förberedas för byggstart. Vi har gjort bedömningen att objektet med anledning av detta ska kvarstå i planförslaget, trots den redovisade kostnadsökningen och den svaga lönsamheten (cirka 7,9 miljarder kronor, robust olönsam NNK = -0,7).

Samtliga ej bundna objekt i gällande plan har rangordnats, liksom samtliga nya kandidater. Först har objekten rangordnats efter beräknad samhällsekonomisk lönsamhet (nettonuvärdeskvot). Denna rangordning har sedan justerats för att ta hänsyn till så kallade ej beräknade effekter (samhällsnyttor och -kostnader som inte ingår i de kvantifierade, modellberäknade effekterna), graden av osäkerhet i nyttor och kostnader samt systemeffekter (synergieffekter mellan objekt som gör att deras samlade nytta blir större än nyttan av varje enskilt objekt). Denna samlade samhällsekonomiska rangordning har sedan justerats ytterligare en gång med hänsyn till andra överväganden än samhällsekonomiska, till exempel långt gångna planeringsprocesser eller andra speciella förhållanden. Se avsnitt 9.1 samt underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115), bilaga A, för vidare beskrivning.

Objekt i gällande plan som bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma (vid en sammanvägd bedömning av beräknade och ej beräknade effekter) har fått kvarstå även i det nya planförslaget. Denna princip innebär i vissa fall svåra avvägningar, eftersom ett antal objekt i gällande plan som visserligen är lönsamma ändå har sämre lönsamhet än de högst rangordnade kandidaterna utanför planen. Vid dessa avvägningar har vi också tagit viss hänsyn till hur väl utredda objekten är. Generellt gäller att objekt utanför planen är mindre väl utredda än de som ligger i planen, så deras nyttor och kostnader är mer osäkra. Vi har också tagit hänsyn till att inte i onödan skapa ryckighet i andra aktörers planering. Vi vill ändå understryka att vi även fortsättningsvis avser att sträva efter att maximera den totala samhällsnyttan inom den angivna ramen, vilket innebär att även lönsamma objekt kan komma att omprövas och avbrytas om det visar sig finnas andra objekt med väsentligt bättre lönsamhet som annars inte ryms i planen.

Alla objekt med lönsamhet nära noll har granskats särskilt, och för de objekt som kvarstår i planförslaget finns det skäl utöver lönsamhet som gör att vi föreslår att de kvarstår i planen. Dessa skäl redovisas i nämnda underlagsrapport. Det kan till

exempel vara objekt som utgör förutsättningar eller hänger samman med objekt som definierats som bundna (till exempel ombyggnad av Luleå personbangård som är en förutsättning för Norrbotniabanan eller mötesspår Teckomatorp–Kävlinge som är en förutsättning för Hässleholm–Lund).

Med ledning av ovan beskrivna rangordningsprocess (vars utfall beskrivs i detalj i underlagsrapporten) kommer omtag att genomföras i två objekt och därutöver har nio objekt i gällande plan uteslutits ur planförslaget, vilket framgår nedan. I de flesta fall handlar det om investeringar vars kostnader visat sig mer än dubbelt så höga som bedömningen när de först togs med i den nationella planen. I några fall har nyttorna visat sig lägre än förväntat. Därmed frigörs över 20 miljarder kronor som kan användas till mer kostnadseffektiva åtgärder. Den korta formuleringen ”bristande samhällsekonomisk effektivitet” nedan innebär att investeringskostnaden överstiger objektets positiva effekter i form av till exempel kortare restider, ökad kapacitet och ökad trafiksäkerhet. Det innebär att man kan få mer av dessa positiva effekter genom att lägga pengarna på andra investeringar. Mer detaljer om varje investering finns i underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115) och tillhörande Bilaga A samt de respektive objektens samlade effektbedömningar.

- **Omtag i Gävle–Kringlan**. Aktuell kostnadsbedömning cirka 15,8 miljarder kronor, robust olönsam[18] (NNK -0,7). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Omfattas av bostadsavtal. Omtag i utformningsarbetet krävs för att hitta kostnadseffektiv lösning på förutsättningar för bostadsbyggande och önskad kapacitetsökning. Detta innebär sannolikt att även bostadsavtalet behöver ses över. I planförslaget avsätts 4 miljarder kronor för omtag under planperioden och för att kunna påbörja åtgärder som omtaget kan resultera i.

- **Omtag i Maria-Helsingborg** (dubbelspår). Aktuell kostnadsbedömning cirka 10,1 miljarder kronor, robust olönsam (NNK -0,9). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Pågående lokaliseringsutredning slutförs för att om möjligt hitta kostnadseffektiv lösning på önskad kapacitetsökning.

- **Sundsvall C–Dingersjö, delen Kubikenborg–Dingersjö** (dubbelspårsetapp på Ostkustbanan). Aktuell kostnadsbedömning cirka 3,8 miljarder kronor, robust olönsam[19] (NNK -0,9). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2014–

[18] Systemanalyser för utbyggnad av hela Ostkustbanan (OKB) visar att systemeffekter inte förändrar bedömningarna av Gävle-Kringlan eller Kubikenborg-Dingersjö. Även analyser av hela utbyggnaden av OKB visar på robust olönsamhet. Dessa två objekt kan alltså inte heller motiveras av att tillräckliga nyttor uppstår vid fortsatt utbyggnad. Andra mer kostnadseffektiva sätt att utöka kapaciteten på OKB bör därför undersökas.

[19] Se fotnot ovan om Gävle-Kringlan.

2025). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Däremot kvarstår etappen Sundsvall–Kubikenborg i planförslaget.

- **E18 Valnäs–riksgränsen, delen Töcksfors–Bäckevarv** (ombyggnad 2+1). Cirka 1 miljard kronor, robust olönsam (NNK -0,4). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet.

- **Räppe station.** Cirka 0,1 miljarder kronor, ej lönsamhetsbedömd. Planerat regionsjukhus kommer inte att genomföras, vilket gör att motivet för investeringen bortfaller.

- **Räppe–Växjö** (dubbelspår)**.** Cirka 0,8 miljarder kronor, svag lönsamhet (NNK -0,3, bedöms vara nära noll inklusive positiva ej beräknade effekter). Planerat regionsjukhus kommer inte att genomföras, vilket gör att motivet för investeringen bortfaller liksom stora delar av nyttorna.

- **E45 Säffle–Valnäs, delen Säffle–Hammar**. Cirka 0,7 miljarder kronor, olönsam (NNK -0,2). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Däremot kvarstår delen Hammar–Valnäs i planförslaget.

- **E10 Kauppinen–Kiruna** (mötesseparering). Cirka 0,5 miljarder kronor, robust olönsam (NNK -0,3). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet.

- **E22 Gladhammar–Verkebäck**. Cirka 0,4 miljarder kronor, olönsam (NNK -0,1). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2010–2021). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet.

- **Malmbanan Boden–Gällivare, stängselsystem och passager för ren och vilt**. Cirka 0,4 miljarder kronor, bedömd olönsam. Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Trafikverket bedömer att miljöåtgärder under 150 miljoner kronor troligtvis kan åtgärda de mest angelägna bristerna med högre kostnadseffektivitet.

- **Essingeleden ledverk** (påseglingsskydd för bropelare). Cirka 0,3 miljarder kronor, bedömd olönsam. Kostnaden bedöms vara knappt dubbelt så hög (indexjusterat) än när objektet först kom med i planen (2018–2029). Utgår eftersom åtgärdens kostnad bedöms vara hög i förhållande till dess effekt i form av minskad risk för påseglingsskador.

Att ovanstående objekt utgår innebär att 27 nya objekt med mycket hög kostnads-effektivitet kan inrymmas i planförslaget. Den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten

för de objekt som kan effektbedömas är 2,0. Det ska understrykas att detta dock inte innebär att dessa objekt säkert ska genomföras, utan först måste deras utformning, effekter och kostnader utredas i detalj. De nya objekten i planförslaget är i rangordning (detaljer finns i bilaga 1 samt i underlagsrapporten):

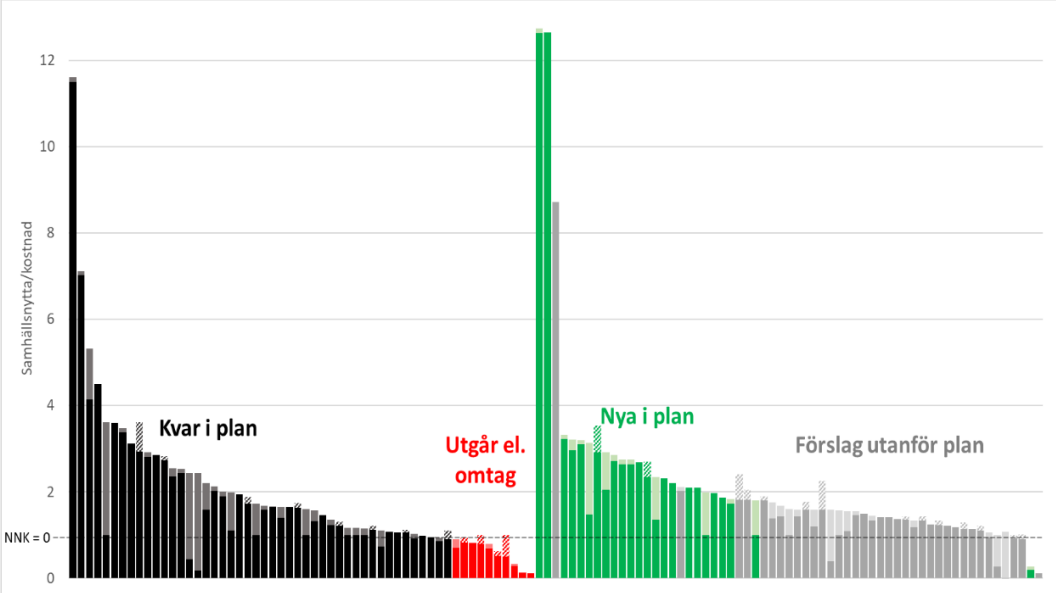
1. Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder; cirka 300 mnkr.
2. En ny isbrytare[20] ; cirka 4 100 mnkr.
3. E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm; cirka 600 mnkr; NNK 11,64.
4. Knivsta plankorsning; cirka 300 mnkr; NNK -0,81.[21]
5. Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård; cirka 4 200 mnkr.
6. Ostkustbanan Solna-Skavstaby, Signaloptimering; cirka 600 mnkr; NNK 11,63.
7. Göteborg–Alingsås, högre kap., etapp Olskroken–Partille - endast lokaliseringsutredning; cirka 4500 mnkr; NNK 0,47.
8. E4 Trafikplats Ekhagen; cirka 700 mnkr; NNK 2,22.
9. E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörfält; cirka 500 mnkr; NNK 1,96.
10. Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår; cirka 200 mnkr; NNK 2,5.
11. E4 Trafikplats Ättekulla; cirka 200 mnkr; NNK 2,1.
12. Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken; cirka 500 mnkr; NNK 1,05.
13. Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp; cirka 400 mnkr; NNK 1,71.
14. E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm; cirka 1 100 mnkr; NNK 1,64.
15. E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm; cirka 1 300 mnkr; NNK 1,64.
16. Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår; cirka 100 mnkr; NNK 1,7.
17. SgöN Umeå C–Umeå Ö dubbelspår; cirka 700 mnkr; NNK 1,68.
18. Ystadbanan, Skurup–Rydsgård, dubbelspår; cirka 700 mnkr; NNK 1,32.
19. Norge-Vänerbanan, Kil–Skälebol, mötesspår; cirka 100 mnkr; NNK 0,36.
20. Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinvestering; cirka 400 mnkr; NNK 1,09.
21. Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinvestering; cirka 500 mnkr; NNK 1,21.
22. Värmlandsbanan, Kil–Charlottenberg, mötesspår ; cirka 800 mnkr; NNK 0,86.

[20] Utökning av befintligt objekt; en ny isbrytare i gällande plan blir två nya isbrytare i planförslaget.

[21] Objektet är beräknat som olönsamt, men är en förutsättning för det bundna objektet fyra spår Uppsala.

23. Kalmar C, spår och plattformar; cirka 300 mnkr.
24. Helsingborg C–Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder; cirka 800 mnkr.
25. Märsta station och bangårdsombyggnad; cirka 1 400 mnkr; NNK 0,73.
26. Befintliga banor, hastighetsh. 250 km/h Öxnered–Lund; cirka 1 100 mnkr; NNK 0,97.
27. E45 Vänersborg–Mellerud, deletapp Liden–Frändefors, ombyggnad 2+1. ; cirka 1 200 mnkr; NNK 0,9.

Figur 29 illustrerar hur objekten bedömts och rangordnats och hur detta använts för att konstruera planförslaget (objekt vars samhällsnytta inte beräknats eller bedömts är inte med i figuren). Varje objekt motsvaras av en stapel, och staplarnas höjd är den bedömda samhällsekonomiska nyttan per satsad krona. Mörkare färger är beräknade samhällsnyttor, medan ljusare färger är bedömda tillägg respektive avdrag på grund av ej beräknade effekter (fyllda färger är tillägg, streckade är avdrag). Svarta staplar är objekt som kvarstår i plan, röda staplar är objekt som tas ut ur plan eller där det görs ett omtag, gröna är nya objekt i planförslaget, och gråa staplar är förslag på nya objekt som inte tagits med i planförslaget.



Figur 29. Total samhällsnytta (beräknad + bedömd) per krona för investeringsobjekt[22]. Mörkare färger är beräknade samhällsnyttor, ljusare färger är bedömda tillägg respektive avdrag på grund av ej beräknade effekter (fyllda färger är tillägg, streckade är avdrag). (Se också Figur 45 som även illustrerar objektens kostnader, samt Figur 42 som även visar bundna objekt.)

[22] Figuren visar endast objekt där den samhällsekonomiska lönsamheten har bedömts. Det innebär att bland annat objekten Räppe station (utgår), Lommabanan Söderåsbanan bulleråtgärder (nytt objekt), ny isbrytare (ny satsning) samt Tomteboda bangård (nytt objekt) inte finns med i figuren.

Många systemutvecklande järnvägssatsningar

Förslagen på järnvägsinvesteringar ingår i huvudsak i den gällande nationella planen för 2022–2033. Det handlar bland annat om stora systemutvecklande satsningar på stråken nära storstäderna samt i Västerbotten och Norrbotten. Detta inkluderar sedan tidigare beslutade sträckor mellan Stockholm och Linköping, Lund och Hässleholm, Göteborg och Borås, samt Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Planförslaget innehåller även åtgärder för att möta industrisatsningen i Norrbotten genom kapacitetsförbättringar på Malmbanan, inklusive åtgärder på Luleå station.

Stora resurser föreslås även till modernisering av järnvägens signalsystem ERTMS, se avsnitt 7.2.

Sedan tidigare plan ingår också större investeringar över 500 miljoner kronor på exempelvis Godsstråket genom Bergslagen mellan Storvik och Mjölby och på banorna Värnamo–Jönköping/Nässjö. Till det kan läggas åtgärder för ökad kapacitet och hastighet på Mittbanan, Ostkustbanan, Dalabanan, Västkustbanan och Västra stambanan.

Utöver dessa finns ett stort antal åtgärder under 500 miljoner kronor på befintliga järnvägar för att förbättra kapacitet och punktlighet för person- och godstrafik. Det handlar om exempelvis åtgärder för långa tåg, mötesstationer, kraftförsörjning och olika trimningspaket för att öka kapacitet och minska restider.

Väginvesteringar minskar restid och bidrar till regionförstoring

Även förslagen på det nationella stamvägnätet ingår i huvudsak i den gällande nationella planen för 2022–2033. Åtgärder på väg har ofta en mindre omfattning jämfört med de största järnvägsinvesteringarna och har också en funktion som är mer lokal och regional. Framför allt bidrar vägåtgärderna till att minska restiden. De bidrar därmed bland annat till regionförstoring.

Tidigare beslutade större projekt i förslaget med en kostnad över 500 miljoner kronor är E4 Förbifart Stockholm (pågår), E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn, E4/E20 Hallunda–Vårby, E4 förbifart Skellefteå, E22 Förbi Söderköping, E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden (pågår), E22 Björketorp–Nättraby, Rv 50 Medevi–Brattebro, E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, E4 Trafikplats Ljungarum, E10 Morjärv–Svartbyn, E4 Kongberget–Gnarp, E65 Svedala–Börringe, E45 Vattnäs–Trunna och E20 genom Västra Götaland. Utöver dessa finns ett stort antal tidigare beslutade mindre förslag som domineras av trafiksäkerhetsförbättringar genom mötes-separering fördelade över landet.

Flera sjöfartsinvesteringar föreslås

Inom sjöfartsområdet innehåller planförslaget redan tidigare beslutade utbyten och uppgraderingar av slussarna i Trollhättan och Södertälje liksom förbättrade farleder till Göteborg, Luleå, i Mälaren och mellan Landsort och Södertälje. Bedömningen är att konnektiviteten för sjöfart och luftfart gentemot övriga trafikslag förbättras under planperioden.

I gällande plan ingår också förnyad isbrytarflotta. Upphandling pågår av en isbrytare.

Sjöfartsverket har analyserat behovet av en ny fartygsgeneration isbrytare. Det framgår bland annat att klimatförändringarna kan accentuera behovet av isbrytare snarare än att minska det. Företrädare för näringslivet, bland annat Skogsindustrierna, har framhållit att finansiering av isbrytare bör behandlas i nationell plan. Skälet är att de fyller en viktig funktion för att upprätthålla tillgängligheten till svenska hamnar. Samtidigt råder viss oklarhet både kring kostnader och total sammansättning av den nya fartygsgenerationen. Trafikverket bedömer därför att bidrag till en ny isbrytare, utöver den som är föremål för pågående upphandling, bör inrymmas i nationell plan.

Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser

Den 1 mars 2022 trädde förordningen (2022:41) om ersättning till en länsstyrelse för arbete med ett omfattande infrastrukturobjekt i kraft. Rätten till ersättning gäller vissa objekt som regeringen har fastställt en rätt till ersättning för och till ett visst maxbelopp. Ersättningen ska avse sådana kostnader för en länsstyrelses arbete med ett infrastrukturobjekt som föranleds av en tillämpning av 2–4 kap. och 5 kap. 3–5 §§ miljöbalken. Ersättningen får totalt uppgå till högst 0,1 procent av infrastrukturobjektets beräknade totalkostnad, inklusive eventuell medfinansiering, som anges i den nationella planen för transportinfrastrukturen. Ersättningsprinciperna är desamma som i planen 2022–2033, då förordningen tillämpades för första gången, och innebär att enbart objekt med en totalkostnad överstigande 5 miljarder kronor kan komma i fråga. Dessutom ska objektet vara så komplext att det kommer att krävas extraordinära insatser hos den eller de länsstyrelser som berörs. En rätt till ersättning för ett visst infrastrukturobjekt och till ett angivet maxbelopp fastställs av regeringen.

Det är Trafikverket som prövar frågor om ersättning enligt förordningen. Trafikverket betalar också ut ersättningen. Ansökan från en länsstyrelse om ersättning ska ha kommit in till Trafikverket senast inom den tid som verket beslutar, och länsstyrelsen ska, på begäran av Trafikverket inom den tid som verket bestämmer, lämna de uppgifter som behövs.

Om en länsstyrelse har beviljats ersättning enligt förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken i samband med tillåtlighets-prövning enligt 17 kap. miljöbalken, kan ersättning inte lämnas också enligt den nya förordningen.

Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket föreslå vilka investeringsobjekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser och vilken ersättningsnivå som objektet maximalt är berättigat till.

Med dessa utgångspunkter föreslås objekten i Tabell 8.

Tabell 8. Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser.
Belopp i miljoner kronor

Objekt	Objektskostnad	Preliminär ersättning
Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke	58 791	59
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg	37 638	38
Hässleholm–Lund, två nya spår	32 308	32
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg	21 008	21
Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)	17 161	17
Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana	7 890	3
Summa	**174 796**	**170**

Objektet Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana, består av flera åtgärder. Totalkostnaden för objektet uppgår till cirka 7,9 miljarder kronor. Kostnaden för nybyggnadsdelen (nysträckning Olofström–Blekinge kustbana) uppgår till cirka 2,9 miljarder kronor. Övriga åtgärder i objektet utgörs av upprustning av Olofströmsbanan, ombyggnation av Olofströms och Karlshamns bangårdar samt mötesspår på Blekinge kustbana.

Länsstyrelsen i Blekinge län har, inför planförslagets framtagande, inkommit till Trafikverket med en begäran om ersättning uppgående till 8 miljoner kronor eller 0,1 procent av objektets totalkostnad. Länsstyrelsen skriver bl.a. att ”Men för en liten länsstyrelse som Blekinge behöver det ökade ärendeflödet som projektet medför hanteras.” och redogör för hur många heltidstjänster som verksamheten behöver förstärkas med under perioden 2026–2030.

Trafikverket anser att frågan om ersättning till länsstyrelsen i Blekinge län för objektet Sydostlänken behöver ses i ljuset av vad som föregick förordningens tillkomst. Fram till den 1 januari 2013 kunde länsstyrelserna framställa krav på

ersättning för arbetsinsatser i samband med tillåtlighetsprövning av infrastrukturobjekt. Kravet på tillåtlighetsprövning förändrades den 1 januari 2013 då obligatoriet ersattes med krav på underrättelse till regeringen. Förändringen ledde till att färre infrastrukturobjekt tillåtlighetsprövades, vilket i sin tur påverkade länsstyrelsernas möjlighet att begära ersättning. Trafikverket bedömer, mot bakgrund av detta, att ersättning till länsstyrelsen i Blekinge län utifrån förordningen endast kan avse delen byggande av ny järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana, dvs. den del som hade kunnat vara aktuell för tillåtlighetsprövning. Trafikverket föreslår därför att ersättning utgår med maximalt 0,1 procent av 2,9 mdkr.

Den preliminära maximala ersättningen ingår i redovisade investeringskostnader för de berörda objekten. Ovanstående objekt med preliminär ersättning föreslås ersätta det tidigare beslutet i nationell plan 2022–2033.

7.2 ERTMS och övriga järnvägstekniksystem

Föråldrade signalsystem innebär att tåg måste hålla större avstånd mellan varandra av säkerhetsskäl, vilket sänker kapaciteten. Detta är en flaskhalsproblematik som också framhålls av Initiativet Omtag Svensk Järnväg (2025). Den nuvarande utbyggnadstakten för ERTMS är inte heller tillräcklig för att uppfylla TEN-T-förordningens krav, vilka anger att systemet behöver införas på stomnätet och nödvändiga anslutningar till 2030 och på hela TEN-T-nätet till 2050. Dessutom äventyras järnvägens funktion om inte införandetakten ökar.

ERTMS införs först i det transeuropeiska transportnätet

Trafikverket har utformat en plan för järnvägens signalsystem och därmed sammanhängande teknisk utveckling fram till 2042. Mer information finns i underlagsrapporten om sammanhållen signalplan (Trafikverket 2025:120).

Planen innebär i korthet att vi fortsätter med införandet av ERTMS där vi har börjat, att vi följer teknikområdets utveckling och standardisering inom EU och att vi prioriterar de mest högtrafikerade stråken fram till 2042. Mer konkret betyder det att införandet av ERTMS i huvudsak koncentreras till det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) (stomnät och övergripande nät, samt på anslutningar till nätet) till 2042. ATC-systemet behålls på övrigt nät tills vidare, och endast där ERTMS redan är beställt eller nödvändigt för att undvika så kallade ATC-öar kommer det att installeras. Vi bedömer att denna strategi är den bästa för att säkerställa järnvägens fortsatta funktion, och för att möjliggöra fortsatt utveckling av både kapacitet och trafikupplägg.

Att vi fortsätter där vi har börjat innebär en geografisk utrullning från de anläggningar där utbytet redan startat, det vill säga från Malmö, Sundsvall och Malmbanan. Därmed uppnås en för järnvägens trafikledning hanterbar anläggning

under införandet, genom att ”öar” av signalsystem kan begränsas eller undvikas. Existerande signalteknik ska alltså fortsatt användas i anläggningen till dess att nya system har utvecklats. På så sätt säkerställs en kontinuitet både i utveckling och införande av ERTMS.

All livscykelkritisk signal- och kommunikationsutrustning byts ut i hela anläggningen. Därmed bedöms det eftersatta underhållet vara under kontroll inför fortsatta utbyten och upprustning under 2040-talet.

Trafikverket behöver, i samverkan med järnvägsföretag och leverantörer av ERTMS-utrustning, gradvis öka förmågan att leverera signalåtgärder för att realisera planen. För att minimera signalåtgärdernas inverkan på järnvägssystemets kapacitet måste även arbetssätten utvecklas.

Stockholmsområdet undantas tills vidare från målet om ERTMS på TEN-T-nätet till 2042. Anledningen är att det i nuläget inte finns en klar bild över de krav som ställs på en ERTMS-produkt för detta område. Vidare saknar Trafikverket tillräcklig erfarenhet för att åtgärda ett så pass komplext område som Stockholm. Med anledning av detta bedömer vi det som lämpligt att förlägga hela Stockholms-området till efter 2042, för att ge tid till såväl utveckling som erfarenhets-uppbyggnad.

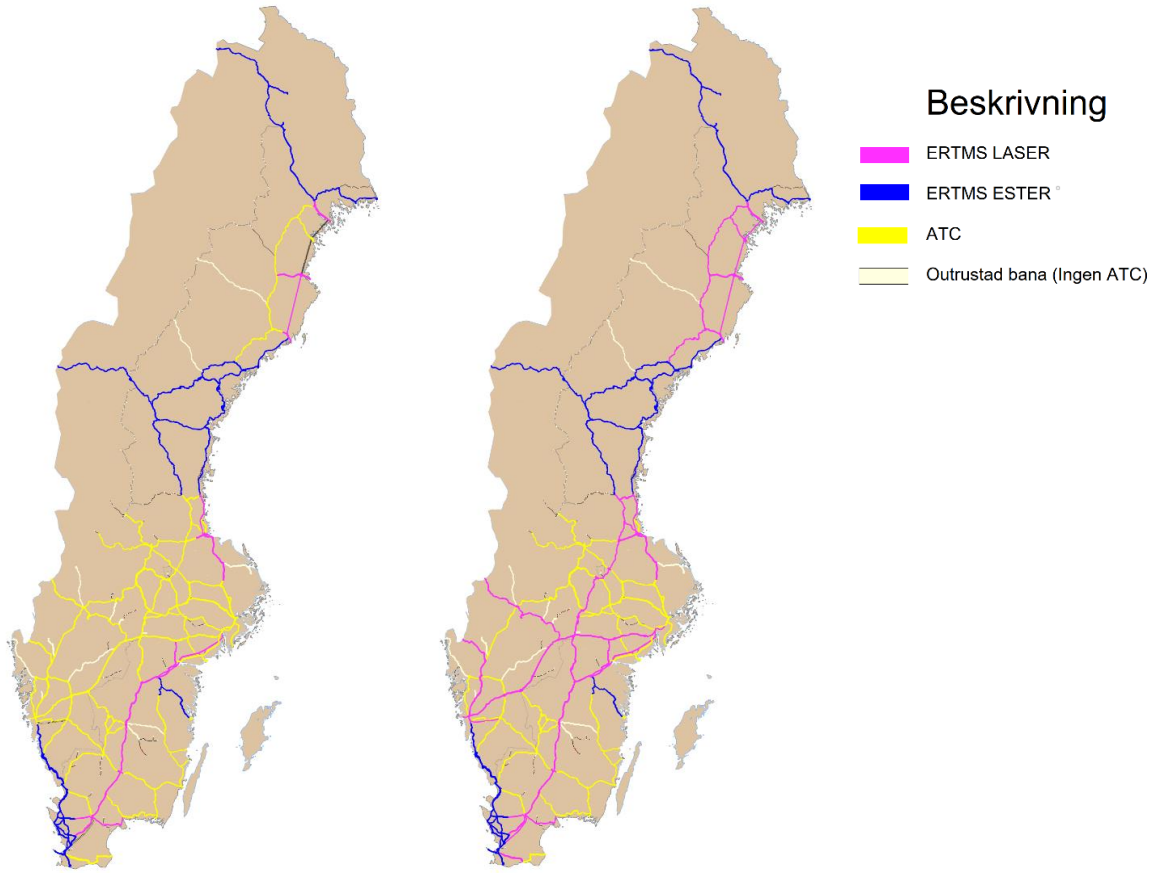
ATC behålls tills vidare i det övriga nätet

Denna plan för järnvägens signalsystem och stora digitala modernisering säker-ställer järnvägens funktion, men innebär också att Trafikverket behöver förvalta en bredare flora av signalsystem och trafikeringssystem över lång tid. Det kräver mer samplanering än tidigare och innebär exempelvis att val av teknik behöver ske centralt och samordnat så att Trafikverkets och leverantörers förmågor är väl avvägda.

I dag sker en del av transmissionen i signalsystemet via kopparkabel. En förut-sättning för signalsystemets modernisering är att optonätet rustas upp så att det kan ge robust transmission både för ERTMS och ATC. Den satsningen behöver genomföras tidigt i planperioden och vara helt genomförd till 2033 för att ersätta vitala anläggningsdelar som passerar sin tekniska livslängd.

För lågtrafikerade banor som saknar fjärrstyrning och i vissa fall även tågskydds-system kommer inga riktade åtgärder att vidtas fram till 2042, vilket bidrar till att hela det eftersatta underhållet inte kommer att omhändertas fram till 2042. Däremot kommer det eftersatta underhållet att vara under kontroll inför fortsatta utbyten och upprustning under 2040-talet.

Kartbilderna i Figur 30 visar den tänkta utrullningsplanen vid två olika tidpunkter, 2037 (till vänster) och 2042 (till höger), med ERTMS samt ATC som slutlig signalteknisk lösning.



Figur 30. Tänkt utrullningsplan 2037 (till vänster) och 2042 (till höger), med ERTMS samt ATC som slutlig signalteknisk lösning.

7.3 Central riskreserv

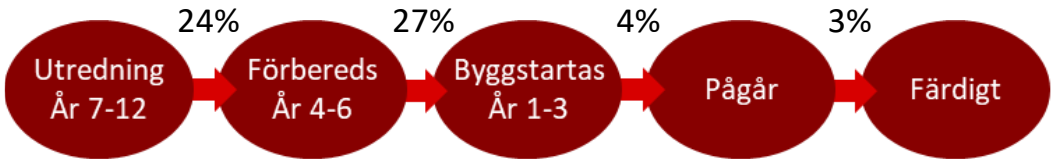
I enlighet med regeringens direktiv redovisar Trafikverket här förslag kring riskreserv. Vi har i vårt förslag inte beaktat eventuella effekter av utredningen om effektiviseringsvinster genom alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur.

En central riskreserv införs

Riskreserven omfattar portföljen av namngivna investeringsobjekt i förslaget till ny nationell plan. Syftet med att införa en riskreserv är att förbättra planens motståndskraft mot kostnadsökningar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess. Riskreserven ska fungera som ett verktyg för att hantera oväntade kostnadsökningar i enskilda objekt utan att detta omedelbart påverkar andra objekt i planen. Andra sätt som Trafikverket arbetar för att förbättra kostnadskontrollen beskrivs i kapitel 11.

Kostnadsbedömningar är ofrånkomligen osäkra, särskilt i tidiga skeden av planeringen. Historiska erfarenheter visar att faktiska kostnader för större objekt

ofta ökar jämfört med initiala bedömningar. Figur 31 sammanfattar hur kostnaderna för namngivna investeringar förändrats mellan de nationella planerna med startår 2010, 2014, 2018 och 2022. Kostnaderna är justerade med infrastrukturinvesteringsindex[23]. Som framgår av figuren är det framför allt i tidiga skeden som kostnaderna ökar i genomsnitt.



Figur 31. Kostnadsförändringar för investeringar i de nationella planerna med början 2010, 2014, 2018, 2022, grupperat efter vilket planeringsskede som investeringen tillhörde vid publiceringen av respektive plan.

Den samlade ekonomiska ramen för namngivna objekt i nationella planen är avgränsad vilket innebär att kostnadsökningar i enskilda namngivna objekt får en direkt påverkan på förutsättningarna för Trafikverket att genomföra den samlade investeringsportföljen. Trafikverket ska för varje enskilt namngivet objekt bedöma om kostnadsökningar som uppstått står i proportion till den samhällsnytta som det namngivna objektet förväntas bidra med. Riskreserven är kopplad till den samlade investeringsportföljen. Trafikverket föreslår tydliga kriterier för hur riskreserven ska få nyttjas, exempelvis att kostnadsreducerande åtgärder ska ha prövats och dokumenterats. Först därefter ska Trafikverket lämna ett förslag till regeringen som fattar det avgörande beslutet. En centralt hanterad riskreserv utgör således en viktig säkerhetsmekanism för att motverka undanträngningseffekter inom planen, där stora kostnadsökningar i ett objekt annars riskerar att leda till att andra objekt inte kan genomföras.

Såsom procentsatserna som Figur 31 visar, kommer en reserv på 10–15 procent inte att täcka alla de kostnadsökningar som uppstår på grund av att osäkerheter och risker faller ut. Det innebär att vissa objekt, oaktat riskreserven, inte kan genomföras under planperioden. Att riskreserven inte täcker alla potentiella ökningar innebär också att objekt som på grund av kostnadsökningar inte längre ger önskad samhällsnytta behöver omprövas.

Riskreserven föreslås uppgå till 39 miljarder

Trafikverket föreslår att riskreserven uppgår till cirka 39 miljarder kronor för planperioden, vilket motsvarar 10 procent av de namngivna investeringarna i

[23] Detta index har ökat betydligt snabbare än inflationen, vilket är ett problem i sig eftersom det kan vara en indikation på dålig produktivitetsutveckling i infrastruktursektorn. Under perioden 2010–2022 ökade index omkring 22 procent i fasta priser (dvs. exklusive inflation).

planförslaget. I bedömningen av denna nivå har Trafikverket bland annat tagit intryck av så kallade referensklassprognoser för alla investeringar i gällande plan utom de pågående. Denna typ av prognoser är under utveckling och kan användas som ett komplement till etablerade kalkylmetoder.

I planförslaget redovisas riskreserven som ett objekt. I Trafikverkets beslutsunderlag om användning av medel ur riskreserven ska skälen till kostnadsökningen och behov av att använda reserven dokumenteras så att det är möjligt att följa upp. Exempelvis bör det dokumenteras vilken typ av risk det var som krävde reservmedel. En uppföljning av riskreserven bör ske i Trafikverkets årsredovisning.

Vi föreslår kriterier för när riskreserven får nyttjas

Trafikverket föreslår en öppen redovisning av riskreserven och tydliga kriterier för hur den får nyttjas.

Följande kriterier kan ingå i beredningen och i motiveringen till användningen av riskreserven för såväl ej byggstartade som pågående namngivna investeringar.

Grundprincipen är att riskreserven inte används till innehållsförändringar. Om vi tillför en ny funktion är det en innehållsförändring. Andra förändringar inom objektets ändamål ska inte betraktas som innehållsförändringar. Det kan finnas undantag från grundprincipen. Undantag ska dokumenteras tydligt.

Grundkriterier

Vi anser att beslutsunderlaget bör belysa följande grundkriterier:

- **Namngivet objekt**: Objektet ska vara ett namngivet objekt i den nationella planen.
- **Verifierad kostnadsökning**: Kostnadsökningen ska vara belagd genom uppdaterad kalkyl och validerad riskanalys där även orsaken till kostnadsökningen beskrivs.
- **Genomförd utredning av möjlig kostnadsreduktion**: Trafikverket ska ha prövat, genomfört och dokumenterat möjliga kostnadsreducerande åtgärder med beaktande av samhällsekonomiska nyttor. Först om kostnadsreduktioner inte kan realiseras i tillräcklig omfattning eller inte alls, fattar Trafikverket beslut om att till regeringen föreslå att ompröva objektet eller att riskreserven ska utnyttjas.
- **Bedömning av nyttor**: En uppdaterad samhällsekonomisk analys ska visa hur de samhällsekonomiska nyttorna har påverkats av kostnadsökningen.

Bedömningskriterier

Vi anser att följande aspekter ska belysas i bedömningen av om medel från riskreserven ska kunna nyttas:

- **Funktionalitet för transportsystemet**: Objektets bidrag till övergripande funktionalitet i transportsystemet eller om dess försening påverkar flera andra objekt eller bredare samhällsfunktioner.
- **Bidrag till de transportpolitiska målen**: Objektets bidrag till nationella mål (samhällsekonomisk effektivitet, tillgänglighet, klimat, trafiksäkerhet, etc.).
- **Alternativkostnad**: Vad som måste avstås om riskreserven används till detta objekt. Undvik först-till-kvarn effekter.
- **Genomförbarhet:** I vilken grad förprojektering och tillståndsprocesser är klara samt vilken realiserbarhet som finns inom planperioden.
- **Medfinansiering**: Om andra aktörer (kommun, EU, näringsliv) bidrar ekonomiskt till objektet.

En hantering föreslås för ej byggstartade objekt

I första hand ska Trafikverket vidta kostnadsreducerande åtgärder för de planerade namngivna objekten. När Trafikverket vidtar kostnadsreducerande åtgärder behöver samhällsekonomiska nyttor beaktas. Vissa objekt har god samhälls-ekonomisk marginal och för andra är lönsamheten snävare eller så är objektet rent av olönsamt.

Sedan hösten 2022 har Trafikverket infört ett internt arbetssätt för kostnads- eller innehållsförändringar i ett namngivet objekt som inte har upphandlad bygg-entreprenad. Sådana objekt befinner sig i ett tidigt skede och ska tas upp för bedömning och beslut vid ett regionalt revisionsmöte och oftast även på ett nationellt revisionsmöte. Arbetssättet innebär att det sker en systematisk genom-gång av identifierade kostnads- och innehållsförändringar i objekt. Det leder till tydligare och mer transparent hantering av nödvändiga förändringar, men ger också förutsättningar för att i vissa avseenden se över objekt. Trafikverket genomför cirka sex stycken nationella revisionsmöten per år.

Trafikverket avser att komplettera revisionsmötena med en hantering i en central riskreservskommitté som ytterligare bereder ärendet innan medel eventuellt föreslås ur riskreserven i samband med den årliga byggstartsrapporteringen. Riskreservskommittén kan också begära ett omtag vad gäller kostnadsreduktion. Riskreserven ska inte hantera hur stora överdrag som helst. Någonstans finns en gräns även fast det finns en riskreserv. Då är alternativet att ompröva objektet – antingen direkt vid byggstartsrapporteringen eller i samband med nästa plan-revidering om det är objekt i gruppen år 7–12. Projektet kan då få i uppdrag att ta

fram ett reviderat underlag för att pröva objektet i nästa planrevidering och ställa det mot andra objekt som kanske är mer lönsamma.

Huvudregeln bör vara att förslag om nyttjande av medel ur riskreserven sker i byggstartsrapporteringen. Undantag och behov av alternativa sätt att hantera det mellan byggstartsrapporteringarna kan vara nödvändigt för att få till en effektiv produktionsplanering på grund av exempelvis arbetssäsong eller tider i spår.

Regeringen beslutar om användandet av riskreserven i samband med beslut om byggstarter.

När vi ser kostnadsökningar i tidiga skeden som inte går att hantera genom kostnadsreduktioner reserveras medel ur riskreserven. Det realiseras dock inte finansiellt på riskreserven, utan genomförandet av investeringsobjektet finansieras på ordinarie anslagspost i anslagsstrukturen när objektet har byggstartat. Medel behöver således föras från riskreserven till ordinarie anslagspost.

En annan hantering föreslås för pågående objekt

Byggstartade objekt som blir dyrare ska framför allt hanteras av Trafikverket genom kostnadsbesparande åtgärder i ordinarie avvikelsehantering, och först vid behov därefter med del av riskreserven.

Även för pågående objekt bör hanteringen av riskreserven ske i den centrala riskreservskommittén, fristående från den ordinarie avvikelsehanteringen och först när övriga möjligheter till hantering har uttömts. Det är viktigt att riskreserv-processen mellan pågående och ej byggstartade objekt hålls ihop inom Trafikverket. Avstämning behöver göras kvartalsvis så att inte riskreserven urholkas.

Trafikverket föreslår två olika alternativ för den fortsatta hanteringen av risk-reserven för pågående objekt.

Alternativ A, riskreserv genom lån hos Riksgälden

Alternativ A innebär att en reservering av riskbelopp görs inom låneram för samhällsinvesteringar (enligt 7 kap. 6 § budgetlagen). Det görs i den årliga processen för budgetunderlag, budgetproposition och regleringsbrev. Riskbeloppet redovisas som ett eget objekt i ramen och ger Trafikverket möjlighet att låne-finansiera genom Riksgälden (totala kapitalkostnaden) i pågående objekt vid behov. Upplåning sker i den takt genomförandet kräver, vilket ger en effektiv framdrift för investeringen. Lån och räntor för riskbeloppet återbetalas med anslagsmedel under den återstående produktionstiden alternativt genom beräknad återbetalningsplan, genom att anslag utökas med medel från riskreserv. Samtidigt minskar riskreserven med motsvarande belopp.

Fördelen med detta alternativ är att det är likviditetsmässigt effektivt för staten genom att det inte reserverar medel från riskreserven inom en anslagspost eller på egen anslagspost inom utvecklingsanslaget innevarande och kommande tre budget-år. Dessa medel kan i stället nyttjas effektivare inom andra delar av stats-förvaltningen.

Alternativ B, riskreserv genom utökade anslag innevarande år

Alternativ B innebär att Trafikverket ansöker om medel från riskreserven i pågående objekt vid behov, under innevarande år hos Landsbygds- och infrastrukturdepartementet i vår- eller höständringsbudget samt genom regleringsbrevsändring. Anslagspost inom utvecklingsanslaget utökas, och samtidigt reduceras riskreserven med motsvarande belopp. Detta kräver ett tydligt arbetssätt inom myndigheten samt ett tydligt arbetssätt hos Landsbygds- och infrastrukturdepartementet för riskreservshanteringen.

Återföring

Outnyttjade planeringsutrymmen avsatta för enskilda namngivna objekt som avslutas ska gå till riskreserven.

Fortsatt arbete beror på vilket alternativ som väljs

Val av anslagsmässig hantering är beroende av vilket av föreslagna alternativ för pågående objekt som väljs. Trafikverket önskar därför fortsatt dialog om förslag till hur riskreserven bör fördelas över tid. Dialogen bör även omfatta hur riskreserven ska synliggöras i anslagsstrukturen.

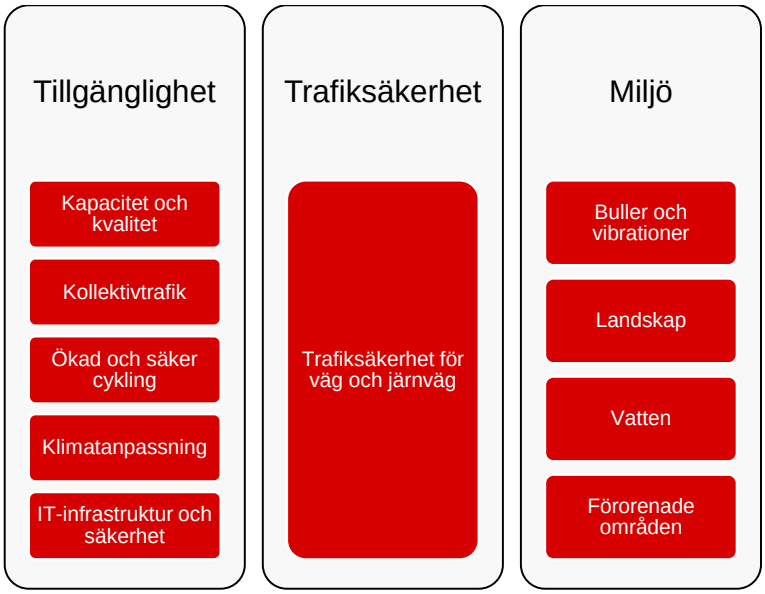
7.4 Trimnings- och miljöåtgärder

Här beskrivs föreslagna satsningar på trimnings- och miljöåtgärder. Mer information finns i underlagsrapporten om trimnings- och miljöåtgärder (Trafikverket 2025:114).

Viktiga bidrag till framkomliga, tillförlitliga och trafiksäkra vägar och järnvägar

Den övre beloppsgränsen för trimnings- och miljöåtgärder höjdes i direktivet från 100 till 150 miljoner kronor. De delas in i tre åtgärdsområden: tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö. Varje åtgärdsområde är i sin tur indelat i undergrupper vilka kallas preciserade åtgärdsområden (se Figur 32). Medel för trimningsåtgärder får användas för investeringar i det nationella stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar, i det nationella statliga järnvägsnätet och i statliga farleder och slussar. Miljöinvesteringar får göras i befintlig statlig transportinfrastruktur.

Automatiska trafiksäkerhetskameror kan dock sättas upp på både det nationella och regionala vägnätet.



Figur 32. Åtgärdsområden och preciserade åtgärdsområden inom trimnings- och miljöåtgärder.

Trimnings- och miljöåtgärderna kan ofta på ett kostnadseffektivt sätt bidra till det övergripande transportpolitiska målet – både funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Mer konkret bidrar de till flera värden. Det gäller dels framkomliga och trafiksäkra vägar, dels tillförlitliga och trafiksäkra järnvägar som används effektivt. Det görs genom åtgärder som:

- förbättrar tillgänglighet, kapacitet och kvalitet för personresor och godstransporter på vägar och järnvägar
- förbättrar kollektivtrafiken genom attraktiva stationsmiljöer, busshållplatser och bytespunkter för alla resenärer
- förbättrar förutsättningarna att välja cykel som färdmedel och ökar trafiksäkerheten för cyklister
- gör järnvägsinfrastrukturen mer robust så att den bättre kan stå emot effekter av klimatförändringarna
- höjer säkerheten i infrastrukturanläggningen genom fysiska åtgärder och stärkt cybersäkerhet
- minskar antalet omkomna och svårt skadade i väg- och järnvägstrafiken
- bidrar till goda livs- och naturmiljöer.

Åtgärderna kan också bidra till mer användbar information och service till transportsystemets användare.

Miljöåtgärdernas huvudsyfte är att åtgärda brister i, eller i anslutning till, befintlig infrastruktur som ger negativ påverkan på miljön och människors hälsa. Bristerna beror ofta på att anläggningen byggdes då miljökraven var lägre än idag eller att nyttjandet av anläggningen har förändrats genom exempelvis ökad trafik.

En ökad satsning föreslås – särskilt för tillgänglighetsåtgärder

I Tabell 9 redovisas Trafikverkets indikativa ram för trimnings- och miljöåtgärder under planperioden 2026–2037. Notera att de konkreta åtgärderna planeras, prioriteras och beslutas i Trafikverkets budgetarbete. Det skapar en flexibilitet eftersom åtgärderna planeras efterhand som brister uppstår. Specifika trimnings- och miljöåtgärder och deras omfattning redovisas alltså inte i den nationella planen.

Tabell 9. Förslag på indikativ ram för trimnings- och miljöåtgärder och ram i gällande plan, båda i prisnivå 2025-02. Beloppen för 2022–2033 är avrundade.

Åtgärdsområden	Beslutad ram 2022–2033 (mnkr)	Indikativ ram 2026–2037 (mnkr)
Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet	**20 274**	**33 600**
Kapacitet och kvalitet	*12 400*	*23 500 varav* *Näringslivspotten 1 200* *Samfinansiering ERTMS ombordutrustning 3 000*
Kollektivtrafik	*2 728*	*3700*
Ökad och säker cykling	*3 348*	*2 500*
Klimatanpassning	*1 054*	*1 400*
IT-infrastruktur och säkerhet	*744*	*2 500*
Trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet	**14 880**	**20 000**
Miljöåtgärder	**14 322**	**16 400**
Buller och vibrationer	*3 100*	*3 700*
Landskap	*4 960*	*6 000*
Vatten	*1 860*	*2 000*
Förorenade områden	*4 402*	*4 700*
Totalt, indikativ ram	**49 476**	**70 000**

Störst ökning i kronor föreslås till trimningsåtgärder för ökad kapacitet och kvalitet. En stor ökning föreslås även för trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet. Procentuellt föreslås den klart största ökningen till trimningsåtgärder för it-infrastruktur och säkerhet. Den enda post som föreslås minska är trimnings-åtgärder för ökad och säker cykling. Det beror på att samfinansieringssatsningen av cykelåtgärder på det regionala vägnätet inte bedöms ha gett förväntad effekt[24]. Regeringen anger därför i direktivet att sådana åtgärder i stället ska planeras helt inom ramen för länsplanerna. Av bland annat detta skäl utökar regeringen läns-planernas ekonomiska utrymme.

[24] Se Riksrevisionen 2025:11.

Vi föreslår en ökning trots att framdriften för trimnings- och miljöåtgärder under senare år har varit låg i förhållande till de medel som har funnits tillgängliga. Det finns flera identifierade orsaker kopplat till det. För att öka framdriften inom trimnings- och miljöåtgärder jobbar Trafikverket nu med att korta ledtider, minska administrationen, effektivisera och samarbeta internt. Vår bedömning är därför att den historiska bilden av genomförda åtgärder inte behöver vara en begränsning för hur mycket medel som kan satsas inom området.

Många typer av åtgärder görs

Nedan beskrivs kort vilken typ av åtgärder som ingår i respektive preciserat åtgärdsområde. Som en grund för prioritering mellan åtgärder har anspråk eller behov uppskattats, och dessa redovisas i underlagsrapporten (TRV 2025:114). Underlagen för att uppskatta anspråken skiljer sig åt mellan de preciserade åtgärdsområdena. Inom åtgärdsområden där beslutade mål finns anger anspråket en bedömd volym som krävs för att uppnå målen under planperioden. Inom områden där mål saknas, till exempel kapacitet och kvalitet, anger anspråket en uppskattad volym utifrån prioriterade brister vilka bland annat framkommit efter åtgärdsvalsstudier. Vilka åtgärder som slutligen ska genomföras planeras och prioriteras som nämnts i Trafikverkets budgetarbete.

Kapacitet och kvalitet

Åtgärderna syftar i huvudsak till att förbättra tillgänglighet, kapacitet och kvalitet för personresor och godstransporter på vägar, järnvägar och i farleder. Även teknikutveckling för att ta fram nya produkter eller metoder ingår här. Teknikutveckling är vad som är kvar på utvecklingsanslaget från den tidigare posten Planering och myndighetsutövning. Exempel på vägåtgärder är stigningskörfält eller utökning med körfält, ombyggnad av korsningar, trafikplatser, nya eller utbyggda rastplatser och säkra uppställningsplatser samt åtgärder för trafikledning genom exempelvis ITS.

Exempel på järnvägsåtgärder är justering av befintliga spår eller signalsystem som möjliggör hastighetshöjning och kapacitetsökning, förlängning av mötesspår, trafikledningsåtgärder, teknikutveckling samt slopning och rivning av järnvägsanläggning. Inte minst åtgärder för att öka möjlighet till omledning är viktiga dels för att fler underhållsåtgärder ska kunna genomföras utan att ge stora trafikstörningar, dels ur ett totalförsvarsperspektiv. Se vidare förslag på prioriterade utredningar i avsnitt 7.9. Längre mötesspår kan ge stor nytta och krävs också för att svara upp mot de nya kraven i TEN-T-förordningen (se avsnitt 3.1) om att möjliggöra för trafik med långa godståg. Trafikverket har i arbetet med den nationella planen tagit fram åtgärdspaket för att möta dessa krav. Ett flertal av de aktuella åtgärderna bedöms kosta mindre än 150 miljoner kronor och hanteras därför som trimningsåtgärder. Det är viktigt att dessa åtgärder prioriteras och samordnas med

de namngivna objekt som möjliggör för trafik med långa godståg i den omfattning som krävs enligt förordningen.

Införandet av ERTMS kommer att innebära krav på fordonsägare att investera i utrustning till sina fordon för att hantera det nya systemet. Trafikverket har i särskild ordning utrett frågan (Trafikverket 2025:135) och föreslår ett statligt stöd på 50 procent av de stödberättigade investeringskostnaderna för gods- och persontrafik, och för den museala trafiken föreslås en stödnivå om 100 procent. Trafikverket bedömer att 3 miljarder kronor är en ändamålsenlig ram i nationell plan 2026–2037. Utöver Trafikverkets förslag till statligt stöd kvarstår även i framtiden möjligheten för tågoperatörer att söka EU-medel från Fonden för ett sammanlänkat Europa. Omfattningen av EU-medel för ändamålet är i dagsläget inte klarlagt då EU:s långtidsbudget för åren 2028–2034 inte är fastställd.

I åtgärdsområdet ingår också den så kallade näringslivspotten. I denna identifierar näringslivets företrädare tillsammans med Trafikverket åtgärder som är angelägna för att stärka näringslivets och järnvägens konkurrenskraft samt bidrar till intermodala transportlösningar. Vår bedömning är att nuvarande inriktning för näringslivspotten mot åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen fortsatt kan bidra till effektiva intermodala transportlösningar. Under planperioden föreslås 1,2 miljarder kronor avsättas. Vår ambition är att medlen ska användas under planens första åtta år, vilket innebär 150 miljoner kronor per år. Det är en högre nivå än i gällande plan, vilket motiveras av behovet av att skapa en bättre kontinuitet och trygghet hos näringslivet om möjligheterna att möta snabbt uppkomna behov av åtgärder.

Exempel på farledsåtgärder är förstärkt farledsutmärkning och muddring för att skapa framkomlighet för fartyg med större lastkapacitet.

Kollektivtrafik

Åtgärderna syftar till att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik, inklusive att skapa attraktiva och funktionella stationsmiljöer, busshållplatser och bytespunkter för alla resenärer. Exempel på åtgärder är kollektivtrafikkörfält, signaler och åtgärder i korsningar för att prioritera kollektivtrafik, pendelparkeringar för bil vid bytespunkter, plattformsförbindelser och justeringar av plattformar samt tillgänglighetsanpassning på hållplatser längs det nationella stamvägnätet.

Ökad säker cykling

Åtgärderna syftar till att förbättra förutsättningarna att välja cykel som färdmedel samt öka trafiksäkerheten för cyklister längs det nationella stamvägnätet. Exempel på åtgärder är nya cykelvägar, trafiksäkra gång- och cykelpassager, cykelparkeringar vid bytespunkter samt cykelturistleder.

Klimatanpassning järnväg

Åtgärderna syftar till att anpassa järnvägsinfrastrukturen så att den blir mer robust och därmed bättre kan stå emot effekter av klimatförändringarna (klimatanpassning på vägnätet hanteras inom anslagsposten för vidmakthållande). Exempel på åtgärder är utbyte av trummor till nya med större radie samt erosionsskydd.

It-infrastruktur och säkerhet

It-åtgärderna syftar till att säkerställa, stödja och tillhandahålla it-infrastruktur till ett digitaliserat transportsystem. Säkerhetsåtgärderna syftar till att stärka upp skyddet kring infrastrukturanläggningarna genom fysiska åtgärder och stärkt cybersäkerhet. Det förändrade säkerhetsläget i världen innebär att vi under planperioden kommer att öka intensiteten i arbetet. Exempel på åtgärder är telefoni till tågpersonal, telematik för kommunikation till bland annat trafiksäkerhetskameror, väderstationer, it-infrastruktur på trafikcentraler samt skal- och intrångsskydd av anläggning.

Trafiksäkerhet

Åtgärderna syftar till att öka trafiksäkerheten, med ett särskilt fokus på att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i väg- och järnvägstrafiken på det nationella stamvägnätet och på det statliga järnvägsnätet. Exempel på vägåtgärder är mötesseparering, säkra sidoområden, korsningsåtgärder, mitträffling, säkrare vägmiljöer i tätort och vid genomfarter samt automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) och poliskontrollplatser. Exempel på järnvägsåtgärder är stängsling, plattformsåtgärder, kamerabevakning för att hindra obehörigt spårbeträdande samt plankorsningsåtgärder för att hindra kollision mellan tåg och trafikanter.

Trafiksäkerhetsnivån är på delar av vägnätet fortfarande för låg för att etappmålet för trafiksäkerhet ska kunna nås. Identifierade brister är till exempel risk för mötesolyckor på vägar med hastighetsgräns över 80 km/h, bristfälliga sidoområden, låg hastighetsefterlevnad, låg säkerhet vid korsningar, låg säkerhet på det lågtrafikerade vägnätet liksom för oskyddade trafikanter.

Inom järnväg är personpåkörningar ett stort problem och årligen omkommer mellan 60 och 110 personer på de spår som Trafikverket förvaltar. Av dessa bedöms cirka 85 procent vara personer som genomfört en suicidhandling. Brister finns vid plankorsningar och vid stationer och plattformar, men också längs spåren.

Buller och vibrationer

Åtgärderna syftar till att åstadkomma en bättre livsmiljö och hälsa för boende och vid skolor och förskolor, längs de statliga vägar och spår som är mest utsatta för

buller och vibrationer. Exempel på åtgärder är bullerskydd av uteplatser, bättre ljuddämpning i fasader, bullerdämpande skärmar och vallar, bullerreducerande beläggning på vägar samt inlösen av hus med höga vibrationsvärden.

Landskap

Åtgärderna syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess natur- och kulturvärden. Syftet är också att utveckla natur- och kulturvärden som är viktiga för biologisk mångfald respektive kulturvärden. Exempel på åtgärder är säkra passagemöjligheter för djur, restaurering av alléer, främjande av artrika infrastrukturmiljöer, bekämpning av invasiva arter, kultur-, gestaltnings- och landskapsvårdande åtgärder samt åtgärder mot vandringshinder för fisk och andra vattenlevande djur.

Vatten

Åtgärderna syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på vatten och vattenanknutna värden. Särskilt fokus läggs på yt- och grundvatten-förekomster av betydelse för dricksvattenförsörjning eller med höga biologiska värden. Exempel på åtgärder är uppsättning av vägräcken samt åtgärder mot avsnörda vikar och sund.

Förorenade områden

Åtgärderna syftar till att avhjälpa skador eller olägenheter i miljön som har orsakats av järnvägs-, väg- och flygplatsverksamhet. Exempel på åtgärder är undersökningar, saneringar, kontrollprogram av förorenade områden samt återställande av mark som gynnar naturmiljö. Här ingår också den så kallade miljögarantin, vilket innebär ersättning till de bolag som tillförts sådan statlig verksamhet som beskrivs i 7 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

7.5 Länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regeringen anger i direktivet att den preliminära ramen för länsplanerna under planperioden ska uppgå till 60 590 miljoner kronor. Ramarna är uttryckta i 2025 års priser och fördelningen framgår av Tabell 10 nedan.

Trafikverket bedömer att det kommer att finnas ett utgående överföringsbelopp som uppgår till cirka 4,6 miljarder kronor för anslagspost 6 Investeringar i regional plan efter 2025. Trafikverket föreslår att överföringsbeloppet hanteras i enlighet med de principer som gällt vid tidigare beslut om nationell plan, det vill säga att anslagssparandet på anslagsposten fortsatt disponeras för att genomföra investeringar i regional plan.

Tabell 10. Prelimära ramar till länsplanerna (miljoner kronor).

Län	Preliminära ramar
Stockholms län	14 120
Uppsala län	2 534
Södermanlands län	1 649
Östergötlands län	2 717
Jönköpings län	2 270
Kronobergs län	1 306
Kalmar län	1 375
Gotlands län	343
Blekinge län	822
Skåne län	7 475
Hallands län	1 989
Västra Götalands län	10 266
Värmlands län	1 639
Örebro län	1 756
Västmanlands län	1 525
Dalarnas län	1 697
Gävleborgs län	1 634
Västernorrlands län	1 436
Jämtlands län	823
Västerbottens län	1 641
Norrbottens län	1 574
SUMMA	**60 590**

Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planens utvecklingsanslag och länsplanerna kommer att fastställas av regeringen genom beslut om nationell plan.

7.6 Forskning och innovation

Från utvecklingsramen finansierar Trafikverket forsknings- och innovationsinsatser inom samtliga trafikslag. Forskningsinsatserna riktar sig inte bara mot Trafikverkets verksamhet utan transportsektorn som helhet. Forskning och innovation inom området är viktigt för att nå de transportpolitiska målen.

Transportforskning är viktigt för kompetensförsörjning och hållbarhet

I direktivet till åtgärdsplaneringen betonas Sveriges ledande position inom flera transportrelaterade forskningsområden och det framhålls att det är viktigt att inte bara försvara, utan även stärka denna position. Under det senaste året har vissa förändringar skett i forskningslandskapet genom att inte minst Vinnova justerat sin inriktning så att transportområdet inte adresseras lika tydligt. Det gör att Trafikverkets relativa betydelse ökar. Trafikverket är såväl en finansiär som en utförare som kanske framför allt kännetecknas av hög kunskap om transportsektorn.

Trafikverket anser att fortsatt forskning inom transportområdet är viktig för samhällets framtida konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet. Satsningar på forskning gör bland annat att nya teknologier, metoder och affärsmodeller kan utvecklas som effektiviserar transporterna, stärker konkurrenskraften, minskar miljöpåverkan och stärker den nationella och Nato-gemensamma beredskapen. Forskningen bidrar samtidigt till ökad kunskap och förståelse, inte minst för de utmaningar och möjligheter som geopolitiska förändringar för med sig. En väl fungerande och motståndskraftig infrastruktur minskar sårbarheten och bidrar till en trygg och stabil samhällsutveckling.

Investeringar i transportforskning bidrar inte bara till att främja ett modernt och robust transportsystem, utan även till långsiktig kompetensförsörjning. Experter med djup och bred sakkunskap, vilka kan driva utvecklingen framåt, behövs i en alltmer komplex och integrerad transportsektor. Hög kompetens krävs också för att omsätta internationell kunskap och internationella innovationer så att de kan nyttjas i en svensk kontext. Forskningen bidrar också till attraktivare utbildningar även för de som arbetar med annat än forskning inom det breda transportområdet. Såväl utbildningarnas kvalitet som deras attraktivitet gagnas av forskningsprojekt som gör att de forskande lärarna ligger i vetenskapens framkant samtidigt som projekten i sig fungerar som intresseväckande skyltfönster för potentiella studenter.

För att säkerställa en hög kvalitet är det avgörande att forskningsfinansiärer har förmågan att samarbeta med både nationella och internationella aktörer.

Forskning och innovation inom transportsektorn tar sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Trafikverket ska, enligt sin instruktion, ansvara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter, dokumentera och finansiera forskning samt främja produktivitet, innovation och effektivitet på marknader för investeringar, drift och underhåll. I egenskap av beredskaps-myndighet och sektorsansvarig myndighet för området transporter ska Trafikverket också, enligt Beredskapsförordningen (2022:524), beakta behovet av forsknings- och utvecklingsinsatser inom området. Trafikverkets regleringsbrev pekar särskilt på myndighetens ansvar att finansiera forskning inom luft- och sjöfartsområdena. Vidare har Trafikverket i regleringsbrevet för 2024 fått i uppdrag att i ökande utsträckning prioritera forskning och innovation som syftar till stärkt robusthet och ökad tillgänglighet inom väg- och järnvägssystemen vid utlysningar under perioden 2024–2028.

Fyra områden prioriteras

Transportforskning bör ses i ett helhetsperspektiv där studier kompletterar varandra för stegvisa förbättringar och ibland banbrytande innovationer. I forskningens natur ligger att många projekt inte är avsedda att leda fram till någon implementering eller verksamhetsutveckling direkt, utan är mer del i att lägga den kunskapsgrund som krävs för att andra projekt i förlängningen kan leda till mer konkret nytta. Detta kräver en bred forskningsstrategi som möjliggör inkrementell kunskapsuppbyggnad, men också mod att ta större och mer radikala steg i en förändrad omvärld. Området spänner från grundläggande forskning till system-demonstrationer och implementering. Nedanstående forsknings- och innovations-områden föreslås prioriteras under perioden 2026–2037, för att stärka transport-sektorns kompetensförsörjning, konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet.

1. Minskad klimat-, miljö- och naturpåverkan för att bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle.
2. Ökad effektivitet och produktivitet inom infrastrukturområdet, med fokus på att optimera resurser och processer.
3. Ett mer effektivt och mer inkluderande transportsystem som tillgodoser hela landet.
4. En väl underhållen transportinfrastruktur i ett redundant och resilient transportsystem som tar hänsyn till säkerhetspolitiska krav och störningsrisker.

Inom dessa områden behövs forskning om teknisk utveckling, policy- och beteendeförändringar, planeringsprocesser samt logistik- och affärsmodeller.

Digitalisering, automatisering och elektrifiering är centrala inslag, både som medel och mål, där artificiell intelligens (AI) spelar en allt viktigare roll.

7,4 miljarder kronor föreslås satsas

Trafikverket anser att möjligheten att finansiera forskning inom transportområdet är av stor betydelse för att säkerställa långsiktigt hög måluppfyllelse. Det finns stora fördelar med att myndigheten har det långsiktigt strategiska ansvaret för de delar av transportsystemet som har hög relevans för vårt uppdrag och mål.

Trafikverket föreslår att 7,4 miljarder kronor satsas på forskning och innovation under planperioden. Det är ungefär samma nivå som i gällande nationell plan.

Några arbetssätt som kommer att prioriteras är:

- Strategiska intensifierade samarbeten nationellt och internationellt med utförare såväl som forskningsfinansiärer.
- Systemdemonstratorer.
- Säkerställande av större nytta genom upphandlingar.
- Strävan efter nedkortade processer för implementering av forskningsresultaten så att de får avsedd effekt på transportsystemet.

7.7 Övrig verksamhet inom utvecklingsanslaget

Fullföljande av stadsmiljöavtal

Regeringen har valt att fasa ut stadsmiljöavtalen genom att inga nya ansökningar beviljas. För att främja hållbara stadsmiljöer har Trafikverket tidigare fått ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller hållbara godstransport-lösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser, och bidra till att miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet har särskilt avsett att främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter.

Trafikverket bedömer att tidigare beviljade stadsmiljöavtal uppgår till cirka 5 miljarder kronor för planperioden. Trafikverket föreslår att det ingående över-föringsbeloppet 2026, som i dagsläget bedöms till cirka 3,1 miljarder kronor, hanteras i enlighet med de principer som gällt vid tidigare beslut om nationell plan, det vill säga att anslagssparandet på anslagsposten fortsatt disponeras för att hantera de redan tecknade stadsmiljöavtalen. Det utrymme inom utvecklingsramen

som frigörs om årliga beslut fattas att anslagssparandet får disponeras, föreslår Trafikverket används till fler trimnings- och miljöåtgärder än i planförslaget. Vissa åtgärder som beviljades stöd innan nationell plan för 2022–2033 beslutades kommer att vara slutförda först i december 2029. Det innebär att det sista stödet kommer att kunna betalas ut först år 2030.

Ersättning till Öresundsbrokonsortiet

Ersättning till Öresundsbrokonsortiet avser utnyttjandet av järnvägsförbindelsen över Öresund och beräknas uppgå till 5,5 miljarder kronor. Ersättningen regleras genom avtal med Öresundsbrokonsortiet. Trafikverket har i regeringsuppdrag och budgetunderlag föreslagit att denna ersättning flyttas över till anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Regeringen har också aviserat den flytten i budgetproposition 2026.

Driftsbidrag till flygplatser för 2,5 miljarder kronor

Utgifter för driftsbidrag till flygplatser på anslag 1:6 Ersättning avseende flygplatser ingick i planeringsramen i inriktningsunderlaget. Utgifterna uppgår till 210 miljoner kronor per år och därmed för 12-årsperioden till 2 520 miljoner kronor.

Utöver dessa utgifter disponerar Trafikverket medel inom anslag 1:6 Ersättning avseende flygplatser för att täcka utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga funktioner på vissa flygplatser, men den anslagsposten ingår inte i nationell plan. Inte heller den anslagspost för vissa flygtrafiktjänster som Luftfartsverket disponerar år 2025 ingår i planen.

7.8 Räntor och återbetalning av lån

Räntor och amorteringar avser finansiella kostnader för upptagna lån som avser avslutade investeringar, till exempel Botniabanan, Citybanan och prioriterade vägprojekt (till exempel E6 delen Rabbalshede–Hogdal och E20 delen Tollered–Alingsås samt genom Alingsås). Räntor och återbetalning av lån beräknas uppgå till 24,4 miljarder kronor för perioden 2026–2037. Avsatta medel för år 2026 beräknas uppgå till 0,3 miljarder kronor för väg och drygt 2,0 miljarder kronor för järnväg.

I uppdraget med att ta fram nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 beaktar Trafikverket de räntesatser som lånen redan är bundna till hos Riksgälden. Stora delar av lånen räntebinds jämnt över åren för att minimera ränterisken och för att uppnå en stabil räntekostnad. Vid nyupplåning använder Trafikverket de räntesatser som Konjunkturinstitutet tar fram i sin prognos samt en viss säkerhetsmarginal för oväntade räntehöjningar. Trafikverkets beräknade ränteantagande i nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037 är enligt följande: år 2026: 2,95 procent, år 2027: 3,00 procent, år 2028: 3,25 procent, år

2029: 3,10 procent, år 2030: 3,10 procent, år 2031: 3,05 procent och åren 2032–2037: 2,90 procent.

7.9 Förslag på prioriterade utredningar

Trafikverket föreslår att ett begränsat antal utredningar bör genomföras inför kommande planrevidering. Det handlar i huvudsak om externt efterfrågade utredningar som har hög relevans och aktualitet men där kostnadseffektiva lösningar och underlag saknas. De redovisas nedan utan inbördes rangordning.

Utöver förslagen nedan kommer förutsättningarna för centralstationen i Stockholm att fortsatt utredas. Det handlar om ett omfattande utredningsarbete i samverkan med Jernhusen som behöver ske inom ramen för det föreslagna objektet Stockholm C och Tomteboda bangård (se avsnitt 7.1). En dialog har genomförts med Södertälje kommun och Försvarsmakten om redundansbehoven för vägtrafiken som korsar Södertälje kanal. Trafikverket ser det som angeläget att fortsätta dialogen för att hitta lösningar.[25]

Stambanorna i södra Sverige

Trafikverket har analyserat kapacitetssituationen i södra Sveriges järnvägssystem efter att satsningen på nya stambanor för höghastighetståg avbrutits. Ett antal längre sträckor med större kapacitetsutmaningar har identifierats, där sträckorna Göteborg–Alingsås och vidare mot Skövde samt Hässleholm–länsgränsen Jönköping/Kronoberg bedöms särskilt prioriterade.

I syfte att skapa bättre förutsättningar för främst regional arbetspendling och godstrafik på järnväg i södra Sverige behöver en fördjupad analys av dessa sträckor, och även sträckan Linköping–Mjölby, genomföras. Det finns även behov av att utreda hur kapaciteten kan förstärkas i noden Hässleholm. Dessa analyser ger möjlighet att belysa planeringsförutsättningar, strategiska vägval och identifiera kostnadseffektiva åtgärder på kort och lång sikt.

Uppställningskapacitet

Järnvägssystemets noder är av central betydelse för en fungerande och fortsatt växande järnvägstrafik. Om det finns kapacitetsbrister eller andra begränsningar vad gäller uppställningskapacitet i noderna behöver dessa kartläggas utifrån ett systemövergripande perspektiv där järnvägsföretagens behov beaktas.

[25] En sammanfattning av dialogen hittills finns att ta del av i PM: Redundansbehov för vägtrafiken som korsar Södertälje kanal – redovisning av fortsatt dialog (Dnr TRV 2023/122622).

Utredningen bör ha som ändamål att analysera hur ett effektivt kapacitets-utnyttjande av uppställningskapaciteten ska åstadkommas i storstadsområdena, bland annat med hänsyn till utvecklingen av Tomteboda bangård.

Åtgärder för ökad redundans i järnvägssystemet

Flera aktörer har framhållit vikten av triangelspår, omledningsmöjligheter och andra åtgärder för att skapa ett redundant och robust transportsystem. Sådana åtgärder finns redan i nationell plan, men Trafikverket bedömer att det behövs ett kompletterande nationellt och systemorienterat perspektiv på behoven, som även bör inbegripa totalförsvarshänsyn.

Anpassningar till utbyggd tunnelbana m.m.

Utbyggnaden av tunnelbanan och annan spårbunden trafik i Stockholm leder till ökade resenärsflöden och byten mellan olika kollektivtrafikslag. Det påverkar bland annat kapaciteten och utformningen av bytespunkter och stationsmiljöer på sätt som inte är klarlagda, och där ansvarsfördelningen avseende bland annat funktioner och kostnader mellan olika parter behöver förtydligas.

Norrbotniabanan

För att identifiera kostnadseffektiva lösningar som tillgodoser näringslivets transportbehov behöver kapacitetsbehovet längs Norrbotniabanan ytterligare analyseras i ett vidare perspektiv där kapaciteten i övriga delar av systemet inkluderas. Lösningarna ska bidra till att kraven om hastighet för godstrafik (minst 100 km/h) respektive för persontrafik (minst 160 km/h) uppfylls, samt att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T-förordningen.

Ostkustbanan

Den hittills genomförda planeringen för en dubbelspårsutbyggnad har föregåtts av tidigare trimningsåtgärder och analyser där dubbelspår visat sig vara en åtgärd som möter både kapacitetsutmaningar och behov av kortare restider.
Planeringsprocessen för en dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Sundsvall har dock visat på samhällsekonomisk olönsamhet. En utredning bör därför genomföras i syfte att identifiera alternativa och mer kostnadseffektiva kapacitetshöjande åtgärder som även bidrar till kortare restider och att kraven om hastighet förpersontrafik om minst 160 km/h uppfylls samt att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T-förordningen.

Kust till kust-banan

Kust till kust-banans sträckning mellan Alvesta och Växjö är en av de linjedelar i landet med högst kapacitetsnyttjande och högst antal tåg per dygn för enkelspåriga banor. Kapacitetsbrister och åtgärdsbehov har utretts av Trafikverket och andra parter i flera omgångar sedan 2010. Sträckan Alvesta–Växjö utgör en central länk på Kust till kust-banan, av stor vikt inte bara för trafik inom Kronoberg utan även för tillgängligheten i Kalmar, Blekinge, Jönköping, Västra Götaland och Skåne samt till Danmark. Sträckan trafikeras av fem olika tåglinjer som tillsammans kopplar samman fem regioner.

Placering och trafikering gör att störningar på sträckan även påverkar järnvägs-systemet i ett större perspektiv, främst Södra stambanan. Åtgärder på sträckan är av betydelse för hela södra Sverige. Enligt ursprunglig utbyggnadsstrategi bör mötes-spår Grönsängen byggas först (icke namngiven åtgärd) följt av ytterligare en etapp längs banan. I nationell plan för 2022–2033 ingick objektet Räppe–Växjö till följd av planerad sjukhusflytt med tillhörande stationsläge. Dessa förutsättningar har nu ändrats och vi behöver identifiera rätt åtgärd med rätt utformning och innehåll inför nästa planrevidering.

8 Objekt per region

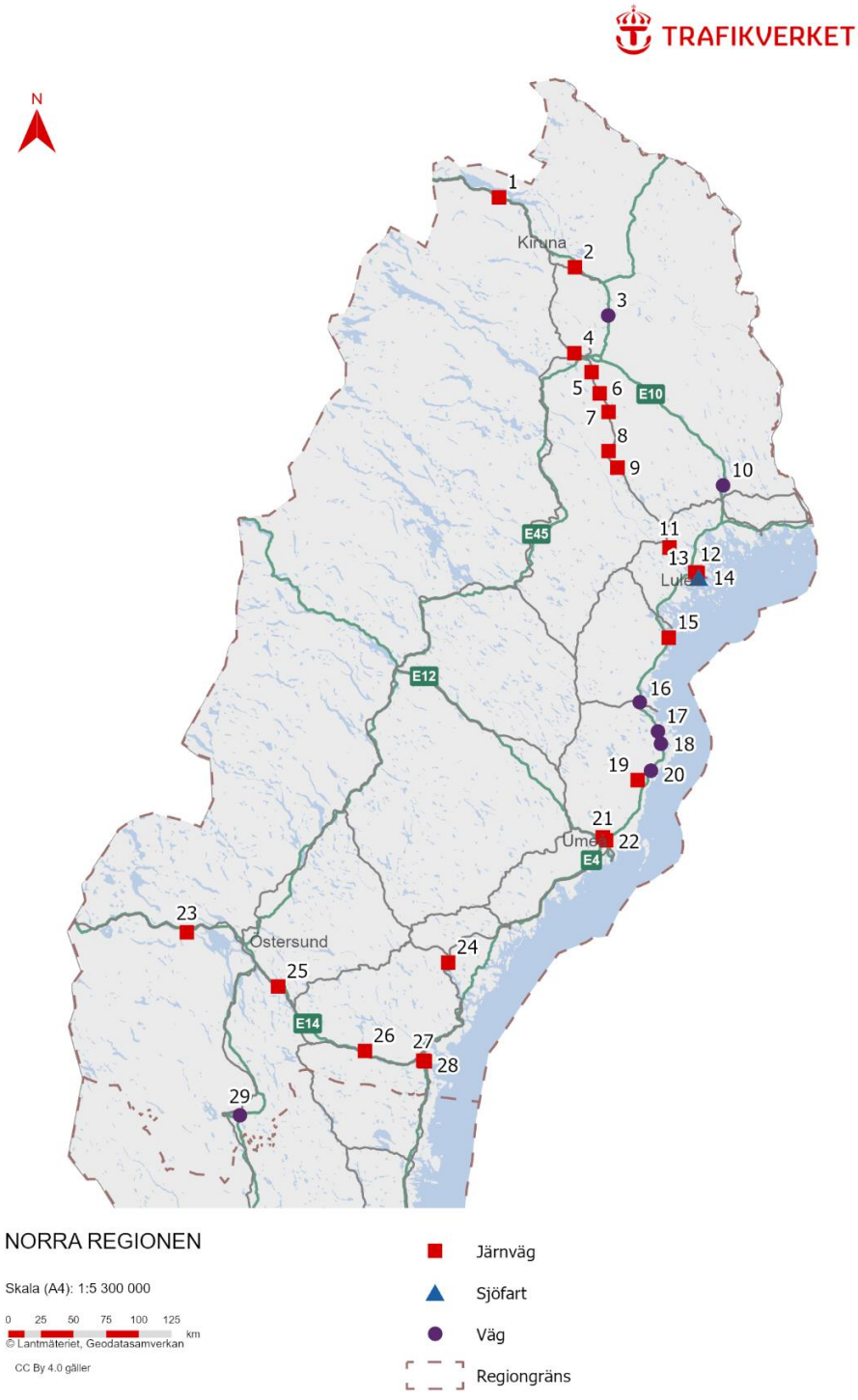
I detta kapitel sammanfattas för Trafikverksregionerna vilka namngivna investeringar som föreslås och kartor illustrerar var de hamnar. Observera dels att investeringarna ofta gäller längre sträckor, dels att nyttorna kommer ett större omland till del. Den geografiska placeringen av symbolerna visar alltså inte hela bilden av var tillgängligheten förbättras.

8.1 Norra regionen

I Figur 33 visas norra regionen som består av Västernorrlands län, Jämtlands län, Västerbottens län och Norrbottens län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i Tabell 11.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar samt i en farled. Bland annat kommer flera delsträckor utan mötesseparering på E4 i Västerbotten att få mötesseparering, vilket möjliggör kortare restider och höjd säkerhet för vägtrafik och oskyddade trafikanter. En utbyggnad av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå har påbörjats och fortsättningen mellan Skellefteå och Luleå inleds. En dubbelspårsetapp ingår på Stambanan genom övre Norrland mellan Umeå C och Umeå Ö och på Ostkustbanan byggs dubbelspår i södra infarten till Sundsvall. Farleden till Luleå får ökad kapacitet och säkerhet.

På Malmbanan sker åtgärder för större axellaster och längre godståg, vilket innebär en kapacitetsökning som bedöms möta förväntad efterfrågan. En fortsatt utveckling av Malmbanan utöver planförslaget skulle dock kunna vara relevant ur andra perspektiv såsom robusthet.



Figur 33. Namngivna investeringar i norra regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 11. Namngivna investeringar i norra regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	Malmbanan Kiruna–Riksgränsen Stax 32.5 ton
2	Malmbanan Svappavaara–Kiruna Stax 32.5 ton
3	E10, Avvakko–Lappeasuando (pågående)
4	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning (pågående)
5	Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation
6	Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation
7	Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning
8	Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation
9	Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation
10	E10, Morjärv–Svartbyn (etapp 1)
11	SgöN Sävastklinten–Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår (pågående)
12	Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)
13	Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)
14	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled (pågående)
15	Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg
16	E4 förbifart Skellefteå
17	E4 Daglösten–Ljusvattnet mötesseparering
18	E4 Broänge–Daglösten mötesseparering
19	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg (pågående)
20	E4 Gumboda–Grimsmark mötesseparering (pågående)
21	Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg (pågående)
22	SgöN Umeå C–Umeå Ö dubbelspår (ny)
23	Östersund–Storlien, Hastighetshöjande åtgärder
24	Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga
25	Ånge–Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder (pågående)
26	Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder – inkl. säkerhetshöjande åtg. (pågående)
27	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m. (pågående)
28	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg (pågående)
29	E45 Rengsjön–Älvros (pågående)
--	Kiruna ny järnvägsstation, alt Väst till nya centrum (100 procent medfinansiering)

I Tabell 12 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 12. Ytterligare namngivna objekt i norra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

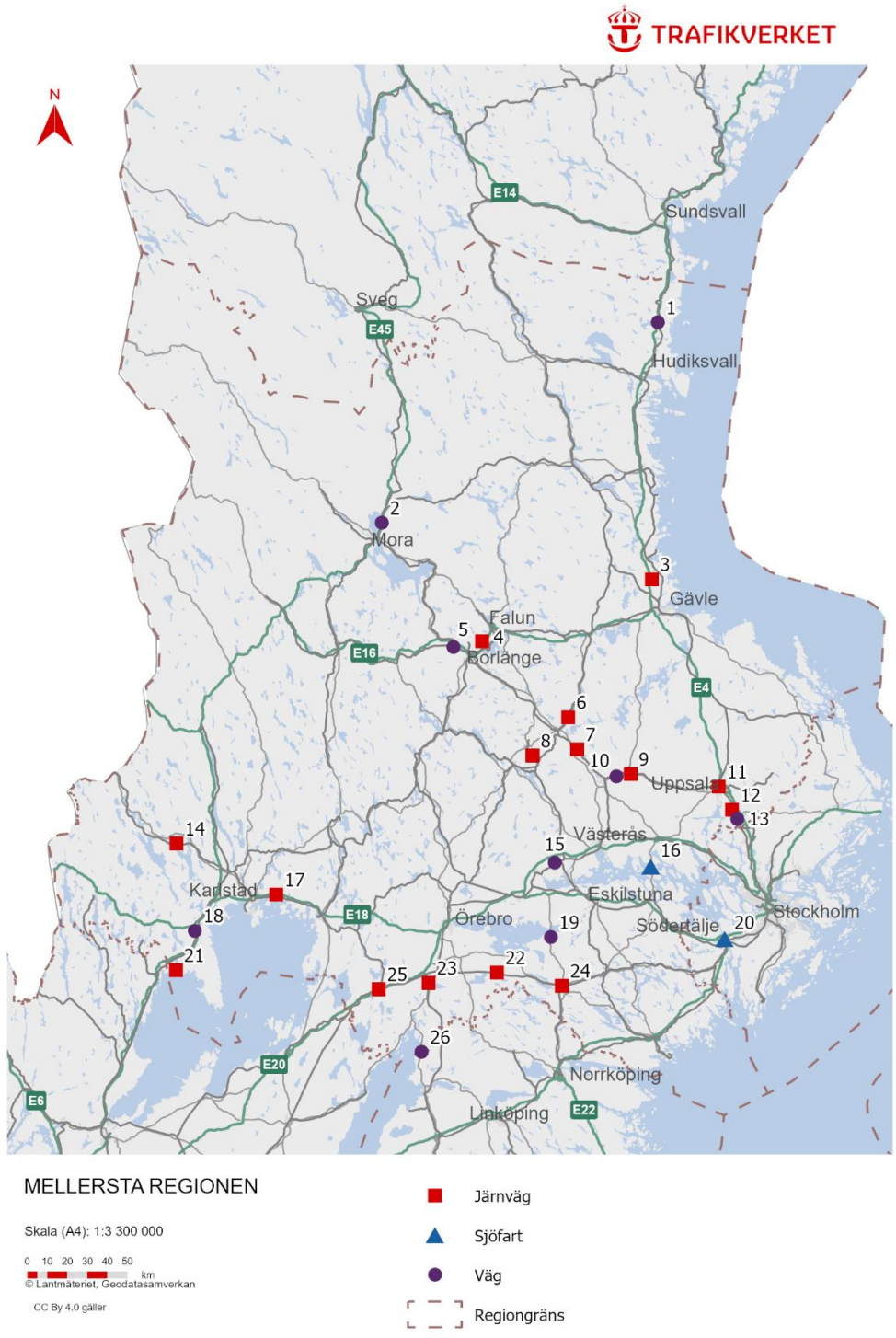
Objektnamn
E4 Förbi Örnsköldsvik
Mittbanan Stöde–Nedansjö, ny mötesstation
SgöN Umeå C förlängning plattform
E4 Ljusvattnet–Yttervik mötesseparering
E12 Kulla–Norrfors mötesseparering
E14 Blåberget–Matfors
E4 Grimsmark–Broänge mötesseparering
E14 Stöde–Matfors, mitträckesseparering
SgöN Boden–Luleå dubbelspår, etapp Gammelstad-Notviken
E4 Anumark–Täfteböle, trafikplats samt gång- och cykelväg
Luleå resecentrum, statlig medfinansiering
Norrbotniabanan, Skellefteå resecentrum, statlig medfinansiering
Norrbotniabanan, Robertsfors resecentrum, statlig medfinansiering

8.2 Mellersta regionen

I Figur 34 visas mellersta regionen som består av Uppsala län, Södermanlands län, Västmanlands län, Värmlands län, Örebro län, Dalarnas län och Gävleborgs län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i Tabell 13.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar, järnvägar och för sjöfarten. Till exempel kommer en längre återstående delsträcka på E4 att bli mötesseparerad tillsammans med förbättringar på E18, E45, väg 50 och väg 56. Återstående kapacitetshöjningar på godsstråket genom Bergslagen kommer att färdigställas. På Värmlandsbanan pågår kapacitets-höjningar och ett kompletterande paket med ytterligare mötesstationer ingår. Förbättringar genomförs också på Dalabanan, Bergslagsbanan och Västra stambanan. Dessutom inleds en utbyggnad av järnvägen till fyra spår mellan

Uppsala och länsgränsen Uppsala–Stockholm. Nya slussar kommer att färdigställas i Södertälje och farleden i Mälaren kommer att få bättre kapacitet.



Figur 34. Namngivna investeringar i mellersta regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 13. Namngivna investeringar i mellersta regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	E4 Kongberget–Gnarp
2	E45 Vattnäs–Trunna
3	Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning
4	Borlänge–Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder (pågående)
5	E16 Borlänge–Djurås (pågående)
6	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder (pågående)
7	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid (pågående)
8	Godsstråket Storvik–Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken–Kungsgården mötesstation (pågående)
9	Heby Mötesspår
10	Rv 56 Sala–Heby 2+1 (pågående)
11	Uppsala, Plankorsningar (pågående)
12	Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)
13	Knivsta plankorsning (ny)
14	Värmlandsbanan, Kil–Charlottenberg, mötesspår (ny)
15	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister (pågående)
16	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro
17	Laxå–Arvika, ökad kapacitet (pågående)
18	E45 Säffle–Valnäs, delen Hammar–Valnäs
19	Väg 56 Bie–St Sundby (Alberga), Räta linjen (pågående)
20	Södertälje Sluss, Mälaren (pågående)
21	Norge-Vänerbanan, Kil–Skälebol, mötesspår (ny)
22	Högsjö västra, förbigångsspår
23	Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår (pågående)
24	Katrineholm, förbigångsspår (pågående)
25	Laxå, bangårdsombyggnad
26	Rv 50 Medevi–Brattebro (inkl. Nykyrka)
--	E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta (100 procent medfinansiering)

I Tabell 14 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

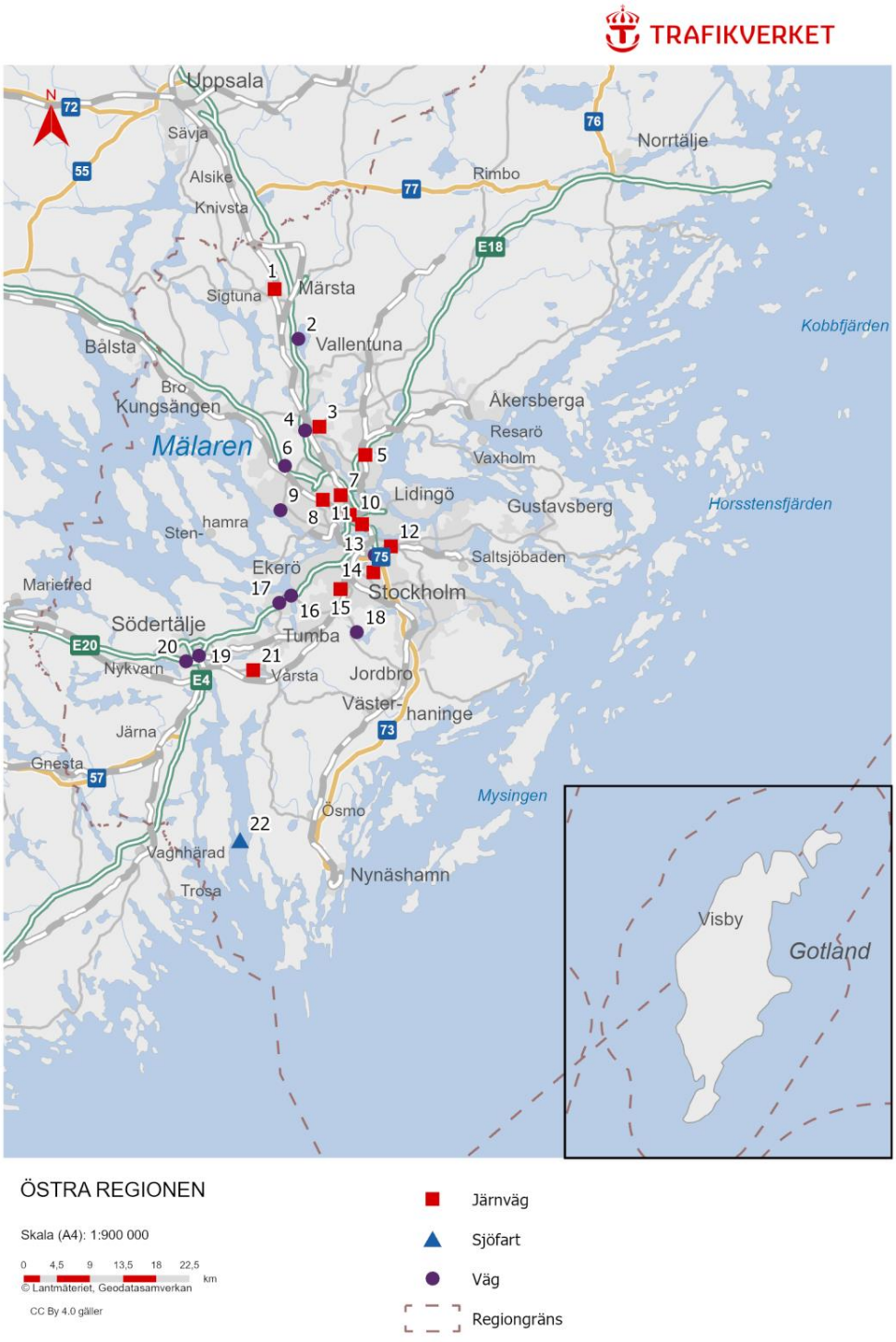
Tabell 14. Ytterligare namngivna objekt i mellersta regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Hovsta, Förbigångsspår
Örebro C förlängda plattformslängder
E20 Trafikplats Gröndal–Eskilstuna 2+2
Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet
Ockelbo-Mo grindar dubbelspår, inkl. Ockelbo bangård
Frövi, kapacitetshöjande åtgärder
Arboga–Jädersbruk, Dubbelspår
Väg 56 Hedesunda–Valbo/Gävle, Räta linjen
E16 Lönnemossa–Klingvägen, mötesseparering

8.3 Östra regionen

I Figur 35 visas östra regionen som består av Stockholms län och Gotlands län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i Tabell 15.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar, järnvägar och för sjöfarten. Till exempel kommer E4 Förbifart Stockholm att färdigställas tillsammans med de kapacitetsförstärkningar i infartslederna som behövs. Brandbekämpningssystem införs i Södra länken vilket ökar trafiksystemets robusthet. I stråket mot Arlanda ingår flera nya kapacitets-höjande åtgärder, bland annat på E4 och på Märsta station. Tvärförbindelse Södertörn ingår, och de stora satsningarna inom järnväg fortsätter mellan Tomteboda och Kallhäll. På Tomteboda bangård görs stora förbättringar som innebär nya möjligheter för uppställning och service av tåg, något som kommer att avlasta centralstationen. Farleden mellan Landsort och Södertälje kommer också att få bättre kapacitet och säkerhet.



Figur 35. Namngivna investeringar i östra regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 15. Namngivna investeringar i östra regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	Märsta station och bangårdsombyggnad (ny)
2	E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm (ny)
3	Ostkustbanan Solna–Skavstaby, Signaloptimering (ny)
4	E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm (ny)
5	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering) (pågående)
6	E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm
7	Hagalund, bangårdsombyggnad
8	Tomteboda–Kallhäll, ökad kapacitet (pågående)
9	E4 Förbifart Stockholm (pågående)
10	Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård (ny)
11	Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan (pågående)
12	Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering) (pågående)
13	Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken (ny)
14	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering) (pågående)
15	Årstaberg–Flemingsberg, signalåtgärder optimering (pågående)
16	E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Fittja–Vårby, Kapacitetsförstärkning
17	E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Hallunda–Fittja, Kap. till följd av Förbifart Stockholm
18	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn
19	E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm (ny)
20	E20 trafikplats Hovsjö
21	Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar (pågående)
22	Farled Södertälje–Landsort

I Tabell 16 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

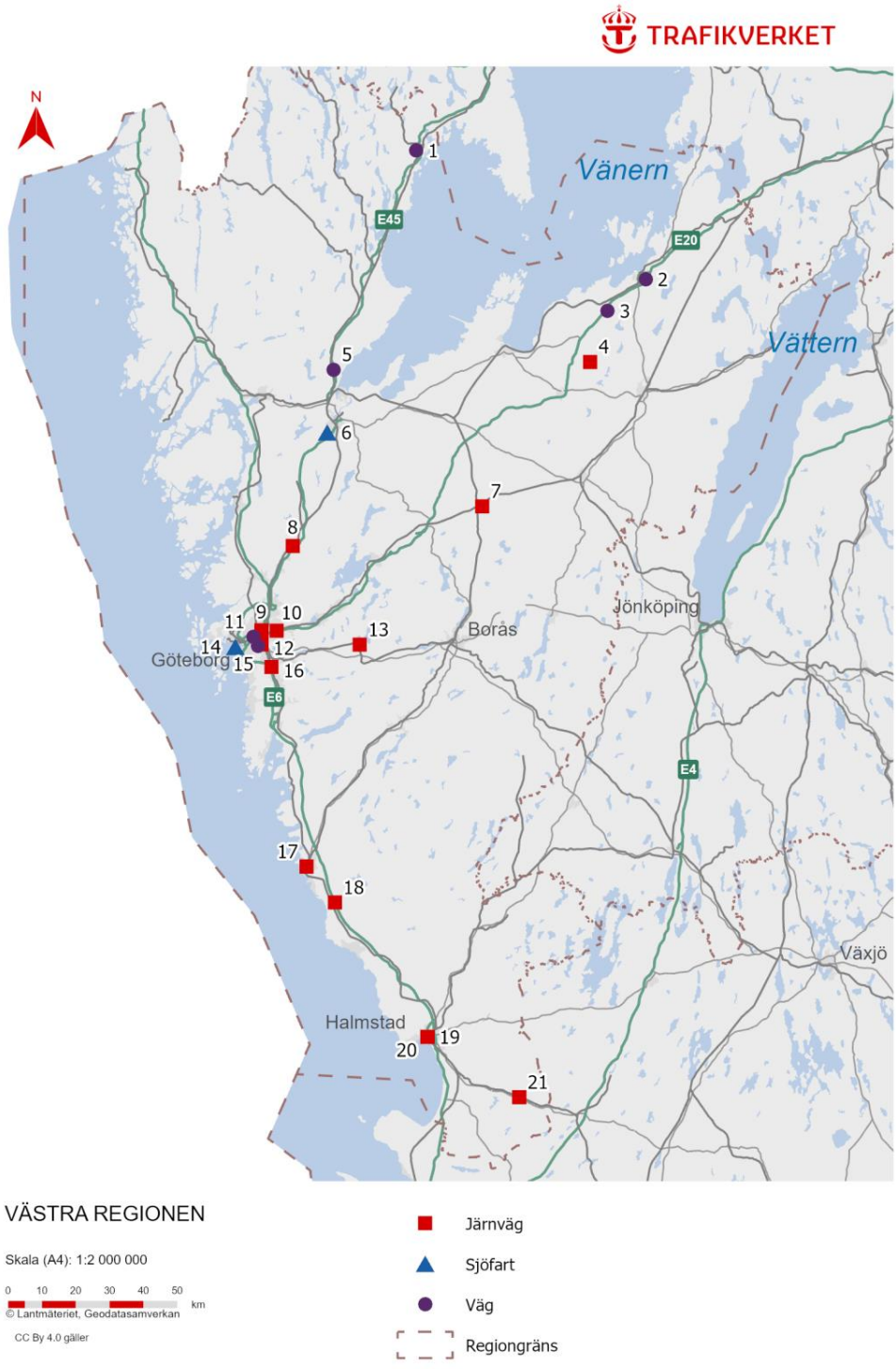
Tabell 16. Ytterligare namngivna objekt i östra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Östertälje–Flemingsberg, hastighetshöjande kurvrätningar
Årstabergs bytespunkt
Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm

8.4 Västra regionen

I Figur 36 visas västra regionen som består av Hallands län och Västra Götalands län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i Tabell 17.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar, järnvägar och för sjöfarten. Till exempel fortsätter arbetet med Västlänken under Göteborg samtidigt som ny järnväg Göteborg–Borås (inklusive bibana till Mölnlycke) förbereds för byggstart. För Västra stambanan förstärks kapaciteten och en lokaliseringsutredning påbörjas för nya spår närmast Göteborg. Även på Västkustbanan genomförs ett antal kapacitetshöjande åtgärder, bland annat i Halmstad. Delsträckor på E45 tillsammans med hela E20 genom Västra Götaland kommer att bli mötesseparerade, undantaget är delsträckan genom Alingsås. Nya slussar byggs för Vänersjöfarten och farleden till Göteborgs hamn fördjupas och breddas för ökad kapacitet och sjösäkerhet.



Figur 36. Namngivna investeringar i västra regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 17. Namngivna investeringar i västra regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	E45 Tösse–Åmål (pågående)
2	E20 Förbi Mariestad (pågående)
3	E20 Götene–Mariestad (pågående)
4	Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet
5	E45 Vänersborg–Mellerud, deletapp Liden–Frändefors, ombyggnad 2+1 (ny)
6	Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv
7	Västra stambanan, Göteborg–Skövde, kapacitetsförstärkning. (pågående)
8	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen
9	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Lärje (pågående)
10	Göteborg–Alingsås, högre kap., etapp Olskroken–Partille - lokaliseringsutredning (ny)
11	E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden (pågående)
12	Västsvenska paketet järnväg (pågående)
13	Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke
14	Farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled (pågående)
15	Västsvenska paketet väg (pågående)
16	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen
17	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum (pågående)
18	Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår (ny)
19	Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår (ny)
20	Halmstad C/bangård
21	Markarydsbanan/Knäred mötesspår
--	Järnvågen med överdäckning av E45 (pågående med 100 procent medfinansiering)
--	Väröbacka station (100 procent medfinansiering)

I Tabell 18 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

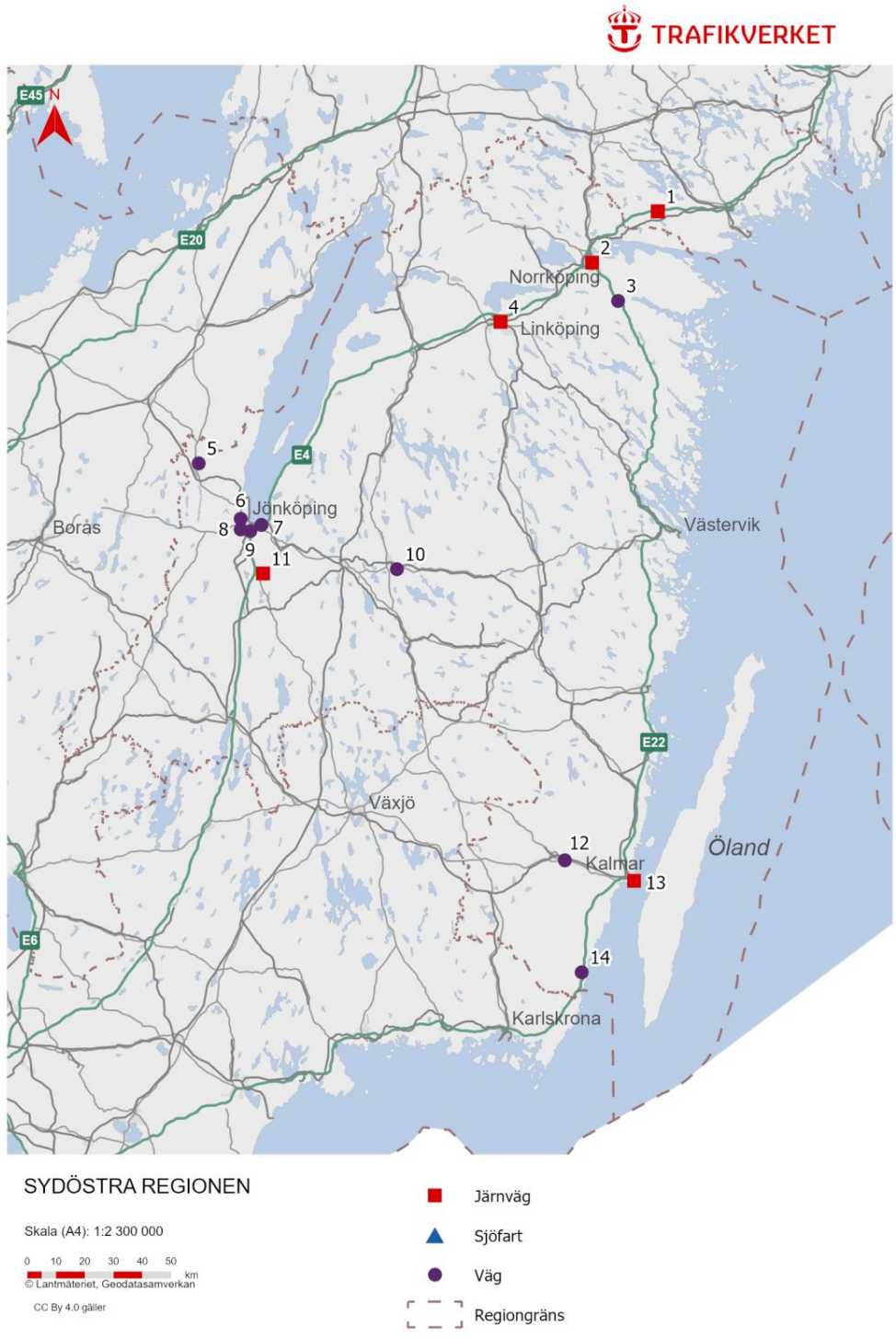
Tabell 18. Ytterligare namngivna objekt i västra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Väg 26 Halmstad–Oskarström, 2+1-väg
Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet
Norge-Vänerbanan, Kornsjö–Skälebol, högre kapacitet
Västra stambanan, Sävenäs personbangård, omloppsnära uppställningsspår
E6.20 Västerleden, delsträcka Metrobuss, inkl. framtidssäkring
Väg 25 Halmstad–Simlångsdalen, 2+1
Slussarna i Trollhättan, följdinvesteringar

8.5 Sydöstra regionen

I Figur 37 visas sydöstra regionen som består av Jönköpings län, Kalmar län och Östergötlands län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i tabellen nedan.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel pågår arbetet med Ostlänken mellan Järna och Linköping under hela planperioden. Dessutom sker upprustning och elektrifiering av järnvägen mellan Jönköping/Nässjö och Värnamo samt utveckling av Kalmar C. På väg genomförs förbättringar på E22, väg 25, väg 26 och väg 40.



Figur 37. Namngivna investeringar i sydöstra regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 19. Namngivna investeringar i sydöstra regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping, alt 2 (pågående)
2	Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinv. (ny)
3	E22 Förbi Söderköping (pågående)
4	Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinv. (ny)
5	Rv 26 Mullsjö–Slättäng, delen Mullsjö-Mon
6	Rv 26 Hedenstorp–Månseryd
7	E4 Trafikplats Ekhagen (ny)
8	Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp (ny)
9	E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält
10	Rv 40 förbi Eksjö
11	Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hast
12	Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten
13	Kalmar C, spår och plattformar (ny)
14	E22 Förbi Bergkvara

I Tabell 20 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 20. Ytterligare namngivna objekt i sydöstra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Boxholm nedspår, förbigångsspår *(ingår i kapacitetspaket 1 för Södra stambanan – se* Tabell 22 *för södra regionen nedan)*
Rv 26 Smålandsstenar–Isberga

8.6 Södra regionen

I Figur 38 visas södra regionen som består av Kronobergs län, Blekinge län och Skåne län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i Tabell 21.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel kommer utbyggnad av nya spår att påbörjas mellan Lund och Hässleholm. Ambitionen är att tidigarelägga och påbörja utbyggnad av en deletapp så snart förutsättningarna för det är på plats, vilket

kommer att hanteras i kommande byggstartsrapporteringar. På Södra stambanan norr om Hässleholm genomförs också kapacitetsökande åtgärder i form av förbigångsspår och triangelspår. På sträckan Älmhult–Olofström–Karlshamn byggs Sydostlänken som innebär både upprustning, elektrifiering och ny bana. För Västkustbanan ingår kapacitetsåtgärder söder om Helsingborg C och fortsatt utredning av sträckan norrut till Maria. På Ystadbanan ingår en dubbelspårssträcka för att skapa ökad kapacitet och robusthet i tågsystemet. I vägsystemet sker ett stort antal åtgärder för att säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet i de övergripande stråken, bland annat förbättringar på E22 och additionskörfält på E6 utanför Malmö.

Figur 38. Namngivna investeringar i södra regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 21. Namngivna investeringar i södra regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	Alvesta, triangelspår
2	Rv 25 Österleden i Växjö (pågående)
3	Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår
4	Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana
5	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning
6	E22 Björketorp (Ronneby Ö)–Nättraby
7	Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår
8	Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet
9	Maria–Helsingborg C - utredning
10	Helsingborg C–Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder (ny)
11	E4 Trafikplats Ättekulla (ny)
12	Hässleholm–Lund, två nya spår
13	Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder (ny)
14	Teckomatorp–Kävlinge, mötesspår
15	E22 Trafikplats Ideon (pågående)
16	E22 Trafikplats Lund S (pågående)
17	E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörfält (ny)
18	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58
19	Malmö bangård, planskild spårkorsning
20	Malmö C, fler plattformsspår
21	Malmö C–Östervärn, dubbelspår
22	Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur (pågående)
23	E65 Svedala–Börringe
24	Ystadbanan, Skurup–Rydsgård, dubbelspår (ny)

I Tabell 22 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 22. Ytterligare namngivna objekt i södra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Rv 25 Norrleden i Växjö inkl. trafikplats
Älmhults bangård, kapacitet
Kapacitetspaket 1 för Södra stambanan:
Mölleryd (Alvesta–Hässleholm), förbigångsspår
Grevaryd (Nässjö–Alvesta), förbigångsspår
Boxholm nedspår, förbigångsspår *(sydöstra regionen)*
Kapacitetspaket 2 för Södra stambanan:
Blädinge (Alvesta–Hässleholm), förbigångsspår
Moheda uppspår (Nässjö–Alvesta), förbigångsspår

8.7 Sverigeförhandlingens objekt

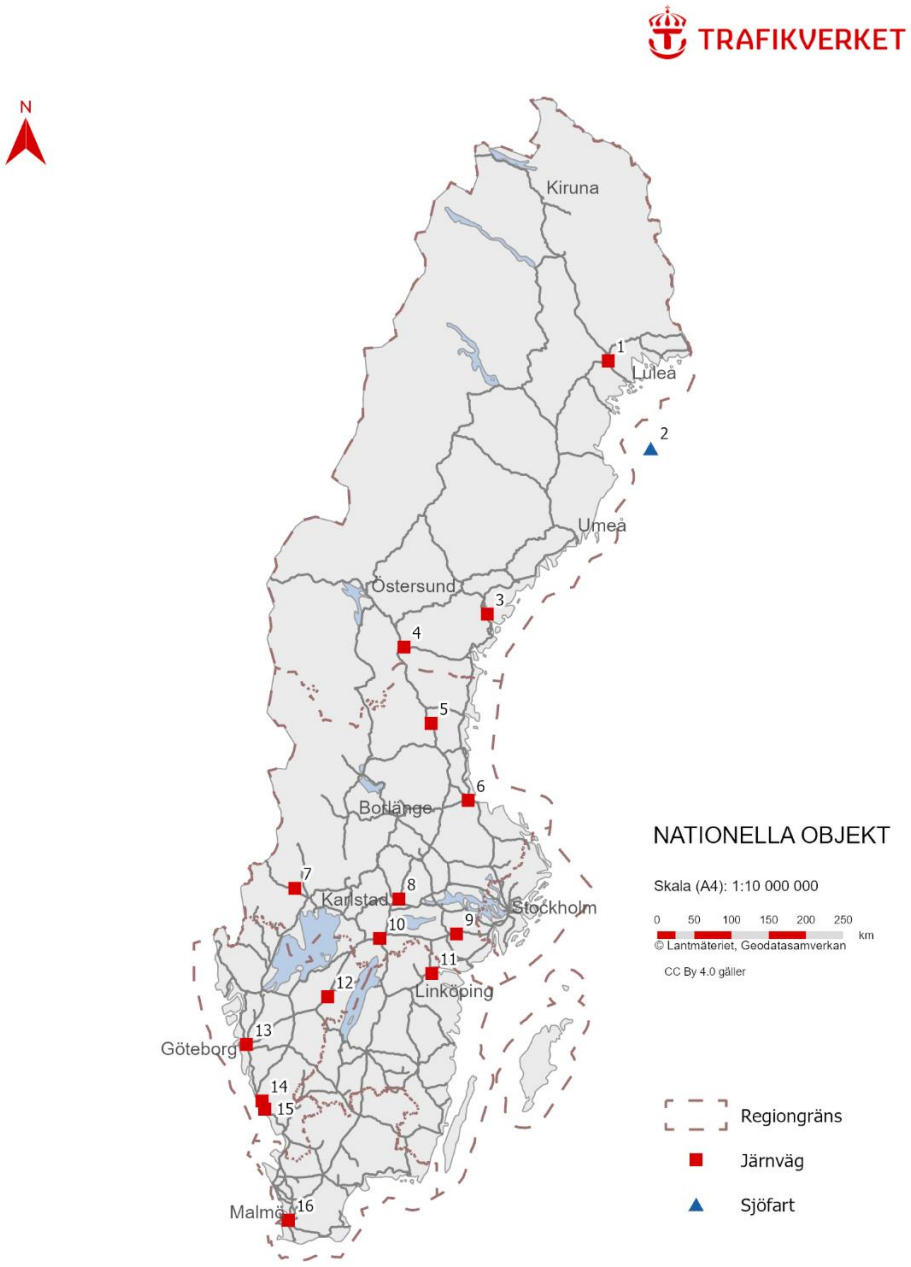
I Tabell 23 listas de namngivna investeringar som ingår i Sverigeförhandlingens fem storstadspaket som syftar till att få till stånd bättre kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Helsingborg.

Tabell 23. Namngivna investeringar från Sverigeförhandlingen under planperioden.

Objektnamn
Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer
Hagalund, tunnelbanestation (pågående)
Stockholm, cykelobjekt (pågående)
Älvsjö–Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer (pågående)
Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik
Göteborg, Citybuss Backastråket (pågående)
Göteborg, Spårväg och citybuss Brunnsbo–Linné (Norra Älvstranden, centrala delen) (pågående)
Göteborg, Spårväg och citybuss Norra Älvstranden (västra delen) (pågående)
Göteborg cykelobjekt (pågående)
Helsingborg, kollektivtrafik (pågående)
Helsingborg cykelobjekt (pågående)
Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage) (pågående)
Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2
Malmö cykelobjekt (pågående)
Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar) (pågående)

8.8 Hela landet

I planförslaget ingår ett antal objekt av regionöverskridande karaktär. Det handlar bland annat om åtgärder för långa godståg (LTS), utveckling av signalsystemet, optofibernät och isbrytare. Objekten återfinns i Tabell 24. Figur 39 visar en karta över hela landet som anger ungefärliga placeringar för de objekt där detta är relevant.



Figur 39. Namngivna regionöverskridande investeringar under planperioden.

Tabell 24. Namngivna regionöverskridande investeringar under planperioden. Objekt utan etikett har ingen tydlig geografi och syns därför inte i kartan ovan.

Etikett	Objektnamn
1	ERTMS, Nord, Malmbanan (pågående)
2	Sjöfartsverkets isbrytarflotta
3	LTS; Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
4	ERTMS, TC Boden Ånge
5	LTS; Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
6	ERTMS, TC Stockholm Gävle
7	LTS; Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
8	LTS; Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg
9	LTS; Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg
10	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg (pågående)
11	ERTMS, TC Hallsberg Norrköping (pågående)
12	LTS; Västra stambanan (Laxå–Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg
13	ERTMS, TC Göteborg
14	LTS; Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
15	Befintliga banor, hastighetsh. 250 km/h Öxnered–Lund (ny)
16	ERTMS, TC Malmö (pågående)
--	ERTMS utveckling (pågående)
--	Fjärrstyrning av järnväg (pågående)
--	Kraftförsörjning (pågående)
--	Nationellt tågledningssystem (pågående)
--	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifisering (pågående)
--	Teletransmissionsanläggning (pågående)
--	FRMCS (Järnvägskommunikationssystem) tunnel (pågående)
--	Förtätning av GSM-R (Järnvägskommunikationssystem) (pågående)
--	ERTMS vidareutveckling
--	Införande av FRMCS (Järnvägskommunikationssystem)

I Tabell 25 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 25. Ytterligare namngivna regionöverskridande objekt som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Sjöfartsverkets isbrytarflotta, två nya

Tredje delen: Effekter

Vad kommer planen att leda till? I den här delen kan du läsa om planförslagets effekter.

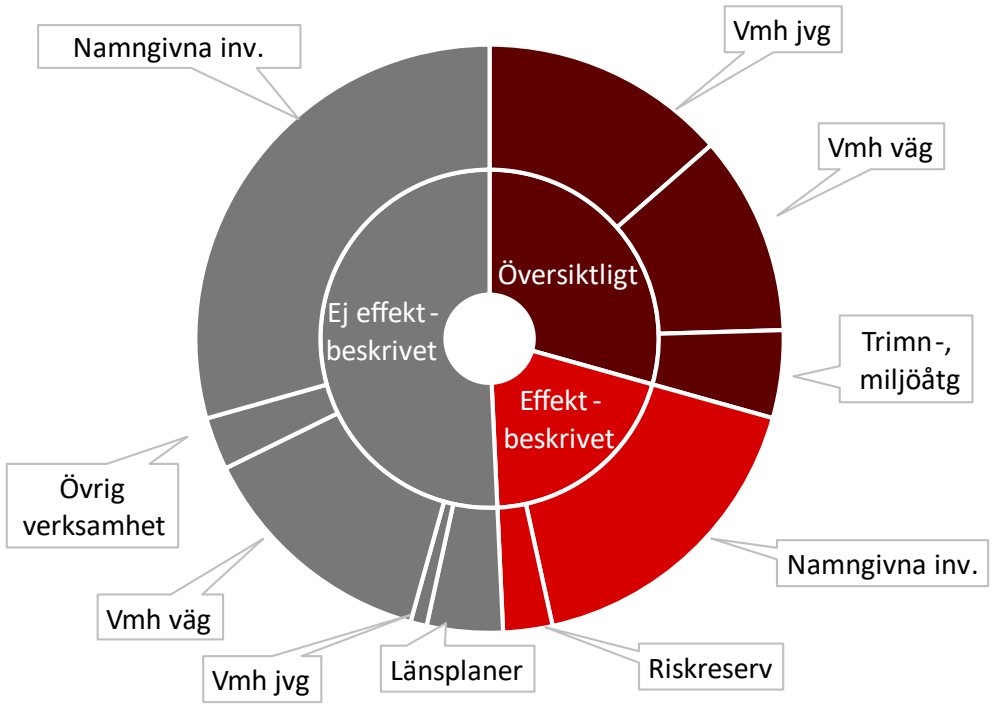
9 Planförslagets effekter

I direktivet anges att Trafikverket ska redovisa i vilken utsträckning åtgärderna bidrar till att de transportpolitiska målen nås och vilka målkonflikter som uppstår. Detta kapitel svarar på detta genom att effekterna av planförslaget beskrivs.

Kapitlet inleds med ett avsnitt (9.1) om metoden för rangordning av namngivna investeringar samt hantering av osäkerheter i underlagen. I avsnitt 9.2 beskrivs planförslagets bidrag till det övergripande transportpolitiska målet, och avsnitt 9.3 respektive 9.4 bidragen till funktions- samt hänsynsmålet. Analyser av målkonflikter och -synergier redovisas i avsnitt 9.5. I avsnitt 9.6 beskrivs konsekvenserna av att vissa namngivna objekt omprövats. De tre sista avsnitten är en fördjupning av planförslagets effekter avseende TEN-T-förordningen (9.7), totalförsvaret (9.8) samt en beskrivning av hur effekterna fördelar sig per transportflöde på järnväg (9.9).

Vissa delar av planförslaget består av specificerade åtgärder, och för dessa delar kan effekterna beskrivas relativt detaljerat. Andra delar av planförslaget består av generella anslag och potter, och för dessa delar beskrivs effekterna mer övergripande. Det finns även delar av planförslaget som inte alls ingår i effektbeskrivningen i 9.1–9.6 såsom redan pågående investeringar, övrig verksamhet (exempelvis räntor och återbetalning av lån, forskning och innovation) och bidrag till länsplanerna.

Figur 40 sammanfattar vad som ingår och inte ingår i effektbeskrivningen samt på vilket sätt. Effektbeskrivningarna omfattar alltså enbart den röda delen av diagrammet, medräknat investeringskostnader efter planperioden.



Figur 40. Tårtbitarna motsvarar respektive plandels totala kostnad; för namngivna investeringar ingår även kostnader efter planperioden.

Vidmakthållande omfattar underhåll och reinvesteringar av det statliga väg- och järnvägssystemet, och uppgår till 354 respektive 210 miljarder kronor. Effekterna av att vidmakthålla järnvägssystemet beskrivs översiktligt. För väg beskrivs effekterna för belagd väg, byggnadsverk samt bärighetssatsningar översiktligt (de utgör ungefär 45 procent av anslaget för vidmakthållande väg) medan övriga delar inte varit möjliga att effektbeskriva. En utförligare beskrivning finns i underlagsrapporten om vidmakthållande väg (Trafikverket 2025:113) respektive järnväg (Trafikverket 2025:112).

Trimnings- och miljöåtgärder (70 miljarder kronor) avser mindre infrastrukturinvesteringar med en kostnad som inte överstiger 150 miljoner kronor och som inte specificeras i detalj i planförslaget. Eftersom det inte är specificerat vilka åtgärder som kommer att genomföras för dessa medel beskrivs effekterna översiktligt. En utförligare beskrivning finns i underlagsrapporten om trimnings- och miljöåtgärder (Trafikverket 2025:114).

Namngivna investeringar[26] är infrastrukturinvesteringar med en kostnad över 150 miljoner kronor. Effektbeskrivningen omfattar samtliga investeringar som påbörjas under planperioden och vars effekter beskrivits i en samlad effektbedömning, även om investeringarna inte hinner färdigställas under planperioden. Objekt som är

[26] Samlade effektbedömningar för förslaget till nationell plan 2026-2037 finns tillgängligt på https://bransch.trafikverket.se/samhallsekonomisktunderlagtillnationellplan2026-2037.

pågående eller som före 2025 har föreslagits för byggstart ingår inte i effektbeskrivningen då det i regel saknas samlade effektbedömningar för dessa objekt. Det finns även andra objekt där det saknas samlade effektbedömningar, exempelvis isbrytare, objekt med 100 procent medfinansiering, objekt kopplade till Sverigeförhandlingen samt ERTMS och relaterade järnvägstekniska system.

9.1 Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys och rangordning av investeringar

Samhällsekonomi handlar om att väga samhällsnyttor mot samhällskostnader

En samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys beskriver och väger samman alla konsekvenser som en åtgärd medför, både positiva och negativa. Så långt det är möjligt kvantifieras olika effekter, men ofta måste man även göra kvalitativa bedömningar som också vägs in i den samlade analysen. Eftersom samhället har begränsade resurser behöver vi prioritera hur resurserna ska användas för att skapa så mycket samhällsnytta som möjligt. För att åstadkomma detta används samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys, som är en metod för att rangordna objekt och därigenom möjliggöra en prioritering i enlighet med det övergripande transportpolitiska målet om samhällsekonomisk effektivitet. Om de samlade positiva effekterna av en åtgärd är större än de samlade negativa effekterna bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt lönsam. Att genomföra samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder bidrar till samhällsekonomisk effektivitet: mer samhällsnytta skapas för samma mängd resurser.

Vilka de viktigaste effekterna av en åtgärd är beror på typen av åtgärd. Till de största effekterna av infrastrukturåtgärder hör vanligen tillgänglighetseffekter (till exempel i form av kortare restider, färre förseningar eller högre bärighet) och trafiksäkerhetseffekter samt kostnader för investering och underhåll av infrastrukturen. Dessa effekter kan oftast kvantifieras, men det finns också svårkvantifierade effekter som till exempel påverkan på växt- och djurliv, forn- och kulturlämningar och vattenkvalitet. I en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys ska dock alla effekter vägas in, såväl kvantifierade som ej kvantifierade. Det innebär att analysen oftast innehåller både beräkningar (till exempel av effekter på tillgänglighet, trafiksäkerhet och utsläpp) och bedömningar (till exempel av effekter på natur- och kulturmiljö).

De beräknade effekterna sammanfattas ofta i en så kallad nettonuvärdeskvot, som är kvoten mellan nuvärdet av alla effekter och de offentliga utgifterna för åtgärden. Den visar alltså hur mycket nettosamhällsnytta som skapas per krona som satsas av de offentliga medlen. Genom att välja åtgärderna med högst nettonuvärdeskvot, så långt de tillgängliga medlen räcker, så maximeras den totala samhällsnytta som går

att uppnå. Den beräknade nettonuvärdeskvoten kan dock behöva justeras för att även ta hänsyn till ej kvantifierade effekter. Detta har gjorts i arbetet med planförslaget, vilket beskrivs närmare nedan.

Det har länge pågått en diskussion kring huruvida alla nyttoeffekter av en åtgärd verkligen fångas i befintliga samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser inom transportsektorn, eller om det kan finnas stora indirekta effekter som inte fångas[27]. Indirekta effekter är effekter som uppstår på andra marknader än transportmarknaden, det kan exempelvis vara stordriftsfördelar eller frigörande av mark som möjliggör exploatering.

I allmänhet är indirekta effekter sannolikt försumbara men i särskilda fall, för stora infrastrukturåtgärder som ger stora och värdefulla direkta effekter, kan det uppstå betydande effekter på andra marknader såsom arbetsmarknader med betydande andel arbetspendlare eller inom varu-/tjänsteproduktion som i mycket hög grad är transportberoende. Det finns dock stor risk för dubbelräkning eftersom indirekta effekter helt eller delvis redan ingår i resenärseffekterna. Exempelvis kan restidsvinster som ligger i resenärseffekterna bytas mot ett bättre och billigare boende eller ett jobb med högre lön och längre restid. I dessa fall handlar det om att effekten av en åtgärd tas ut av hushållet på ett annat sätt än vad effektrubriken i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen antyder, men att den samlade nyttan är densamma. I allt väsentligt fångas därför åtgärders huvudsakliga effekter i de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna.

Samhällsekonomisk kostnadseffektivitet har varit vägledande

I arbetet med planförslaget har samhällsekonomisk lönsamhet varit vägledande för valet av åtgärder, i enlighet med proposition och direktiv. Principen om att använda medlen så att största möjliga samhällsnytta skapas tillämpas generellt, men i praktiken ser arbetssätten olika ut beroende på typ av åtgärder, eftersom möjligheterna för samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys ser olika ut.

Trafikverkets prioriteringar inom *vidmakthållande* av det statliga väg- och järnvägssystemet utgår från att upprätthålla funktion och tillstånd utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt. I stora delar saknas dock metoder för att beräkna och bedöma samhällsekonomiska effekter på ett systematiskt och transparent sätt.

[27] OECD. (2008). The Wider Economic Benefits of Transport: Macro-, Meso- and Micro-Economic Transport Planning and Investment Tools, OECD.

Börjesson, M., Eliasson, J. och Isacsson, G. (2013), Infrastrukturens påverkan på ekonomisk tillväxt, i Tillväxt- och sysselsättningseffekter av infrastrukturinvesteringar, FoU och utbildning – En litteraturöversikt, Specialstudie nr 37, december 2013, Konjunkturinstitutet.

För *trimnings- och miljöåtgärder* utgår prioriteringarna från de transportpolitiska målen. Inom vissa preciserade områden finns också lagkrav som kan påverka prioriteringarna. Det är först i de årliga budgetarna som detaljplaneringen av åtgärderna genomförs.

För *namngivna investeringar* är möjligheterna till samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys oftast goda, dels eftersom metoderna är väl utvecklade för de flesta typer av åtgärder, dels eftersom åtgärderna är relativt noggrant beskrivna så att deras respektive kostnader och effekter kan beräknas och beskrivas. Uppdaterade och jämförbara samhällsekonomiska analyser har tagits fram både för namngivna investeringsobjekt i gällande plan där byggstartsbeslut inte fattats eller ansökts om och för nya objekt som övervägts i det nya planförslaget (med några undantag, bland annat ERTMS och isbrytare). Dessa har rangordnats efter samhällsekonomisk lönsamhet, med hänsyn till såväl beräknade som ej beräknade effekter. Denna rangordning har använts för att föreslå vilka investeringar som bör tas med i planförslaget, vilket beskrivs närmare nedan.

Ej beslutade investeringar har rangordnats efter samhällsekonomisk effektivitet

Som beskrivits i avsnitt 1.1 har samtliga investeringar prioriterats efter vissa kriterier. I korthet är prioritetsordningen 1) investeringar som redan pågår, eller där byggstartsbeslut fattats eller är under behandling; 2) investeringar som fordras av lagkrav, eller som regeringen redan fattat beslut om på andra sätt; 3) standardhöjande, nödvändiga reinvesteringar; 4) övriga investeringar i gällande plan samt nya kandidater vilka rangordnats efter samhällsekonomisk lönsamhet.

Totalt ingår omkring 160 objekt i den samhällsekonomiska rangordningen. Även objekt där inga effekter beräknats har i de flesta fall rangordnats, då utifrån bedömd lönsamhet i relation till andra objekt. Exempelvis har *E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda–Fittja, (…)* rangordnats i samma härad som andra liknande objekt i regionen som har mycket hög beräknad lönsamhet, detsamma gäller *Kalmar C, spår och plattformar* där liknande objekts lönsamhet varit till hjälp. Vissa genuint svårbedömda objekt har emellertid inte gått att placera in i den samhällsekonomiska rangordningen. Olönsamma objekt har grovt rangordnats i tre grupper; olönsamma 1 där justerad nettonuvärdeskvot ligger mellan -0,1 och -0,5, olönsamma 2 där nettonuvärdeskvoten är mellan -0,5 och -1 samt olönsamma 3 där objekt med en nettonuvärdeskvot <-1 rangordnas.

Först rangordnas objekten utifrån beräknad samhällsekonomisk kostnadseffektivitet (nettonuvärdeskvot). Denna rangordning justeras sedan för att ta hänsyn till så kallade ej beräknade effekter (samhällsnyttor och -kostnader som inte ingår i de kvantifierade, modellberäknade effekterna), graden av osäkerhet i nyttor och kostnader, samt systemeffekter. Systemeffekter avser samband mellan två eller

fler objekt i exempelvis ett stråk. Den samhällsekonomiska nyttan av objekten tillsammans kan vara större (eller mindre) än summan av de nyttor som objekten ger var för sig. Hänsyn tas även till hur robust lönsamhetsbedömningen, som görs i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen, är. Det kan även finnas objekts-specifika osäkerheter som påverkar objektens lönsamhet. I vissa fall görs det då objektsspecifika känslighetsanalyser för att belysa en särskild osäkerhet, det kan exempelvis handla om att trafikutvecklingen är särskilt beroende av en exploatering som det finns osäkerheter kring. Sådana objektsspecifika osäkerheter har beaktats i arbetet med den samhällsekonomiska rangordningen.

I den samhällsekonomiska rangordningen kan således objekt med stora ej beräknade effekter eller systemeffekter placera sig ovanför objekt med en högre beräknad nettonuvärdeskvot. Det innebär också att ett paket av åtgärder som tillsammans har positiva systemeffekter kan rangordnas högre än vad de gör som enskilda objekt.

I Tabell 26 visas, som en illustration av metoden, ett utdrag ur den samhällsekonomiska rangordningen. Hela rangordningen finns presenterad i underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115), bilaga A. Som framgår av tabellen kan positiva ej beräknade effekter göra att objekt får en högre placering i rangordningen. Det kan exempelvis vara effekter avseende försening eller minskat buller. Det finns också vissa åtgärder där effekterna bedöms fångas väl i de beräknade effekterna, och dessa justeras inte. Här ser vi också ett objekt utan beräknade effekter, *E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda–Fittja, (..)*, som rangordnats högt i den samhällsekonomiska rangordningen, och det beror på att liknande åtgärder i regionen har hög samhällsekonomisk lönsamhet.

Tabell 26. Samhällsekonomisk rangordning.

Objektsnamn	Sammanvägd lönsamhet	NNK	Justering	Motivering samhällsekonomi	Samhälls-ekonomisk rangordning
Ostkustbanan Solna–Skavstaby, Signaloptimering	*Robust lönsam*	*11,6*	↑	Positiva ej beräknade effekter i form av minskade förseningar. Ger möjlighet att öka trafiken tillsammans med Ostkustbanan, fyrspår (…) och Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm.	1
E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	*Robust lönsam*	*11,6*	0	-	2
Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga	*Lönsam*	*10,5*	↑	Åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet är beroende av att hela Norrbotniabanan byggs, därav inte bedömd som robust lönsam. Positiv	3

				ej beräknad effekt avseende möjlighet till omledning bedöms vara betydande.	
Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet	*Robust lönsam*	*7,7*	↑	Positiva ej beräknade effekter framförallt avseende restidsosäkerhet och trafiksäkerhet.	4
Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen	*Robust lönsam*	*6,0*	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende minskad störningskänslighet för persontrafiken samt smidigare tågbyten för persontransportföretag.	5
Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro	*Lönsam*	*3,1*	↑	Positiv ej beräknad effekt, ombyggnaden möjliggör att köra större fartyg (skalfördelar).	6
Markarydsbanan/Knäred mötesspår	*Lönsam*	*3,5*	0	Viss risk för överskattade nyttor kopplad till osäkerhet i JA och positiva ej beräknade effekter avseende förbättrade omledningsmöjligheter samt buller- och trafiksäkerhetsåtgärder gör att objektet inte justeras.	7
E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Hallunda–Fittja, Kap. till följd av Förbifart Stockholm	*Lönsam - endast bedömd*	*-*	-	Åtgärden ger stora restidsvinster samt ett mer robust system med mer tillförlitliga restider. Liknande objekt i regionen har mycket hög lönsamhet.	8
E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, Kap. till följd av Förbifart Stockholm	*Robust lönsam*	*2,6*	0	-	9
E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält	*Robust lönsam*	*2,4*	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende minskat buller samt minskad störningskänslighet på E4 och Rv 40 genom Jönköpings tätort då risken för mindre incidenter minskar.	10

Utifrån den nya justerade rangordningen har en uppskattning av värdet av ej beräknade effekter och systemeffekter härletts, det vill säga justerade nyttor och nettonuvärdeskvoter har beräknats fram implicit för dessa objekt. Justerade nyttor och nettonuvärdeskvoter, som inkluderar en värdering av kvaliteten i de beräknade effekterna och en uppskattning av ej beräknade effekter och systemeffekter, används i de effektbeskrivningar som återges nedan.

Ej beräknade effekter och systemeffekter har vägts in i rangordningen

Den samhällsekonomiska rangordningen vilar alltså på en sammanvägning av beräknade och bedömda effekter. Genom att gå igenom alla objekt och jämföra objekt mot varandra har bedömningar ensats och kvalitetssäkrats. Totalt har cirka 160 objekt rangordnats i den samhällsekonomiska rangordningen. För tio objekt (exklusive objekt med nettonuvärdeskvot<-1) har nyttorna justerats med mer än 50 procent. Det är framförallt järnvägsobjekt men även ett vägobjekt. Exempelvis påverkas objektet *Rv 26 Hedenstorp–Månseryd* av exploateringar som planeras i området och en objektsspecifik känslighetsanalys med exploateringarna visar på en nettonuvärdeskvot på 2,5, medan huvudanalysen har en nettonuvärdeskvot på -0,27. Objektets lönsamhet bedöms troligtvis ligga någonstans mellan dessa netto-nuvärdeskvoter och objektet har därför rangordnats utifrån det. Bland dessa tio objekt finns även ett annat objekt, *Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet*, där den objektsspecifika känslighetsanalysen vägt in och påverkat rangordningen.

I arbetet har det gjorts fyra systemanalyser där paket av åtgärder som tillsammans kan ha stora positiva effekter analyserats. Analyserna visar på varierande resultat. Systemanalyserna för Malmbanan samt två analyser av längre, tyngre och större tåg visar på hög samhällsekonomisk lönsamhet, medan systemanalysen för Ostkustbanan Gävle–Härnösand visar på robust olönsamhet. Sedan finns det vissa andra objekt där systemeffekter faller ut i objektets samlade effektbedömning, exempelvis *Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga* där nyttorna är beroende av utbyggnaden av Norrbotniabanan som i analysen finns med i jämförelsealternativet. Dessa systemanalyser har använts i arbetet med rangordningen och i följande effektbeskrivning av planförslaget.

De flesta objekten med stora justeringar har justerats på grund av systemeffekter. Exempelvis är *Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation* och *Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning* de objekt som fått störst påslag på nyttan i den justerade rangordningen. Detta beror på att de har rangordnats utifrån system-analysens nettonuvärdeskvot på 1,43 och inte de enskilda objektens nettonuvärdeskvoter, som är -0,83 respektive -0,57. Dessa två objekt är också de som flyttat flest antal placeringar, där Murjek har rangordnats nästan 100 placeringar högre i den justerade samhällsekonomiska rangordningen. Även *Norge-Vänerbanan Kil–Skälebol mötesspår* har ett relativt stort påslag på grund av systemanalysen. Övriga objekt med stora justeringar bedöms ha betydande ej beräknade effekter, framförallt kopplat till tillgänglighet, och har därför justerats uppåt i rangordningen. Det gäller *Göteborg–Alingsås högre kapacitet etapp Olskroken–Partille*, *Göteborg–Alingsås högre kapacitet hela sträckan*, *Malmbanan Rautas–Bergfors dubbelspår* och *Norge-Vänerbanan Kornsjö–Skälebol högre kapacitet*.

Det finns även objekt som har negativa justeringar. De största procentuella negativa justeringarna beror framförallt på effekter på natur- och kulturmiljö. Av objekten som justerats ner i rangordningen är det *Befintliga banor hastighetshöjning 250 km/h Stockholm–Umeå*, *E4 Kongberget–Gnarp* och *Moheda uppspår (Nässjö–Alvesta) förbigångsspår* som alla justerats omkring 30 platser lägre än nettonuvärdeskvoten indikerar. Dessa har justerats ner med olika motiveringar: *Befintliga banor hastighetshöjning 250 km/h Stockholm–Umeå* har särskilt osäker kostnadsuppskattning, *E4 Kongberget–Gnarp* har negativa ej beräknade effekter och *Moheda uppspår (Nässjö–Alvesta)* har rangordnats tillsammans med *Blädinge (Alvesta–Hässleholm) förbigångsspår* och *Boxholm nedspår förbigångsspår för gods* där de tillsammans rangordnats högre än deras genomsnittliga nettonuvärdeskvot på grund av positiva systemeffekter.

Andra överväganden än samhällsekonomisk nytta har också vägts in

Det slutliga planförslaget vilar inte enbart på den samhällsekonomiska rangordningen. Hänsyn har även tagits till vissa aspekter som bedömts vara relevanta utifrån proposition och direktiv. För att ge transparens hanteras dessa som avvikelser från den samhällsekonomiska rangordningen. Aktuella motiv är bland annat bidrag till TEN-T-krav, kopplingar till grannländer, totalförsvarets behov samt om ett objekt är en förutsättning för objekt i befintlig plan. Hänsyn har även tagits till industrins konkurrenskraft och konnektiviteten mellan de fyra trafikslagen.

I Tabell 27 visas den samhällsekonomiska rangordningen för nya objekt och den slutliga rangordningen där andra överväganden vägts in. De två bästa objekten ur ett samhällsekonomiskt perspektiv hamnar högt även i den slutliga rangordningen, men här ser man att andra överväganden också vägts in. Exempelvis ligger två olönsamma objekt högt i rangordningen, *Knivsta plankorsning* har prioriterats högt på grund av dess koppling till *Ostkustbanan fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)*.

Tabell 27. Rangordning för nya objekt inklusive andra överväganden än samhällsekonomisk lönsamhet (SE rangordning betyder samhällsekonomisk rangordning av de nya objekten).

Objektsnamn	SE rang-ordning	Andra överväg-anden	Grund för prioritering	Slutlig rang-ordning
E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	2	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet. Förbättrad koppling till Arlanda.	1
Knivsta plankorsning	Olönsam 2	↑↑	Objektet är nödvändigt för ett ändamålsenligt genomförande av det avtalsbundna objektet Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) (JO1807).	2
Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård	Olönsam 2	↑↑	Förbättrade möjligheter för uppställning och service för persontåg, vilket skapar nyttor i sig samt ger förutsättningar för en framtida större ombyggnad av Stockholm C.	3
Ostkustbanan Solna–Skavstaby, Signaloptimering	1	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet. Förbättrad koppling till Arlanda.	4
Göteborg–Alingsås, högre kap., etapp Olskroken–Partille	7	↑↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav och industrins konkurrenskraft. Objektet förbättrar kopplingen till Göteborgs hamn.	5
E4 Trafikplats Ekhagen	4	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.	6
E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörfält	5	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	7
Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår	8	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	8
E4 Trafikplats Ättekulla	6	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.	9
Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken	9	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	10

Avvikelser från den samhällsekonomiska rangordningen minskar den samhälls-ekonomiska effektiviteten, där stora avvikelser har större negativ påverkan på samhällsekonomisk effektivitet än små. I underlagsrapporten om investeringar (TRV 2025:115), bilaga A, återfinns den slutliga rangordningen inklusive motiveringar till varför den i vissa fall avviker från den samhällsekonomiska rangordningen.

Den samhällsekonomiska rangordningen är robust för osäkerheter

Enligt direktivet ska Trafikverket redovisa hur osäkerheter i underlagen hanterats i prioriteringen av åtgärder.

Det finns givetvis osäkerheter i såväl beräknade som bedömda effekter. De beräknade effekterna påverkas bland annat av osäkerheter i objektens beräknade kostnader, trafikprognoser, effektberäkningar, värderingar av olika nyttor samt de övergripande kalkylförutsättningar som används i de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna. Eftersom den samhällsekonomiska rangordningen utgör grunden för prioriteringen av investeringar så är det en viktig fråga hur robust denna rangordning är för osäkerheter.

Flera av osäkerheterna ovan påverkar inte rangordningen av objekt i någon större utsträckning, eftersom alla objekt påverkas i stort sett likadant av vissa osäkra variabler. Den samhällsekonomiska rangordningen tenderar därför att vara mer robust än den absoluta samhällsekonomiska lönsamheten. Huruvida ett objekt hamnar över eller under gränsen för lönsamhet påverkas (i viss usträckning) av övergripande och i viss mån osäkra kalkylparametrar som diskonterings- och livslängdsantaganden samt makrovariabler som ekonomisk tillväxt och befolkningstillväxt. Rangordningen, däremot, är betydligt mer robust för sådana osäkerheter.

Rangordningen kan påverkas bland annat av osäkerheter i hur olika effekter ska värderas relativt varandra, hur transportefterfrågan med olika trafikslag utvecklas relativt varandra, och hur olika effekter beräknas (till exempel beror beräkningarna av utsläpps- och trafiksäkerhetseffekter på antaganden om framtida fordonsegenskaper). Det har visat sig i forskning[28] att den samhällsekonomiska rangordningen oftast är robust även för denna typ av osäkerheter, eftersom dessa osäkerheter vanligen är relativt små jämfört med variationen i samhällsekonomisk lönsamhet mellan olika objekt.

Generella osäkerheter kring trafikutveckling och särskilt viktiga kalkylvärden hanteras i känslighetsanalyser som tas fram i respektive objekts samlade effekt-bedömning. Känslighetsanalyserna inkluderar högre investeringskostnad[29], +/- 20 procent för transportflöden i prognosår 1 (2045), enhetligt åktidsvärde för privata resor, +/- 25 procent för värdering av trafiksäkerhet, 40 procent högre värdering av

[28] Se t.ex. Eliasson et al. (2020) The impact of land use effects in infrastructure appraisal. Transportation Research A 141; Asplund och Eliasson (2016), Does uncertainty make cost-benefit analyses pointless? Transportation Research A 92.; Börjesson et al. (2014) Is CBA ranking of transport investments robust? Journal of Transport Economics and Policy 48. Se också känslighetsanalyser i förra planförslaget, Trafikverket (2021:186).

[29] Investeringskostnaden justeras med ett påslag om 40% om åtgärden analyseras i ett tidigt skede och 30% om analysen sker i sent skede. I kontexten av samlad effektbedömning definieras sent skede av ”Samrådshandling inför granskning”.

klimatrelaterade effekter samt +/- 50 procent för värdering av luftföroreningar. Resultaten från känslighetsanalyserna vägs in i objektets sammanvägda bedömning[30] och påverkar om ett objekt bedöms som *Robust lönsamt/olönsamt*.

Tabell 28 visar hur dessa osäkerheter påverkar den samhällsekonomiska rangordningen av objekten. Resultaten i tabellen utgår från de cirka 160 objekt som ingår i rangordningen och har beräknade effekter som det varit möjligt att känslighetsanalysera. Ej beräknade effekter har kvantifierats genom att justeringarna av rangordningen med avseende på nettonuvärdeskvoterna (med hänsyn till ej beräknade effekter, systemeffekter med mera) har översatts till implicita nyttor. I planen ryms knappt 50 miljarder kronor, vilket motsvarar de 75 högst rankade objekten. Tabellen visar hur många av dessa 75 högst rankade objekt som byts ut i respektive känslighetsanalys[31], det vill säga om trafikflöden eller värderingar av effekter förändras.

[30] ASEK 8.0, www.trafikverket.se/ASEK .

[31] Ett alternativt sätt att undersöka samma sak hade varit att se vilka objekt som ryms inom en given budget, i stället för att undersöka de 75 högst rankade objekten. Det har dock nackdelen att man måste hantera att objekt bara delvis ryms inom budget i vissa scenarier, vilket försvårar jämförbarheten och presentationen. Vi har dock undersökt även denna beräkning, och slutsatserna påverkas inte.

Tabell 28. Förändringar i 75 högst rankade objekt vid ändrade trafikflöden, effekter m.m.

		Väg	Järnväg	Sjöfart
Topp 75 objekt	Antal objekt	27	46	2
	Andel av budget	*51%*	*45%*	*3%*
+20% vägtrafik	Antal objekt	+1	-1	0
	Andel av budget	*+1%*	*-1%*	*0%*
+20% järnvägsresor/-transporter	Antal objekt	-2	+2	0
	Andel av budget	*-6%*	*+6%*	*0%*
-20% vägtrafik	Antal objekt	-3	+2	+1
	Andel av budget	*-7%*	*+4%*	*+3%*
-20% järnvägsresor/-transporter	Antal objekt	+3	-4	+1
	Andel av budget	*+1%*	*-4%*	*+3%*
+25% trafik-säkerhetseffekter	Antal objekt	+3	-3	0
	Andel av budget	*+2%*	*-2%*	*0*
+50% hälsopåverkande utsläpp	Antal objekt	0	0	0
	Andel av budget	*0%*	*0%*	*0%*
+40% klimatpåverkande utsläpp	Antal objekt	0	0	0
	Andel av budget	*0%*	*0%*	*0%*

De fyra första känslighetsanalyserna avser generell osäkerhet i väg- respektive järnvägstrafik (personresande och godstransporter sammanslaget). Osäkerhets-intervallen ±20 procent avser trafiken år 2045, och är stora. Som jämförelse prognoseras[32] tågresandet öka med 47 procent och personbilsresandet med 26 procent under perioden 2019–2045. Osäkerheten i framtida res- och transport-flöden kan också tolkas som effekten av en rad andra osäkerheter som alla påverkar dessa flöden, till exempel osäkerheter i framtida transportkostnader. Trots att

[32] Trafikverkets resandeprognoser har generellt sett överensstämt relativt väl med den observerade utvecklingen, med vissa reservationer, fram till pandemin – se analyser i Trafikverkets rapport (2024:108). Det är fortfarande för tidigt för att säkert veta hur stora de långsiktiga effekterna av pandemin blir på tågresandet – resandet är än så länge lägre än före pandemin för såväl kortväga som långväga tågresande.

osäkerhetsintervallen alltså är tämligen rejält tilltagna är förändringarna av de 75 högst rankade objekten relativt liten. Som mest ändras fyra objekt.

I ett sent skede av arbetet med åtgärdsplaneringen upptäcktes ett fel i prognos-modellen Sampers. Analyser av hur detta påverkar rangordningen har gjorts och slutsatsen är att rangordningen är robust och att felets påverkan är marginell. Felet påverkar antalet personresor, där långväga resor med bil underskattats och resor med järnväg överskattats. Endast ett vägobjekt bedöms påverkas av prognosfelet, och det har därför justerats direkt i den samhällsekonomiska rangordningen. För att analysera hur överskattningen av järnvägsresandet påverkar rangordningen har en känslighetsanalys av den samhällsekonomiska rangordningen tagits fram. I denna känslighetsanalys utgår rangordningen för järnvägsobjekten från 20 procent lägre transportflöden. För objekt som till stor del används för långväga resor bedöms denna känslighetsanalys ge en bättre bild av nyttorna än huvudanalysen, men som resultaten visar påverkas den samhällsekonomiska rangordningen inte i särskilt stor utsträckning.

I de tre nästföljande känslighetsanalyserna har de relativa vikterna för trafik-säkerhets-, utsläpps- och klimateffekter ökats med 25 procent, 50 procent respektive 40 procent. Dessa känslighetsanalyser kan antingen tolkas som att man lägger mer vikt vid dessa effekter än i huvudkalkylen eller som att själva åtgärdseffekten är större än vad man räknat med. Om det till exempel visar sig att framtida fordon har högre utsläpp per kilometer än vad som antas i huvudkalkylen kommer (positiva eller negativa) utsläppseffekter att bli större än i huvudkalkylen, vilket belyses av denna känslighetsanalys.

Ingen av utsläppskänslighetsanalyserna innebär några förändringar av vilka objekt som är de 75 högst rankade, och endast mindre förändringar av rangordningen dem emellan. Detta beror på att infrastrukturinvesteringar generellt har mycket små effekter på utsläpp. En 25 procent högre viktning av trafiksäkerhetseffekter gör att 3 av de 75 objekten byts ut (tre järnvägsobjekt byts ut mot vägobjekt med höga trafiksäkerhetsnyttor). Jämfört med de andra känslighetsanalyserna är denna effekt större. En 25-procentig osäkerhet i värderingen eller beräkningen av trafik-säkerhetseffekterna är inte osannolik, och det ger en visserligen begränsad men ändå märkbar effekt på urvalet av objekt.

9.2 Det övergripande transportpolitiska målet

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Planens bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning redovisas nedan. En fördelningsanalys av planens effekter redovisas i den kommande samlade effektbedömningen, som redovisas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) den 30 november 2025.

Delar av planen bidrar till samhällsekonomisk effektivitet

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning betyder dels att användningen av transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till utveckling och underhåll av transportsystemet ska användas så att samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärdskostnaderna. Det är den andra delen som står i fokus för den nationella infrastrukturplanen. Den första delen, transportsystemets användning, styrs bland annat av skatter, regleringar och offentliga transporttjänster, vilka inte är en del av Trafikverkets uppdrag enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Följaktligen är transportsystemets användning inte heller en del av effektbeskrivningen.

Anslagen till *vidmakthållande av statliga vägar och järnvägar* ökades i infrastrukturpropositionen. Det finns vissa osäkerheter i de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna, särskilt kring effektsambandet för analyserna av järnväg, och delar av anslaget för väg kan inte effektberäknas. Givet dessa osäkerheter visar Trafikverkets analyser att ökningen av de delar av anslaget som kunnat effektberäknas är samhällsekonomiskt lönsam. De delar av anslagen som inte har effektbedömts kan inte heller bedömas samhällsekonomiskt. En slutsats när ovanstående osäkerheter observerats är att det finns ett stort utvecklingsbehov vad gäller samhällsekonomiska metoder för underhållsåtgärder för både väg- och järnväg. Detta gäller både effektsamband för kostnader och anläggningens påverkan på tågförseningar. Trafikverket delar regeringens syn att utvecklingsbehovet är angeläget. Trafikverket avser att bygga upp den kompetens som krävs för att det ska vara möjligt att minska osäkerheterna inför nästa revidering av nationell plan.

De samhällsekonomiska beräkningarna av vidmakthållande järnväg ger en nettonuvärdeskvot på drygt 1 vilket tyder på att det är samhällsekonomiskt lönsamt. Det finns dock osäkerheter kring effektsambanden som används för den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Osäkerheten innebär mest troligt en överskattning av nyttorna, så nettonuvärdeskvoten ska tolkas med viss försiktighet. Den sammanvägda bedömningen är, trots osäkerheterna, att det är samhällsekonomiskt lönsamt med det ökade anslaget för vidmakthållande av det statliga järnvägssystemet.

De samhällsekonomiska beräkningarna för underhåll av det statliga vägsystemet avser endast 45 procent av det totala anslaget för vidmakthållande väg, exempelvis saknas metoder för att beräkna åtgärder på sidoområden och belysning.

Beräkningen som berör vägars ojämnhet (IRI) visar en nettonuvärdeskvot på mellan -0,15 och 0,29. Den samhällsekonomiska lönsamheten minskar ju fler rekonstruktionsåtgärder som krävs, men är positiv för alla analyser utom den för större rekonstruktionsbehov som exkluderar komfortnytta. Lönsamheten är

troligtvis underskattad då vissa effektsamband saknas, exempelvis avseende spårdjupseffekter på restid eller trafiksäkerhet.

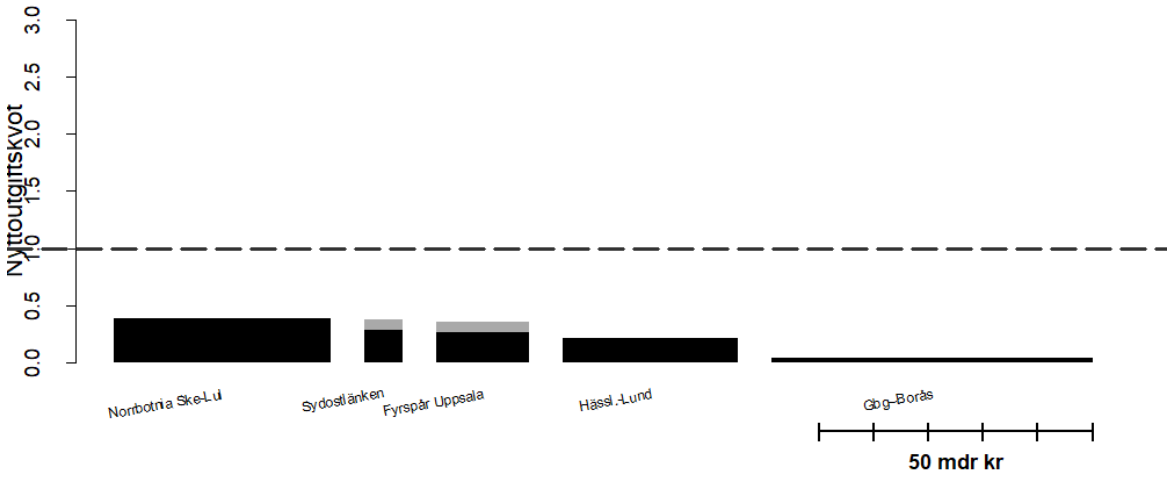
Analyserna av byggnadsverk (broar och tunnlar) på väg visar att den optimala underhållsstrategin sannolikt kan genomföras med föreslagen anslagsnivå, och att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt att satsa ännu mer pengar på byggnadsverk. Tidigare analyser av bärighetssatsningar visar att det är samhällsekonomiskt lönsamt att möjliggöra transporter med längre och tyngre fordon på väg. De visar att satsningen för att möjliggöra tyngre fordon på väg har en nettonuvärdeskvot på 2,5 och möjliggörande av längre fordon på väg har en nettonuvärdeskvot över 10, vilket innebär att det är mycket lönsamt.

Anslagen till *trimnings- och miljöåtgärder* bedöms ha hög samhällsekonomisk kostnadseffektivitet baserat på de effektberäkningar av typåtgärder som Trafikverket tagit fram[33]. Exempelvis ger åtgärder som innebär hastighetshöjning och kapacitetsökning inom järnvägsnätet generellt stora nyttor. Bulleråtgärder är samhällsekonomiskt lönsamma redan vid låga trafikflöden. Trimningsåtgärder för att öka trafiksäkerheten inom vägsystemet är generellt mycket lönsamma, exempelvis räffling av vägren och rensat sidoområde. Trafikverket bedömer att det skulle vara samhällsekonomiskt motiverat om dessa anslag ökades ytterligare.

Namngivna investeringar (vars effekter kan kvantifieras) har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på -0,3 och ett nettonuvärde på -57 miljarder kronor. Om man tar hänsyn till de justerade nettonuvärdeskvoterna, där även effekter som inte kunnat beräknas vägs in genom en härledning från den samhällsekonomiska rangordningen, blir den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten fortfarande -0,3 men nettonuvärdet förbättras till -49 miljarder kronor, vilket tyder på att det finns positiva effekter som inte fångas i de beräknade nettonuvärdeskvoterna. Eftersom nettonuvärdeskvoten endast kan beräknas för objekt som har samlade effektbedömningar med kvantifierade effekter, skiljer sig antalet ingående objekt mellan de icke-justerade (endast kvantifierade) och justerade nettonuvärdeskvoterna.

En anledning till den låga lönsamheten är att möjligheten att prioritera utifrån samhällsekonomisk lönsamhet varit begränsad, eftersom det i gällande plan ingår flera olönsamma objekt i prioriteringskategori 2 som av olika skäl inte kunnat omprövas och därför ingår även i förslaget till ny plan, se Figur 41.

[33] https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/ .



Figur 41. Nyttoutgiftskvot för de fem stora olönsamma järnvägsobjekten. Varje stapel i figuren är ett objekt och visar justerade nyttoutgiftskvoter. Höjden på varje stapel är nyttoutgiftskvoten och stapelns bredd är investeringens kostnad. Objekt med en nyttoutgiftskvot <1 (den streckade linjen) har lägre total nytta än kostnad och är därmed samhällsekonomiskt olönsamma.

Om man skulle lyfta ut de fem stora järnvägsobjekten i förslaget, *Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke*, *Hässleholm-Lund, två nya spår*, *Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg*, *Ostkustbanan fyrspår (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)* samt *Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana* blir den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten för planförslaget 1,0 inklusive de justerade nyttorna och 1,1 med enbart de beräknade nyttorna. Den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten för de fem stora järnvägsobjekten är -0,8 (både inklusive och exklusive justerade nyttor). De övriga järnvägsobjekten i förslaget (exklusive de fem nämnda ovan) har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot inklusive justerad nytta på 1,1 och exklusive justerad nytta på 1,3. Den justerade siffran inkluderar 43 järnvägsobjekt, vilket betyder att det finns många järnvägsobjekt med god lönsamhet i planförslaget. I Tabell 29 visas genomsnittliga nettonuvärdeskvoter. Som tabellen visar är slutsatserna robusta för förändringar i värderingar. Det är framförallt förändringar i transportflöde och kostnader som påverkar den samhällsekonomiska lönsamheten.

Tabell 29. Genomsnittliga nettonuvärdeskvoter för planförslaget.

	Nettonuvärdeskvot	Justerad nettonuvärdeskvot[34]
Huvudanalys	**-0,3**	**-0,3**
varav järnväg	-0,5	-0,5
varav väg	1,2	1,4
varav sjöfart	-0,2	-0,1
Riskreserv inkluderas som investeringskostnad	**-0,4**	**-0,4**
Känslighetsanalyser[35]		
Högre investeringskostnad	-0,6	-
20 procent högre transportflöde i prognosår 1	-0,3	-
20 procent lägre transportflöde i prognosår 1	-0,5	-
Enhetligt åktidsvärde för privata resor	-0,3	-
25 procent högre värdering av trafiksäkerhet	-0,3	-
25 procent lägre värdering av trafiksäkerhet	-0,3	-
40 procent högre värdering av klimatrelaterade effekter	-0,3	-
50 procent högre värdering av luftföroreningar	-0,3	-
50 procent lägre värdering av luftföroreningar	-0,3	-

Spridningen i lönsamhet är stor

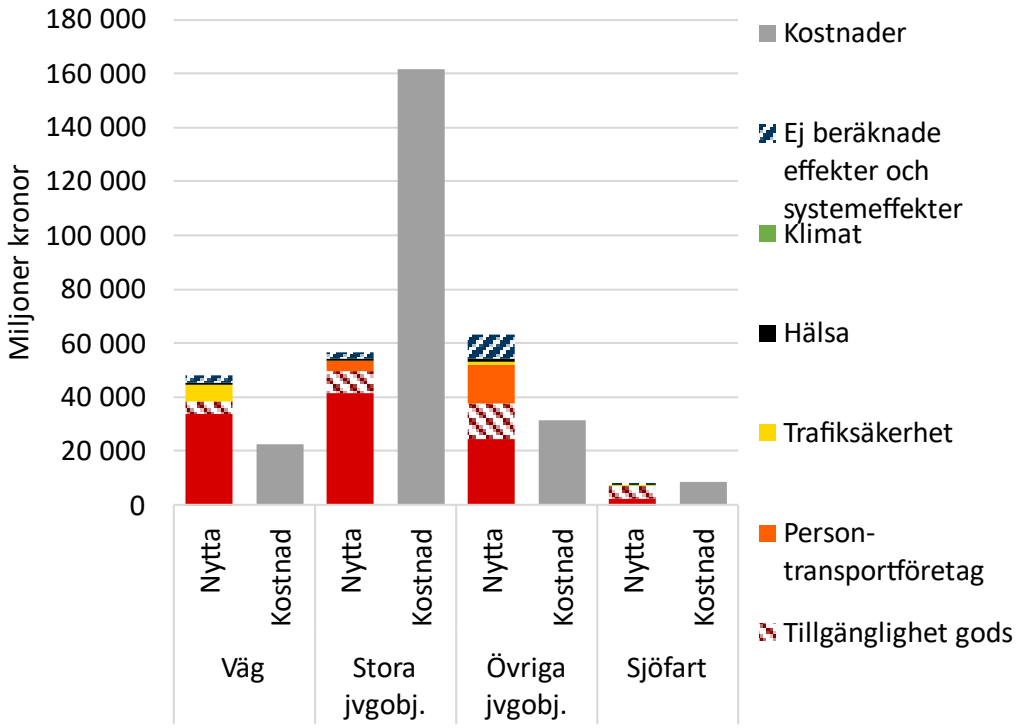
Spridningen i lönsamhet är stor för både väg- och järnvägsobjekt. Majoriteten av vägobjekten, 23 av 28, är robust lönsamma eller lönsamma. Endast ett vägobjekt har bedömts som robust olönsamt eller olönsamt, det är *Knivsta plankorsning* som tillkommit i planförslaget till följd av dess koppling till ett kvarvarande robust olönsamt objekt i planförslaget (*Ostkustbanan fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm*)). Majoriteten av järnvägsobjekten, 35 av 48, är robust lönsamma eller lönsamma. Till skillnad från vägobjekten finns det flera robust olönsamma järnvägsobjekt. De fem största järnvägsobjekten står tillsammans för 88 procent av kostnaden för järnvägsobjekt, men bara för 35 procent av nyttan för

[34] Den justerade nettonuvärdeskvoten är en sammanvägd bedömning av den beräknade lönsamheten per satsad krona (nettonuvärdeskvoten), kvaliteten på beräknade effekter, lönsamhetsbedömningen, riktning och storleksordning på ej beräknade effekter samt eventuella systemeffekter som inte redan fångats i de beräknade effekterna.

[35] Alla känslighetsanalyser finns inte beräknade för alla objekt, utan siffrorna är baserade på de objekt som har känslighetsanalys.

järnvägsobjekten. Endast två sjöfartsobjekt ingår i effektbedömningen varav ett är lönsamt och ett olönsamt.

Effekterna fördelar sig enligt Figur 42, uttryckt som samhällsekonomiska nuvärden så att deras storleksordning kan jämföras, och uppdelat på effekter från väg-, järnvägs- och sjöfartsinvesteringar.



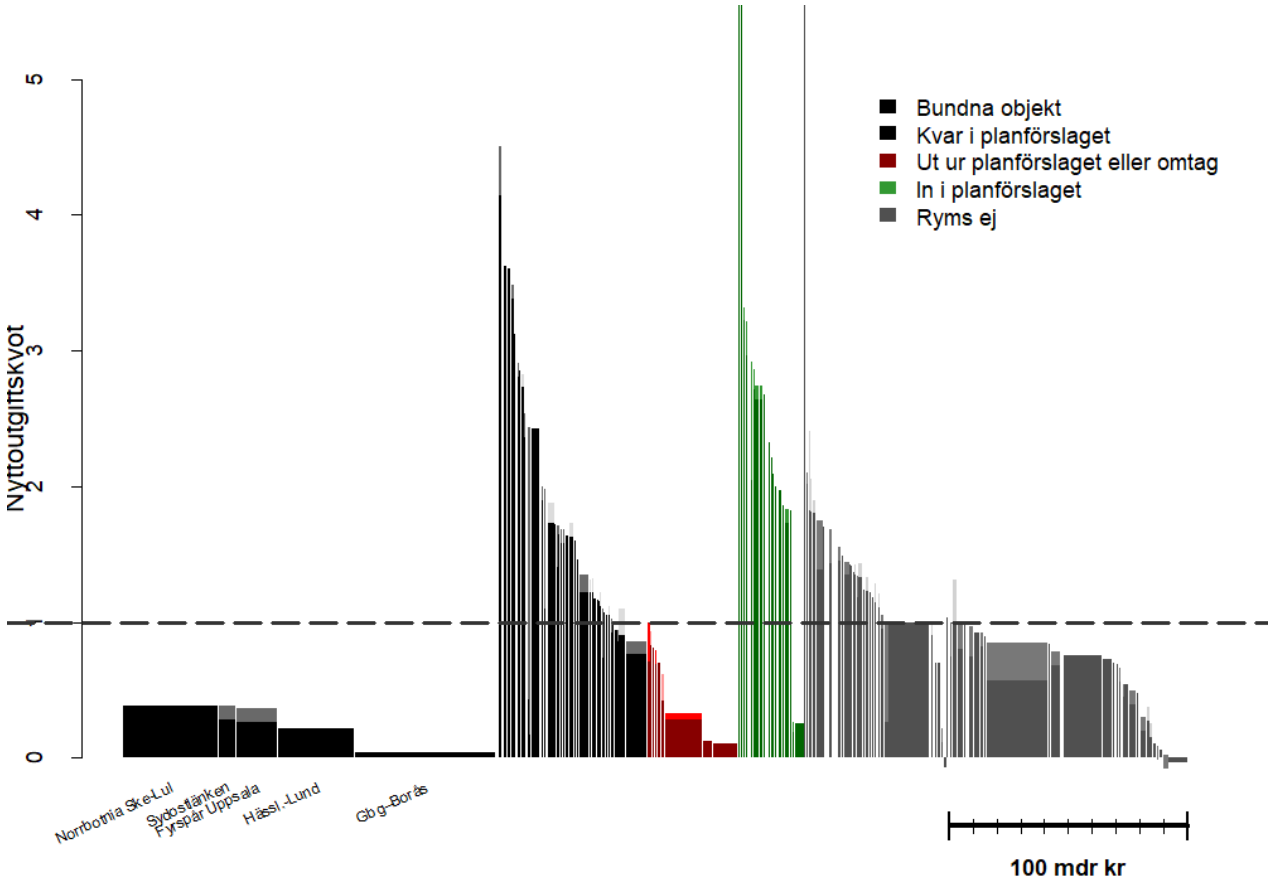
Figur 42. Nyttor av namngivna investeringar i planförslaget, uppdelade på typ av nytta och trafikslag[36], nuvärden i miljoner kronor. Kostnaderna i diagrammet avser den totala offentliga nettokostnaden, alltså nuvärdet av drift- och underhållskostnader, investeringskostnader och offentliga intäkter (skatter, subventioner, avgifter med mera). Även kostnader efter planperioden inkluderas.

De klart största effekterna är förbättrad tillgänglighet för person- och godstrafik[37]. För järnvägsinvesteringar är också nyttorna för transportföretag en betydande post. Storleken på de nyttor som i Figur 42 anges som ”Ej beräknade effekter och systemeffekter” har härletts från den samhällsekonomiska rangordningen där dessa nyttor vägts in utifrån bedömningar. I de flesta fall fångas de huvudsakliga effekterna i nettonuvärdeskvoten, och endast två objekt i planförslaget (av 68 objekt

[36] De fem stora järnvägsobjekten är *Göteborg–Borås, ny järnväg och Bibana Mölnlycke, Hässleholm–Lund, två nya spår*, *Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg*, *Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)* samt *Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana*.

[37] Tillgänglighet inkluderar bland annat restids- och reskostnadseffekter.

med kvantifierade effekter) har en annan lönsamhetsbedömning än vad netto-nuvärdeskvoten visar. Utanför planförslaget finns ytterligare åtta objekt (av totalt 69 objekt) där ej beräknade effekter påverkat lönsamhetsbedömningen. System-effekter handlar i huvudsak om tillgänglighetseffekter medan de ej beräknade effekterna kan vara olika typer av effekter. De ej beräknade effekterna kan vara både förbättring och försämring på objektsnivå, och det som visas i figuren är nettoeffekten. Det är exempelvis förbättringar i form av minskad restidsosäkerhet och förseningar samt ökad trafiksäkerhet. Det finns även försämringar avseende växt- och djurliv och avseende intrångseffekter för människor samt för forn- och kulturlämningar. Det finns också effekter där det är osäkert vad den totala effekten för planförslaget är, såsom reinvesteringar.



Figur 43. Total samhällsnytta (beräknad + bedömd) per krona för investeringsobjekt. Varje stapel i figuren är ett objekt. Ytan på varje stapel motsvarar objektets totala nytta, och bredden dess kostnad. Höjden på stapeln blir därmed nyttokostnadskvoten (vilket är samma sak som nettonuvärdeskvoten plus 1). Streckad vågrät linje visar NNK = 0. (Se också Figur 45 för en mer detaljerad bild av enbart ej bundna objekt i gällande plan samt nya objekt i planförslaget.)

Räknat från vänster i Figur 43 visas objekt bundna av regeringsbeslut, objekt som kvarstår i planförslaget, objekt som utgår ur planförslaget, nya objekt som inryms i planförslaget samt nya objekt som inte ryms planförslaget. Mörk färg ovanför stapeln avser tillägg till nyttoutgiftskvoten för ej beräknade effekter, ljus färg avdrag. Objekt med en nyttoutgiftskvot <1 (den streckade linjen) har lägre total nytta än kostnad och är därmed samhällsekonomiskt olönsamma (dvs. NNK < 0).

Som Figur 43 visar finns det kraftigt olönsamma järnvägsobjekt med hög investeringskostnad i förslaget till ny nationell plan. Dessa gör att den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten för namngivna objekt visar på samhällsekonomisk olönsamhet, även när hänsyn tagits till kvaliteten av beräknade effekter, ej beräknade effekter samt systemeffekter. Det finns dock flera objekt som av olika anledningar inte är med i effektbedömningen på grund av att underlag saknas (exempelvis finns inga aktuella samlade effektbedömningar för pågående objekt), vilket kan påverka planförslagets lönsamhet både positivt och negativt.

I figuren kan man se att många av objekten i planen är samhällsekonomiskt lönsamma, och att det framför allt är de stora järnvägsobjekten som är olönsamma. De har väldigt hög investeringskostnad (bredd på staplarna) och har därför stor påverkan på planförslagets lönsamhet. Man kan också se att de objekt som omprövas alla ligger under den streckade linjen och således är samhällsekonomiskt olönsamma, medan de nya kandidaterna i huvudsak har hög samhällsekonomisk lönsamhet. Även de objekt som ligger i alternativet med 10 procent högre ram har generellt god lönsamhet.

De objekt som lyfts in i planförslaget baseras i högre utsträckning på samhällsekonomisk lönsamhet och visar en genomsnittlig justerad nettonuvärdeskvot på 1,6 (endast beräknade nyttor 2,2) medan de objekt som utgår från planförslaget har en justerad nettonuvärdeskvot på -0,7 (endast beräknade nyttor -0,8). Omprövningen av olönsamma objekt tillsammans med god lönsamhet för många av de objekt som lyfts in i planen har förbättrat planförslagets samhällsekonomiska effektivitet. De nya kandidaterna är dock inte helt baserade på den samhällsekonomiska rangordningen, exempelvis lyfts en robust olönsam åtgärd in i planen på grund av dess koppling till ett befintligt (robust olönsamt) objekt i planförslaget. Det lyfts även in åtgärder i planen där det saknas adekvata samhällsekonomiska beslutsunderlag, såsom isbrytare, och dessa ingår därför inte i effektbeskrivningen. Det finns också många nya kandidater utanför planförslaget som har högre lönsamhet än objekt i planförslaget (se Figur 43).

Sammantaget är det alltså möjligt att få mer nytta för de budgetmedel som satsas på namngivna investeringar, vilket innebär att medlen till namngivna investeringar totalt sett inte används samhällsekonomiskt optimalt. Det beror på att Trafikverkets möjlighet att prioritera utifrån samhällsekonomisk lönsamhet begränsas av att det i gällande plan ingår flera olönsamma objekt som av olika skäl inte omprövats och därför fortsatt ingår i förslaget till ny plan. Förslaget till nationell plan 2022–2033

hade en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på -0,4 medan det nya planförslaget alltså har något högre nettonuvärdeskvot, men båda är samhällsekonomiskt olönsamma.

Den genomsnittliga justerade nettonuvärdeskvoten för de nya objekt som föreslås för en 10 procent ökad ram är 0,3. Objekten som föreslås i denna del baseras till stor del på den samhällsekonomiska rangordningen, men i vissa fall har andra motiv påverkat valet av åtgärder, se Bilaga A – Rangordning av objekt i underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115).

Förslaget kan bidra till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Agenda 2030 är FN:s globala utvecklingsmål för långsiktig hållbarhet. En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Hållbar utveckling omfattar tre olika dimensioner: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Det går inte att definiera en sektor som hållbar utan att ta hänsyn till helheten. Transportsystemet är en del av samhället. Därför kan inte ett hållbart transportsystem definieras isolerat, men det går att försöka definiera transportsystemet i ett hållbart samhälle.

Planförslaget kan bidra till social hållbarhet genom att utjämna skillnader i tillgänglighet mellan olika grupper och geografiska områden. På så vis kan planförslaget motverka transportfattigdom genom att stärka människors möjlighet att tillgodose sina grundläggande transportbehov. I den kommande systemanalysen som redovisas den 30 november redovisas en fördelningsanalys (Trafikverket 2025:118). Planförslaget kan även bidra till ökad trafiksäkerhet för olika grupper.

Planförslaget kan bidra till ekologisk hållbarhet, bland annat genom att minska trafikens utsläpp, buller och intrång i naturmiljöer, samt genom att minska infrastrukturens påverkan på landskap, vatten och natur- och kulturmiljöer. Dessa aspekter redovisas och diskuteras i avsnitt 9.4.

Planförslaget kan bidra till ekonomisk hållbarhet genom en god förvaltning av infrastrukturanläggningen, genom ett kostnadseffektivt genomförande av underhåll och genom investeringsåtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva. Genom att utvecklad infrastruktur förbättrar transportsystemets funktion kan också tillgängligheten öka (avsnitt 9.3), vilket i förlängningen förbättrar arbets- och bostadsmarknader och, om det sker på ett kostnadseffektivt sätt, stärker Sveriges konkurrenskraft.

9.3 Funktionsmålet

Transportpolitikens funktionsmål 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. God tillgänglighet betyder att det är lätt att nå ett rikt utbud av till exempel arbetsplatser, service, fritidsaktiviteter och leverantörer. Tillgänglighet är själva syftet med transportsystemet, och bibehållen eller ökad tillgänglighet är den överlägset största positiva effekten av infrastrukturplanen och är en förutsättning för sammanhållningen i landet.

I de samlade effektbedömningarna för *namngivna objekt* redovisas en nyttoutgiftskvot kopplad till funktionsmålet, vilket är ett nyckeltal för partiell kostnadseffektivitet som visar hur stor tillgänglighetsnyttan är per satsad skattekrona. Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för funktionsmålet är 0,8 för de objekt som har kvantifierade effekter, det vill säga att storleken på dessa beräknade nyttor är i genomsnitt 80 procent av kostnadernas storlek. Totalt bidrar de namngivna investeringarna vars effekter kvantifierats med 151 miljarder kronor i nyttor kopplat till funktionsmålet. Till detta kommer också ej beräknade effekter och systemeffekter relaterade till funktionsmålet, vilka troligtvis bidrar positivt.

Den totala tillgängligheten ökar

Planen bidrar till funktionsmålet på flera sätt. Inom det statliga järnvägssystemet bidrar planen till att minska kapacitetsbrister och punktlighetsproblem, och satsningar på de tekniska systemen säkerställer funktionen på lång sikt. Inom det statliga vägsystemet fokuserar planen framför allt på underhåll av befintligt vägnät, men planen innehåller också bärighetssatsningar som har stor betydelse för näringslivets transporter samt investeringar för att minska vissa kapacitetsbrister i vägnätet. God tillgänglighet möjliggör också vidgade arbetsmarknadsregioner. Exempelvis förbättras tillgängligheten till Arlanda genom stärkt kapacitet för såväl väg som järnväg, vilket är behov som både Arlandasamordningen[38] och Svenskt Näringsliv pekat på. Sammantaget bidrar dessa åtgärder till att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Med ett rätt utfört *vidmakthållande av statliga vägar och järnvägar* minimeras störningar och hastighetsnedsättningar, vilket bidrar till god tillgänglighet för person- och godstransporter. De ökade anslagen till vidmakthållande är nu tillräckliga för att upprätthålla dagens funktionalitet samt återta allt eftersatt underhåll i det statliga vägsystemet och en viss del av det eftersatta underhållet i det statliga järnvägssystemet. På sikt kommer därmed störningar och hastighetsnedsättningar jämfört med idag att minska vilket ytterligare förbättrar tillgängligheten, särskilt på vägnätet. Ett återtagande av eftersatt underhåll i det statliga vägsystemet kommer, i kombination med förstärkningsåtgärder relaterat till bärighet och klimat, att bidra till en robustare infrastruktur med mindre störningar för trafikanten. I det statliga järnvägssystemet är bedömningen att tillförlitligheten

[38] Arlandasamordningens slutredovisning.

kan upprätthållas för bantyp 1 samt att bantyp 2 och 3 kommer att förbättras som en följd av satsningen på de fyra utpekade transportflödena. För bantyperna 4 och 5 kommer funktionen att säkerställas, dock med risk för att temporära negativa tillgänglighetseffekter ökar på vissa banor.

Klimatanpassningsåtgärder i befintlig infrastruktur vidtas framför allt inom ramen för anslagen för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur och utveckling av statens transportinfrastruktur. I investeringsobjekt som är under planering eller som redan pågår ingår klimatanpassning som en förutsättning vid utformningen och genomförandet. Åtgärderna har störst effekt och betydelse för det transportpolitiska funktionsmålet, men de har i många fall effekter även på hänsynsmålet. Åtgärderna bedöms ge förbättrad tillgänglighet för resenärer och godstransporter genom att trafikstörningar och förseningar minskar.

Trimnings- och miljöåtgärder är ofta samhällsekonomiskt kostnadseffektiva och kan därför ge en betydande ökning av tillgängligheten i förhållande till kostnaderna. Exempelvis visar åtgärder inom järnvägsnätet som ger hastighets- och kapacitetsökningar på lönsamhet redan vid relativt låga tågflöden.

Planförslaget innehåller mycket stora kapacitetsökningar både genom helt nya banor som Norrbotniabanan och genom kapacitetsförstärkningar av befintliga stråk. Uppgraderingar och moderniseringar av järnvägens tekniska system, genom bland annat ERTMS, säkerställer funktionen på sikt och kan i vissa fall öka kapaciteten. Även inom vägsystemet minskas vissa kapacitetsbrister. Nuvärdena av tillgänglighetsökningarna beräknas till:

- 106 miljarder kronor för järnvägsobjekten (varav 85 miljarder kronor för persontransporter och 21 miljarder kronor för godstransporter)
- 39 miljarder kronor för vägobjekten (varav 34 miljarder kronor för persontransporter och 5 miljarder kronor för godstransporter)
- 7 miljarder kronor för sjöfartsobjekten (varav 3 miljarder kronor för persontransporter och 5 miljarder kronor för godstransporter).

Till detta kommer tillgänglighetsökningar från de investeringar vars effekter inte har kvantifierats, bland annat åtgärder för längre och tyngre tåg, signaloptimeringar, bangårdsombyggnader och moderniserade signal- och kommunikationssystem för järnvägen. Flera av dessa åtgärder är särskilt viktiga för att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Det tillkommer även tillgänglighetsförbättringar från de objekt vars effekter bara har kvantifierats till viss del. I de flesta fall fångas tillgänglighetseffekter dock väl i de beräknade effekterna, men det finns några undantag. Det gäller särskilt tillgänglighetseffekter för personer med funktionsnedsättning, tillgänglighetseffekter för gång och cykel, reskomfort och trygghet samt restidsosäkerhet och

förseningar. Övriga tillgänglighetseffekter kan för enskilda objekt vara ej beräknade, men fångas i huvudsak i de beräknade effekterna.

För att skapa inkluderande lösningar är universell utformning och funktionsrättsperspektiv viktiga i utformningen av objekt. Effekter avseende tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning kommer framför allt från objekt som avser resecentrum och bedöms vara en förbättring. Tillgänglighetseffekter för gång och cykel bedöms vara både positiva och negativa samt är svåra att storleksbestämma. Nuvärdena avseende reskomfort och trygghet uppgår till minst 0,5 miljarder kronor i nuvärde. Förseningseffekter kan beräknas i det samhällsekonomiska kalkylverktyget Bansek och inkluderas i de beräknade effekterna för järnvägsobjekt, men hanteras i övrigt som en ej beräknad effekt. Restidsosäkerhet hanteras alltid som en ej beräknad effekt. Den ej beräknade delen avseende restidsosäkerhet och förseningar uppgår till minst 1,7 miljarder kronor i nuvärde.

9.4 Hänsynsmålet

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

I de samlade effektbedömningarna för *namngivna objekt* redovisas en nyttoutgiftskvot kopplad till hänsynsmålet. Nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet är ett nyckeltal för partiell kostnadseffektivitet som visar hur stora de externa effekterna är per satsad skattekrona. Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet är 0,06 för de objekt som har kvantifierade effekter. Nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet bör tolkas med extra försiktighet eftersom ej beräknade effekter medför en större osäkerhet. Totalt bidrar de namngivna investeringarna vars effekter kvantifierats med 11 miljarder kronor i nyttor kopplat till hänsynsmålet, varav 8 miljarder kronor för trafiksäkerhet, 2 miljarder kronor kopplat till hälsoeffekter och 0,2 miljarder kronor i klimatnytta. Den totala klimatnyttan uppgår dock till 4 miljarder kronor, som dock ingår i tillgänglighetsnyttorna[39]. Till detta kommer också ej beräknade effekter relaterade till hänsynsmålet. Ej beräknade effekter för trafiksäkerhet bidrar troligtvis positivt medan växt- och djurlivseffekter påverkas negativt, forn- och kulturlämningar samt effekter på vattenkvaliteten påverkas troligtvis negativt. Sammantaget är det svårt att säga om ej beräknade effekter totalt sett bidrar positivt eller negativt till hänsynsmålet.

Effekter på miljö och bidrag till måluppfyllelse redovisas mer ingående i rapporten Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (2025:116).

[39] Detta beror på hur antaganden om reduktionsplikt år 2045 har gjorts i ASEK-rapporten.

Trafiksäkerheten förbättras, men det är svårt att nå etappmålen

Planförslaget bidrar till ett trafiksäkrare transportsystem men har en marginell påverkan på etappmålen.

Vidmakthållande av de statliga vägarna är viktigt för trafiksäkerheten eftersom det bland annat upprätthåller funktionen hos vägmarkeringar och räcken. Högre standard för underhåll av vägmarkeringar kan ha en betydande trafiksäkerhets-effekt, särskilt när filhållningssystem och liknande blir vanligare. Genom att öka volymen av underhåll och reinvesteringar, samt leverera en fortsatt hög nivå på vinterväghållningen så kommer vägsystemet att kunna bibehålla trafiksäkerhetsfunktionerna.

Inom *vidmakthållande av det statliga järnvägssystemet* kommer säkerheten fortsatt prioriteras och den, redan i dag, mycket höga säkerhetsnivån kommer att upprätthållas. Trafikverket strävar efter att skapa förutsättningar för en ännu högre säkerhet för resenärer, lokförare, personal och entreprenörer.

Trimnings- och miljöåtgärder föreslås omfatta 20 miljarder kronor till åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Trafiksäkerheten kan öka längs det nationella stamvägnätet genom exempelvis mötesseparering, korsningsåtgärder och mitträffling. Åtgärderna är ofta kostnadseffektiva och kan därför ge en betydande ökning av trafiksäkerheten i förhållande till kostnaderna. Exempelvis är räffling av vägren mycket lönsamt. I järnvägssystemet är obehörigt spårbeträdande det största problemet när det gäller personpåkörningar. Planförslaget innebär att Trafikverket kan öka takten i genomförandet av fysiska åtgärder som exempelvis intrångsskydd, plattformsåtgärder och kameraövervakning och därmed minska antalet suicid och obehöriga i spår.

De *namngivna investeringarna* förbättrar trafiksäkerheten. Enligt de beräknade effekterna ger de namngivna investeringarna en minskning med 0,6 dödsfall, 1,8 mycket allvarligt skadade och 8,1 allvarligt skadade (exklusive mycket allvarligt skadade) i trafiken för år 2045. De exakta effekterna varierar och förändras över tid, dels eftersom fordonens trafiksäkerhetsegenskaper förbättras över tid, dels eftersom investeringarna färdigställs vid olika tidpunkter. Effekterna kan jämföras med att genomsnittet för åren 2017–2020 var 250 dödsfall och 4 000 allvarligt skadade, och att etappmålet för 2030 är en halvering av antalet döda och en minskning av antalet allvarligt skadade med en fjärdedel[40].

Ett sätt att sammanfatta och jämföra de ackumulerade trafiksäkerhetseffekterna över hela investeringarnas livslängd är att uttrycka effekten som samhälls-ekonomiskt nuvärde. Hela effekten från de namngivna investeringarna vars effekter

[40] Utgångsvärdet för etappmålet för vägsystemet utgörs av ett medelvärde av utfallet under åren 2017, 2018 och 2019.

kan kvantifieras motsvarar ett nuvärde på 8 miljarder kronor. Huvuddelen av detta (7 miljarder kronor) kommer från väginvesteringar, men bidrag kommer också från järnvägsinvesteringar (1 miljarder kronor) och sjöfartsinvesteringar (0,3 miljarder kronor).

Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för trafiksäkerhet är 0,04 för de objekt som har kvantifierade effekter. För endast vägobjekt är nyttoutgiftskvoten 0,34. Det tillkommer även trafiksäkerhetseffekter som inte kunnat kvantifieras. De flesta objekt med en ej beräknad trafiksäkerhetseffekt har en positiv ej beräknad effekt, men det finns ett fåtal objekt med negativa effekter. Det gör att det är svårt att bestämma vad effekten blir, men mest sannolikt bidrar de ej beräknade trafiksäkerhetseffekterna till en förbättring av trafiksäkerheten.

De nya objekt vars effekter kan kvantifieras som föreslås vid 10 procents ökad ram skulle ge en ytterligare trafiksäkerhetseffekt motsvarande ett nuvärde på 5 miljarder kronor. Objekten ger en minskning med 0,4 dödsfall, 1,5 mycket allvarligt skadade och 6,3 allvarligt skadade i trafiken (exklusive mycket allvarligt skadade), beräknat för år 2045. Det tillkommer även trafiksäkerhetseffekter som inte kunnat kvantifieras. Liksom för objekten i planförslaget bidrar de ej beräknade effekterna troligtvis till en förbättring av trafiksäkerheten.

Planförslaget ger liten minskning av vägtrafikarbetet och klimatpåverkande utsläpp

De direkta utsläppen av växthusgaser från trafiken i Trafikverkets basprognos är i princip noll år 2045 genom elektrifiering och fossilfria drivmedel. Eftersom planförslagets effekter med dessa antaganden blir nära noll år 2045 blir det något missvisande att studera klimateffekter just detta år. Istället redovisas här en analys som utgår från dels ackumulerade utsläpp fram till 2045 och dels en analys av förändringarna i trafikarbete. Effekten av planförslaget uttryckt som procent av ackumulerade utsläpp är i stort sett oberoende av antagande om transportsektorns utsläpp 2045, det vill säga även om det skulle finnas kvarstående utsläpp i transportsystemet 2045 kommer planförslagets procentuella effekt på utsläppen att vara lika stor (även om effekterna i absoluta tal givetvis skiljer sig åt beroende på val av utsläppsbana).

Kvantifierade bedömningar har gjorts endast för *namngivna investeringar*. Dock bedöms dessa ha störst påverkan på trafikarbete och klimat. Vad gäller trafikens klimatpåverkan är planförslagets effekter små sett i relation till inrikes transporters totala utsläpp. Totalt beräknas planförslaget minska de ackumulerade utsläppen med cirka en halv miljon ton fram till år 2045 jämfört med en utveckling utan planförslaget, vilket motsvarar en minskning på omkring 0,5 procent av transportsektorns utsläpp under denna period. Järnvägsobjekten leder till minskade utsläpp genom överflyttning från väg till järnväg, medan vägobjektens

klimateffekt generellt härleds till förändrad hastighet snarare än förändrat trafikarbete.

Vägtrafikarbetet förväntas minska något till följd av de namngivna järnvägsobjekten med i storleksordningen 0,3 procent år 2045 genom överflyttning från väg till järnväg. Bland de namngivna vägobjekten finns både sådana som ökar och minskar vägtrafiken, och dessa tar ut varandra, vilket innebär att vägobjekten samlat inte påverkar vägtrafikens totala volym. Totalt sett leder därmed planförslaget till ett minskat trafikarbete på väg med 0,3 procent jämfört med en utveckling utan planförslaget. Effekterna av hela planförslaget, det vill säga även de objekt som pågår, har byggstartsbeslut eller före den 1 januari 2025 har föreslagits för byggstart, bedöms samlat leda till ett ungefär oförändrat vägtrafikarbete.

Effekterna gällande *vidmakthållande* speglar effekterna av ett ändrat underhåll, det vill säga inte effekten av underhåll jämfört med inget underhåll. Generellt bedöms ökat vidmakthållande på järnvägssidan förbättra järnvägens attraktivitet, vilket kan vara positivt utifrån ett klimatperspektiv. Ökat vidmakthållande på vägsidan kan på samma sätt förbättra vägtrafikens attraktivitet vilket kan vara negativt ur ett klimatperspektiv. Totalt sett är dock dessa effekter mycket begränsade.

Effekterna gällande *trimnings- och miljöåtgärder* tillskrivs framför allt den del som har till syfte att höja tillgängligheten och trafiksäkerheten, medan miljöåtgärderna generellt kan sägas ha försumbara klimateffekter. Bland åtgärder som kan vara negativa för klimatet är sådana som ökar kapaciteten för bil- och lastbilstrafiken. Bland åtgärder som kan vara positiva för klimatet är sådana som förbättrar tillgänglighet för kollektivtrafik eller sänker hastigheterna i vägtrafiksystemet. Sammanlagt bedöms dock effekterna som mycket små.

Infrastrukturens omfattande klimatpåverkan begränsas genom teknikutveckling

Byggande, drift och underhåll av transportinfrastruktur ger omfattande klimatpåverkande utsläpp. Dessa utsläpp kommer över tid begränsas till följd av styrmedel inom EU och Sverige. Med ett genomförande av planens åtgärder där utsläppen följer en utveckling i linje med klimatmål och styrmedel på EU-nivå och nationell nivå, skulle planförslaget ge upphov till i storleksordningen 3–4 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Av dessa står investeringsåtgärder och vidmakthållande för ungefär lika stora delar. Om planförslagets åtgärder istället skulle genomföras med dagens teknik och utförande bedöms byggande och vidmakthållande sammanlagt ge upphov till i storleksordningen 8 miljoner ton koldioxidekvivalenter.

Blandade bidrag till miljö och hälsa

Planförslagets ingående åtgärder bedöms sammantaget ha positiv effekt på miljö och hälsa, även om vissa åtgärder ger negativa effekter. Störst positiva effekter fås av riktade miljöåtgärder. Riktade miljöåtgärder samt ökad satsning på vidmakthållande innebär förbättringar över hela det statliga väg- och järnvägssystemet. För vidmakthållande väg kan eftersatt underhåll av miljömässiga värden och funktioner åtgärdas. Namngivna investeringar kan lokalt ge påtagliga negativa eller positiva effekter, men har marginell betydelse sett till hela systemet. Generellt innebär investeringar i befintlig sträckning att befintliga brister kan åtgärdas, och att negativ påverkan kan mildras. Investeringar i ny sträckning ger närmast ofrånkomligt negativa effekter. Trots att planförslaget ger positiva bidrag kommer omfattande brister att kvarstå.

Positiva bidrag till natur- och kulturmiljö

Planförslaget bidrar samlat positivt till landskapsanpassning av befintlig infrastruktur genom att stärka den gröna infrastrukturen och bidra till biologisk mångfald. Störst betydelse har riktade *miljöåtgärder* inom landskap som åtgärdar brister i befintlig infrastruktur och därmed minskar negativ påverkan på naturmiljö och biologisk mångfald.

Ökade medel till *vidmakthållande* väg medför att eftersatt underhåll av natur- och kulturmiljövärden och funktioner kan återtas. Medel till vidmakthållande järnväg innebär att eftersatt underhåll kan återtas i viss utsträckning, men medger inte samma prioritering av natur- och kulturmiljö som för väg.

Flertalet *namngivna investeringar* är i befintlig sträckning vilket innebär att befintliga brister i stor utsträckning kan åtgärdas och negativ miljöpåverkan mildras. Dock är större delen av investeringarnas samlade sträcka i ny sträckning. Investeringar i ny sträckning, och även investeringar i befintlig sträckning, kan även ge negativ påverkan och effekter kan lokalt vara stora såsom intrång i miljöer med stora värden, störning och fragmentering av landskapet.

Planförslaget bedöms begränsa ökningen av viltolyckor och minskainfrastrukturens barriäreffekter. Vidare kan spridning av invasiva arter bromsas och kulturmiljövärden kan i viss utsträckning bibehållas eller restaureras. Planförslaget innebär restaurering och bättre skötsel av vissa kulturmiljövärden, medan andra påverkas negativt eller försvinner. Trots att planförslaget i stort ger positiva bidrag så kommer det att kvarstå omfattande brister i infrastrukturens landskapsanpassning. Kring år 2045 bedöms landskapsanpassningen samlat vara ungefär som idag. Det beror på att negativa effekter av trafikökning, klimatförändringar och invasiva arters utbredning motverkar positiva bidrag från planen.

Minskad risk för förorening av mark och vatten

Planförslaget kommer att åtgärda en betydande andel av de högst prioriterade bristerna vad gäller risk för påverkan på vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen. Det beror framför allt på riktade miljöåtgärder, men även på namngivna investeringar i befintlig sträckning samt satsning på vidmakthållande väg. Det innebär bland annat åtgärder vid platser med hög risk för förorening av yt- och grundvatten och vid bristfälliga befintliga vattenskydds- och dagvattenhanteringsanläggningar. Vattenförekomster av ekologisk betydelse kan åtgärdas i mindre utsträckning. Planförslaget medför även negativa effekter för vatten och vattenanknutna värden. Vägar och järnvägar i ny sträckning innebär i regel vissa negativa effekter, medan åtgärder i befintlig sträckning som regel kan åtgärda befintliga brister. De samlade effekterna på vatten från namngivna investeringar är därför osäker. Vidare kan både byggskede och ökade drift- och underhållsinsatser medföra negativ påverkan på vatten.

Planförslaget innebär att Trafikverket kan bibehålla åtgärdstakten av förorenade områden som utgör risk för människors hälsa och miljön, samt utföra uppdrag inom statens miljögaranti. Under planperioden bedöms ett tjugotal områden kunna åtgärdas, vilket resulterar i en riskreduktion vid de aktuella platserna och även en minskning av Trafikverkets samlade miljöskuld. Utöver riktade åtgärder innebär investerings- och underhållsverksamheten samlat att risken för människors hälsa och miljö minskar något, till exempel genom att vissa namngivna investeringar hanterar förorenade massor.

Minskad negativ påverkan på människors hälsa

Planförslaget bedöms minska vägtrafikens utsläpp av hälsopåverkande luftföroreningar marginellt, i linje med planförslagets påverkan på vägtrafikarbetet. Däremot bedöms planförslaget kunna leda till både ökad och minskad exponering av luftföroreningar, det senare genom att vägtrafik flyttas från tätorter. Utvecklingen mot en renare fordonsflotta bedöms innebära att inga eller ett fåtal statliga vägar överskrider miljökvalitetsnormen för kvävedioxid år 2030. Emissioner, halter och exponering av slitagepartiklar (PM10) antas däremot öka till följd av förväntade ökningar av trafikarbete, hastighet och fordonsvikt. I kombination med skärpta krav är det en överhängande risk för fler överskridanden av miljökvalitetsnormer för PM10. Vägtrafikens emissioner bedöms fortsatt ha en omfattande negativ påverkan på människors hälsa.

Planförslaget bedöms medföra att cirka 50 000 personer får sänkta bullernivåer. Flertalet av dessa sker via riktade miljöåtgärder, vilka också prioriterar att åtgärda de högsta bullernivåerna. Även bullerskyddsåtgärder inom ramen för namngivna investeringar samt bullerskyddsåtgärder inom vidmakthållande bidrar till minskat buller i ungefär lika stor omfattning vardera.

Planförslaget förbättrar samlat förutsättningarna för att gå och cykla, om än i blygsam utsträckning, vilket kan möjliggöra ökad fysisk aktivitet och förbättrad folkhälsa. Detta åstadkoms genom fler gång- och cykelvägar och mer gena och sammanhängande cykelvägnät, fler säkra gång-, cykel- och mopedpassager samt fler cykelvägar som ansluter till bytespunkter för kollektivtrafik. Sådana åtgärder finns både inom trimningsåtgärder och namngivna investeringar. Det finns förvisso åtgärder i planförslaget som försämrar förutsättningarna för gång och cykling, men de positiva effekterna bedöms vara större. Dessutom innebär ökade medel till vidmakthållande väg möjlighet till en gradvis förbättring av underhåll av gång- och cykelvägar, vilket möjliggör ett ökat aktivt resande.

9.5 Målkonflikter och -synergier

Enligt direktivet ska Trafikverket redovisa hur eventuella målkonflikter i underlagen hanterats i prioriteringen av åtgärder.

En åtgärd kan ge konflikter i måluppfyllelse, det vill säga att åtgärden bidrar positivt till ett mål och negativt till ett annat. Det kan också finnas synergier där en åtgärd bidrar positivt till flera mål. I stort sett alla åtgärder innebär en grundläggande målkonflikt mellan nyttor och investerings- och driftkostnader. Det gäller även åtgärder för vidmakthållande av den statliga transportinfrastrukturen. Eftersom samhällets medel är begränsade har en infrastrukturinvestering alltid en alternativkostnad. Pengarna som används till en investering hade kunnat användas till något annat. Det är denna målkonflikt som avspeglas i nettonuvärdeskvoten – ju högre kvoten är, desto mer nyttor skapas per krona, och desto lägre är risken att alternativkostnaden överstiger investeringens nettonytta.

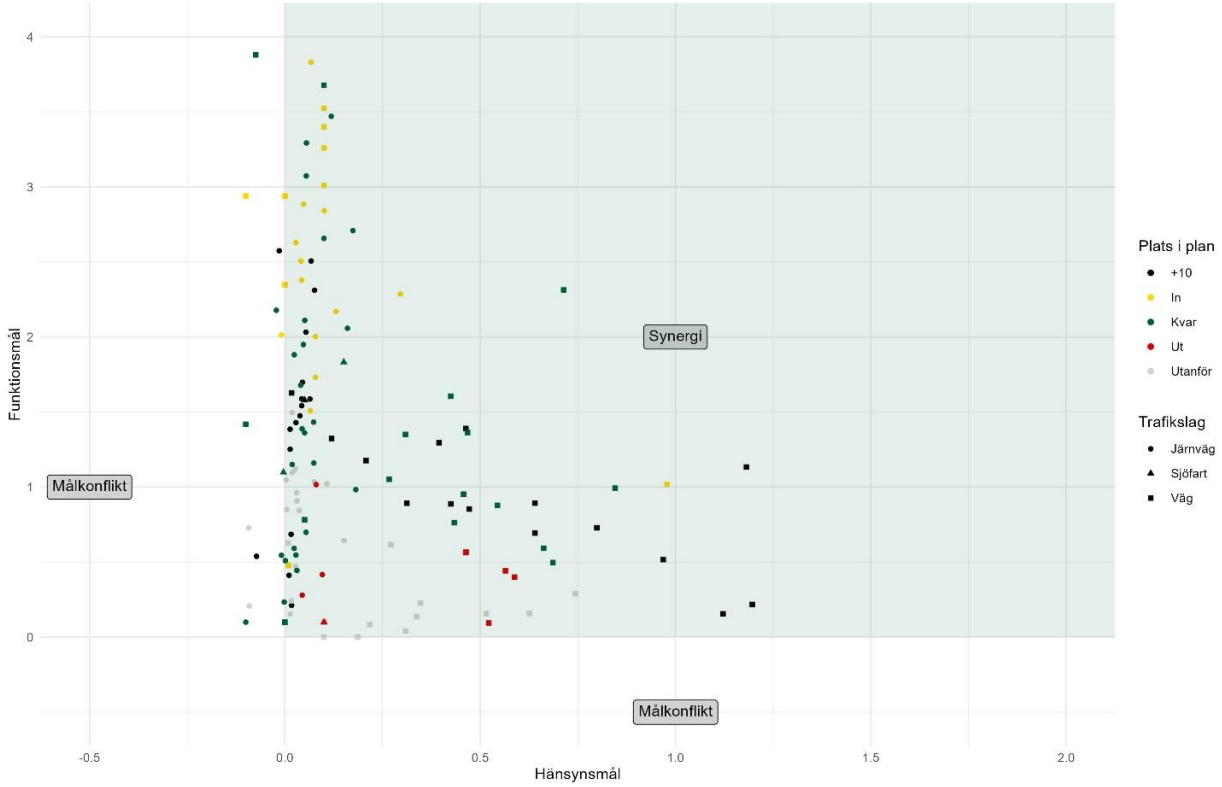
Det kan också finnas målkonflikter mellan olika typer av nyttor. I en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys hanteras målkonflikter genom att effekter värderas utifrån människors preferenser. En järnväg eller en väg i ny sträckning kan till exempel skapa ökad tillgänglighet, men innebära intrång i natur- eller boendemiljöer. En annan typ av målkonflikt som kan uppstå är mellan tillgänglighetseffekter och externa effekter, huvudsakligen utsläpp och trafiksäkerhet – men i många fall finns också synergier mellan dessa mål, det vill säga att en investering kan bidra positivt till alla dessa mål.

Vidmakthållande av det statliga vägsystemet innebär i huvudsak målsynergier. Det ökade anslaget för vidmakthållande av det statliga vägsystemet innebär att tillgänglighet, trafiksäkerhet samt natur- och kulturmiljöer kommer att förbättras under planperioden. Det finns målsynergier även i det statliga järnvägssystemet, framför allt på de utpekade flödena.

Trimnings- och miljöåtgärder innebär i många fall målsynergier, men det förekommer också målkonflikter, exempelvis inom åtgärdsområdet kapacitet och kvalitet på väg mellan tillgänglighet och buller/vibrationer. Inom åtgärdsområde

trafiksäkerhet på järnväg förekommer målkonflikter mellan trafiksäkerhet och intrång i landskapet. Det kan även förekomma målkonflikter inom andra åtgärdsområden beroende på var åtgärden genomförs. Åtgärder för trimnings- och miljöåtgärder specificeras inte i planförslaget, men eventuella målkonflikter hanteras i respektive objekt.

Det är betydligt vanligare att *namngivna investeringar* har synergier, det vill säga positiva effekter på flera mål, vilket illustreras i Figur 44. Det är framför allt väginvesteringarna som har betydande synergieffekter, eftersom det är vanligt att de ger betydande bidrag både till tillgänglighet och till minskade externa effekter, framför allt ökad trafiksäkerhet. Järnvägsinvesteringarna skapar huvudsakligen nyttor i form av ökad tillgänglighet. Men det finns också exempel på investeringar med inneboende målkonflikter mellan externa effekter och tillgänglighet.



Figur 44. Figuren visar hur nyttoutgiftskvoter för funktions- och hänsynsmålet samverkar. Alla kvoter som tillsammans summerar över ett är lönsamma objekt.

Som Figur 44 visar innebär de allra flesta namngivna investeringarna med kvantifierade effekter målsynergier (de befinner sig i det ljusgröna området i figuren), utöver detta tillkommer också ej beräknade effekter. Nyttoutgiftkvoterna har schablonmässigt korrigerats för ej beräknade effekter med ett påslag eller avdrag på 0,1. Det kan vara en över- eller underskattning så figuren bör tolkas med viss försiktighet. Man kan dock se att de röda markeringarna, som motsvarar objekt

som inte ingår i planförslaget men ingick i planen 2022–2033, är olönsamma då nyttoutgiftskvoterna inte summerar till över ett. Samtidigt ser man att de tillkommande objekten, som ses som gula markeringar, i huvudsak ligger långt över ett och därmed har god lönsamhet.

Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för objekt med kvantifierade effekter i förslaget till nationell plan är 0,8 för funktionsmålet och 0,06 för hänsynsmålet, vilket indikerar att det totalt sett finns målsynergier. Det finns dock ej beräknade effekter som också kan påverka slutsatsen. För funktionsmålet är dessa troligtvis positiva, men för hänsynsmålet är det svårt att göra en sammantagen bedömning så det går inte att säga om de påverkar nyttoutgiftskvoten positivt eller negativt.

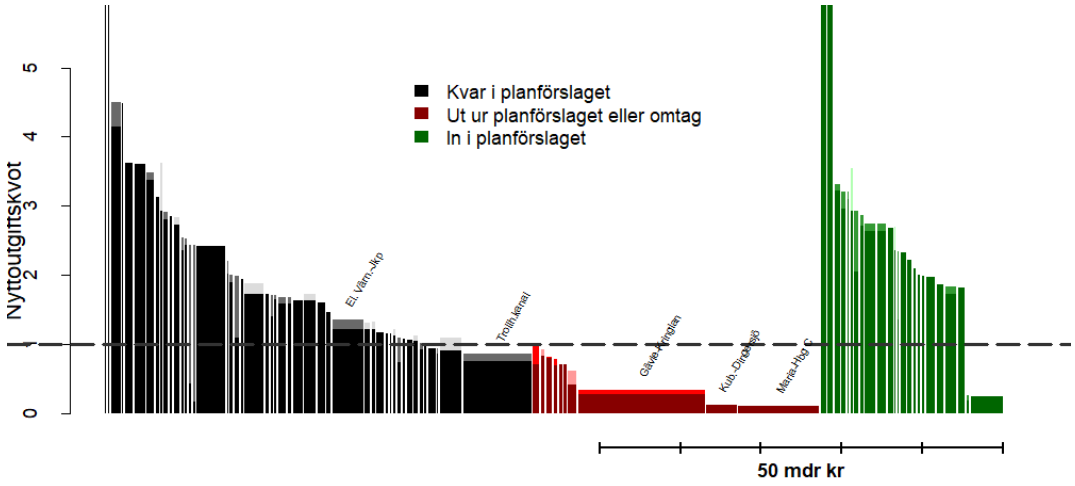
9.6 Konsekvenser av omprövning

Som framgått ovan har omprövningen resulterat i att Trafikverket föreslår att vissa namngivna investeringar i nationell plan 2022–2033 inte finns kvar i detta planförslag. Det handlar generellt om olönsamma investeringar där kostnaderna ökat. Närmare motivering och kriterier för denna omprövning redovisas i avsnitt 7.1. Här redovisar vi övergripande konsekvenser av omprövningen.

Som konstaterats ovan måste planeringsprocessen fungera mer som den är avsedd. Investeringar där det visar sig att kostnaderna överstiger nyttorna bör avbrytas eller utformas annorlunda. Det är bland annat nödvändigt för att kunna skapa ett tillräckligt tryck på kostnadseffektivitet och kostnadskontroll genom hela planeringsprocessen.

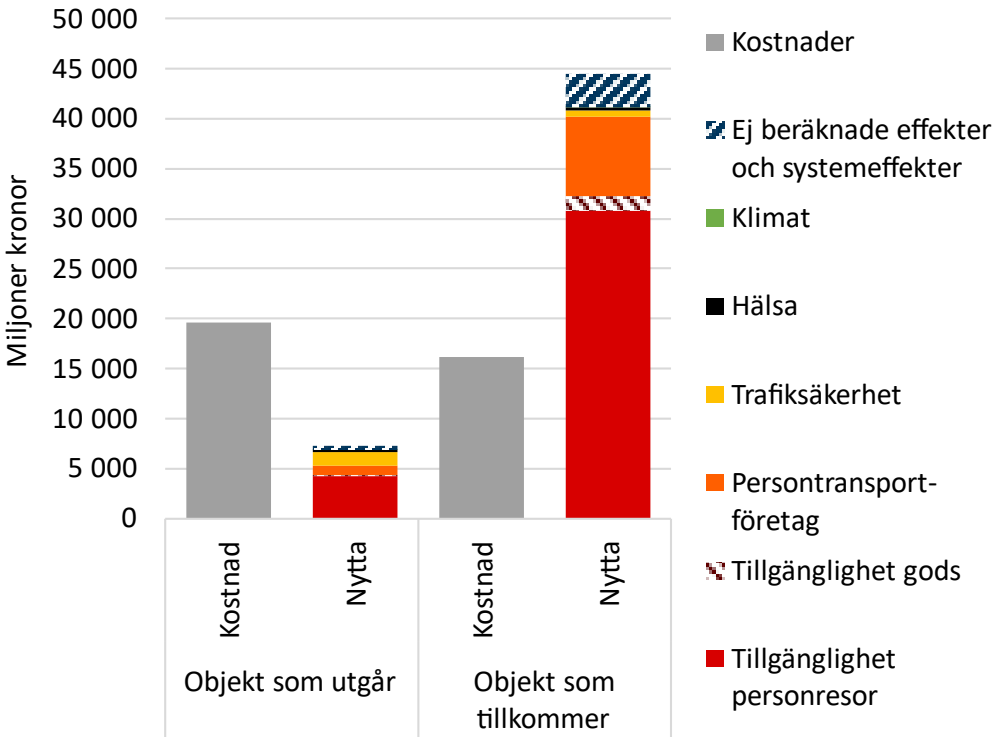
Samtidigt måste det vara möjligt att ha en långsiktig och stabil planering, eftersom infrastrukturplaneringen ofta är kopplad till många andra planeringsprocesser på lokal, regional och nationell nivå. Det finns ett stort värde i en effektiv samplanering mellan olika aktörer vad gäller infrastrukturplaneringen och även exempelvis samplanering mellan infrastruktur och bebyggelse. Tidshorisonten för olika planeringsprocesser varierar stort och det är en utmaning att få till stånd en effektiv samplanering. Kommuner, regioner och andra aktörer måste kunna lita på staten i sin egen planering. Men, just därför måste det vara en tydlig skillnad mellan vad som är beslutat och vad som än så länge är förslag under utredning, och just därför är det viktigt att vänta med slutgiltiga beslut tills både nyttor och kostnader är välutredda.

Figur 45 visar samhällsnytta per krona för de objekt som utgår eller där det görs större omtag, samt nya objekt i planförslaget. Ytan på varje stapel är total nytta, bredden är investeringskostnaden, och höjden är alltså nytta per krona. Som synes ger de nya objekten betydligt högre nyttor än de objekt som utgår eller är föremål för omtag.



Figur 45. Total samhällsnytta (beräknad + bedömd) per krona för investeringsobjekt. Mörkare färger är beräknade samhällsnyttor, ljusare färger och ljusaste färger är bedömda tillägg respektive avdrag på grund av ej beräknade effekter. Bredden på staplarna är deras investeringskostnad. Streckad vågrät linje visar NNK = 0.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv har omprövningen bidragit till en högre samhällsekonomisk effektivitet. De objekt som omprövats och nu inte ingår i planförslaget har en genomsnittlig justerad nettonuvärdeskvot på -0,7 medan de objekt som tillkommit har en genomsnittlig justerad nettonuvärdeskvot på 1,6.



Figur 46. Nyttor och kostnader för objekt som tillkommer respektive utgår från förslaget till ny nationell plan[41]. Kostnaderna i diagrammet avser den totala offentliga nettokostnaden, alltså nuvärdet av drift- och underhållskostnader, investeringskostnader och offentliga intäkter (skatter, subventioner, avgifter med mera). Även kostnader efter planperioden inkluderas varför staplarna inte är lika stora.

Som framgår av Figur 46 har de objekt som tillkommer i planförslaget betydligt högre nyttor än de objekt som utgår från planförslaget, de justerade nyttorna blir drygt 39 miljarder kronor högre. Figuren visar också att objekten som utgår har kostnader som är högre än de nyttor de genererar, vilket betyder att de sammantaget är samhällsekonomiskt olönsamma. De tillkommande objekten har sammantaget i stället nyttor som överväger kostnaderna med god marginal. Omprövningen leder till att nyttor kopplade till funktionsmålet ökar med omkring 35 miljarder kronor och nyttor kopplade till hänsynsmålet minskar något, med omkring 0,1 miljarder kronor.

9.7 Kraven i TEN-T-förordningen

I detta avsnitt sammanfattas hur planförslaget bidrar till kraven i TEN-T-förordningen. Mer detaljerade beskrivningar finns i Trafikverkets underlagsrapport om namngivna investeringar (2025:115). I Trafikverkets regeringsuppdrag[42] från våren 2025 finns beskrivningar om kraven och Trafikverkets tolkning av dessa. En sammanställning av planförslagets namngivna investeringar, information om de ingår i TEN-T-nätet och deras bidrag till TEN-T-kraven ges i tabellform i bilaga 1.

Nya länkar läggs till i TEN-T-nätet

I TEN-T-förordningens kartor finns ett antal nya länkar som regeringen tagit med som utpekade sträckor för utbyggnad. I planförslaget finns dessa med genom objekten i Tabell 30.

[41] Räppe, ny station saknas i jämförelsen eftersom det saknas Samlad effektbedömning.

[42] Trafikverket Kraven för TEN-T, Analys och åtgärder, regeringsuppdrag (TRV 2025:051).

Tabell 30. Nya länkar i TEN-T-nätet

Nya länkar i TEN-T-nätet	Total objektkostnad, mnkr
E4 Förbifart Stockholm	58 076
E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	23 582
Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg	2 679
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg	21 008
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg	37 638
Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping	110 278

Många objekt bidrar till TEN-T-nätets utveckling

Trafik med långa godståg

Den nya TEN-T-förordningen innebär en höjd och förtydligad ambitionsnivå jämfört med tidigare, med krav på att trafik med långa godståg ska kunna framföras med en viss frekvens. De befintliga objekten för långa godståg i nationell plan 2022–2033 är inte tillräckliga för att möta kravbilden. I planförslaget ingår därför ett utökat åtgärdspaket för TEN-T stomnät gods som innehåller flera nya eller förlängda mötesstationer och förbigångsspår. I åtgärdspaketet ingår såväl namngivna objekt som specificerade trimningsåtgärder. I Tabell 31 framgår de namngivna objekt som i första hand syftar till förbättringar för långa godståg. Utöver dessa finns ett 30-tal objekt som bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T (se vidare i bilaga 1). Det är viktigt att alla åtgärder som bidrar till kraven om långa godståg, inklusive de trimningsåtgärder som ingår i åtgärdspaketet, prioriteras och samordnas i aktuella stråk för att uppnå avsedd effekt på TEN-T-kraven.

Tabell 31. Namngivna objekt som i första hand syftar till förbättringar för långa godståg.

Objektnamn
LTS; Hallsberg–Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg
LTS; Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Västra stambanan (Laxå–Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning
Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning
Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation
Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation
Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation
Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation

Hastighet godståg 100 km/h på stomnätet för godstrafik

Det finns två relationer i Sverige där kravet om hastighet för godståg inte är uppfyllt. Det är sträckorna Riksgränsen–Umeå och Umeå–Sundsvall som inte uppfyller kravet om minst 100 km/h för godståg på minst 75 procent av sträckan. I beräkningen inkluderas Norrbotniabanan som utgör länken i stomnätet och som bidrar till att höja måluppfyllelsen. I Tabell 32 framgår de objekt som bidrar till ökad måluppfyllelse. Med planförslaget kvarstår brister i hastighet på delar av Malmbanan och på Ådalsbanan, men avvikelsen från kravet för de båda sträckorna kommer att vara liten.

Tabell 32. Objekt som bidrar till kravet om hastighet för godståg.

Objektnamn
Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg

Hastighet persontåg 160 km/h stomnätet för persontrafik

Det finns sex längre relationer i Sverige där kravet om hastighet för persontåg inte är uppfyllt. Det är sträckorna Riksgränsen–Umeå, Haparanda–Umeå, Umeå–Sundsvall, Sundsvall–Gävle, Södertälje–Charlottenberg (NO) samt Kornsjö (NO)–Göteborg som inte uppfyller kravet om minst 160 km/h för persontåg på minst 75 procent av sträckan. I beräkningen inkluderas Norrbotniabanan och Ostlänken som utgör länkar i stomnätet och som bidrar till att höja måluppfyllelsen. I Tabell 33 framgår de objekt som bidrar till ökad måluppfyllelse. Med planförslaget kvarstår brister på samtliga sträckor. På några av sträckorna är persontrafiken dock ganska begränsad.

Tabell 33. Objekt som bidrar till kravet om hastighet för persontåg.

Objektnamn
Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg
SgöN Sävastklinten–Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår
Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg
Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning

ERTMS

Trafikverket bedömer att införandetakten i Sverige innebär att kravet i TEN-T-förordningen om att införa ERTMS på hela TEN-T-nätet till år 2050 kommer att uppfyllas. Se vidare i avsnitt 7.2.

Mötesseparering på stomnätet för väg

TEN-T-förordningen innehåller krav på att stomnätet för väg ska ha separata körbanor för de båda trafikriktningarna, utom på speciella platser eller under en begränsad tid. Idag saknar delar av E18 mellan Karlstad och norska gränsen mötesseparering, liksom delar av E4 från Hudiksvall och norrut till finska gränsen. Även E10 från anslutningen till E4 i söder och upp till norska gränsen saknar mötesseparering.

I Tabell 34 framgår de objekt i planförslaget som innebär mötesseparering på stomnätet för väg. Med planförslaget kvarstår brister på samtliga sträckor som inte uppfyller kravet idag.

Tabell 34. Objekt som bidrar till kravet om mötesseparering på stomnätet för väg.

Objektnamn
E10, Avvakko–Lappeasuando
E10, Morjärv–Svartbyn (etapp 1)
E4 Kongberget–Gnarp
E4 Gumboda–Grimsmark mötesseparering
E4 Broänge–Daglösten mötesseparering
E4 Daglösten–Ljusvattnet mötesseparering
E4 förbifart Skellefteå

Planskilda korsningar på stomnätet för väg

TEN-T-förordningen innehåller krav på att stomnätet för väg inte korsar annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan. Delar av väg 40 mellan Göteborg och Jönköping och delar av E18 mellan Arboga och norska gränsen har korsningar i plan. Detsamma gäller en del av E20 mellan Stockholm och Arboga, delar av E4 från Gävle och norrut till finska gränsen samt E10 från anslutningen till E4 och upp till norska gränsen.

I Tabell 35 framgår de objekt som innebär att korsningar i plan byggs bort. Med planförslaget kvarstår brister på nämnda sträckor ovan.

Tabell 35. Objekt som bidrar till kravet om planskilda korsningar på stomnätet för väg

Objektnamn
E4 Kongberget–Gnarp
E4 förbifart Skellefteå

Rastplatser på väg

TEN-T-förordningen anger krav på rastplatser med ett avstånd på högst 100 kilometer mellan varandra i det övergripande vägnätet senast 2050 och i stomnätet med ett avstånd på högst 60 kilometer mellan varandra senast 2040. Några av de namngivna objekten i planförslaget innehåller byggnation av rastplats, men huvuddelen av åtgärderna ligger inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder, se avsnitt 7.4 om kapacitet och kvalitet.

9.8 Effekter för totalförsvaret

Såväl i direktivet som i propositionen beskrivs att det försämrade 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 olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Regeringen menar att verksamhet av vikt för totalförsvaret behöver tillmätas större betydelse än tidigare när avvägningar görs mellan olika samhällsintressen.

Trots att effekter för totalförsvaret av transportinfrastrukturåtgärder har ett samhällsekonomiskt värde bör de av praktiska skäl, på grund av uppgifternas känsliga natur, hanteras i särskild ordning i samlade effektbedömningar och i prioriteringsarbetet.

Direktivet innebär begränsningar för Trafikverket att föreslå åtgärder som skulle kunna svara mot totalförsvarets behov. Det framgår att objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar inte ska ingå i förslaget till nationell plan, utan måste ”bedömas och finansieras i särskild ordning”. Planförslaget har ändå tagit hänsyn till totalförsvarets behov, och bidrar bland annat genom att öka robustheten, bärigheten och kapaciteten i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för totalförsvaret. Vi har alltså inte valt åtgärder enbart på grund av effekter för totalförsvaret, men totalförsvarets behov har ingått som ett kriterium i prioriteringen av åtgärder. De namngivna objekten i planförslaget innebär därför enbart en marginell mernytta för totalförsvaret. För genomförande av de åtgärder som Försvarsmakten bedömer som mest prioriterade, och som Trafikverket genom tillämpning av PLATÅ[43] bedömer som prioriterade, krävs beslut och finansiering i särskild ordning.

Sammantaget bedöms planförslaget bidra till ett robustare transportsystem – inte minst genom satsningarna på vidmakthållande. Ökad robusthet är till nytta i alla samhällstillstånd och innebär då en viss nytta även för samhällsviktiga transporter och militär rörlighet.

Om valet står mellan två *namngivna objekt* där det ena objektet har större positiva effekter för totalförsvaret så kan det spela in i valet av åtgärd, men åtgärder prioriteras inte in i planen enbart på grund av effekter för totalförsvaret. I bedömningen av vilka namngivna objekt som bedöms ha en positiv effekt på totalförsvarets behov har hänsyn tagits till:

- Geografi

[43] Planering av totalförsvarsåtgärder för en robust transportinfrastruktur.

    - Objektet berör infrastruktur som är utpekad i Trafikverkets planeringsunderlag för samhällsviktig transportinfrastruktur (PUST) och/eller i motsvarande planeringsunderlag för militär rörlighet.
    - Objektet ges högre prioritet om infrastrukturen är till nytta för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet.

- Typ av åtgärd
    - Objektet bedöms bidra till ökad kapacitet, robusthet och redundans samt längre och tyngre transporter.

De åtgärder kring *vidmakthållande väg* som beskrivs i planförslaget kopplat till de effekter som vägnätet får vid genomförande av bärighet, underhåll och reinvesteringar bidrar till totalförsvarets behov. Eftersom totalförsvarets behov är en prioriteringsfaktor vid planering av underhålls- och bärighetsåtgärder kommer effekterna för totalförsvaret att beaktas i prioriteringarna i samband med de årliga budgetarna, både i tid och omfattning. De ökade medlen till vägunderhåll innebär att vägarnas funktion kan säkerställas. Ökade medel innebär även att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen BK4, som tillåter tyngre lastbilar, kan färdigställas redan under denna planperiod. Under planperioden tidigareläggs åtgärder på sträckor och funktioner där totalförsvaret har särskilda behov.

Målsättningen vid *vidmakthållande av järnvägssystemet* är att kunna ta hand om reinvesteringsbehoven på de viktigaste person- och godsbanorna i så stor utsträckning som möjligt och samtidigt upprätthålla funktionen på övriga banor. Den ökade tillförlitligheten som återställandet bidrar till gör att mindre trafikerade delar kan få temporära trafikala nedsättningar. Bedömningen är dock att planen totalt sett kommer att bidra till en robustare och mer tillförlitlig järnväg ur ett trafikalt perspektiv, vilket även bidrar med positiva effekter för totalförsvaret.

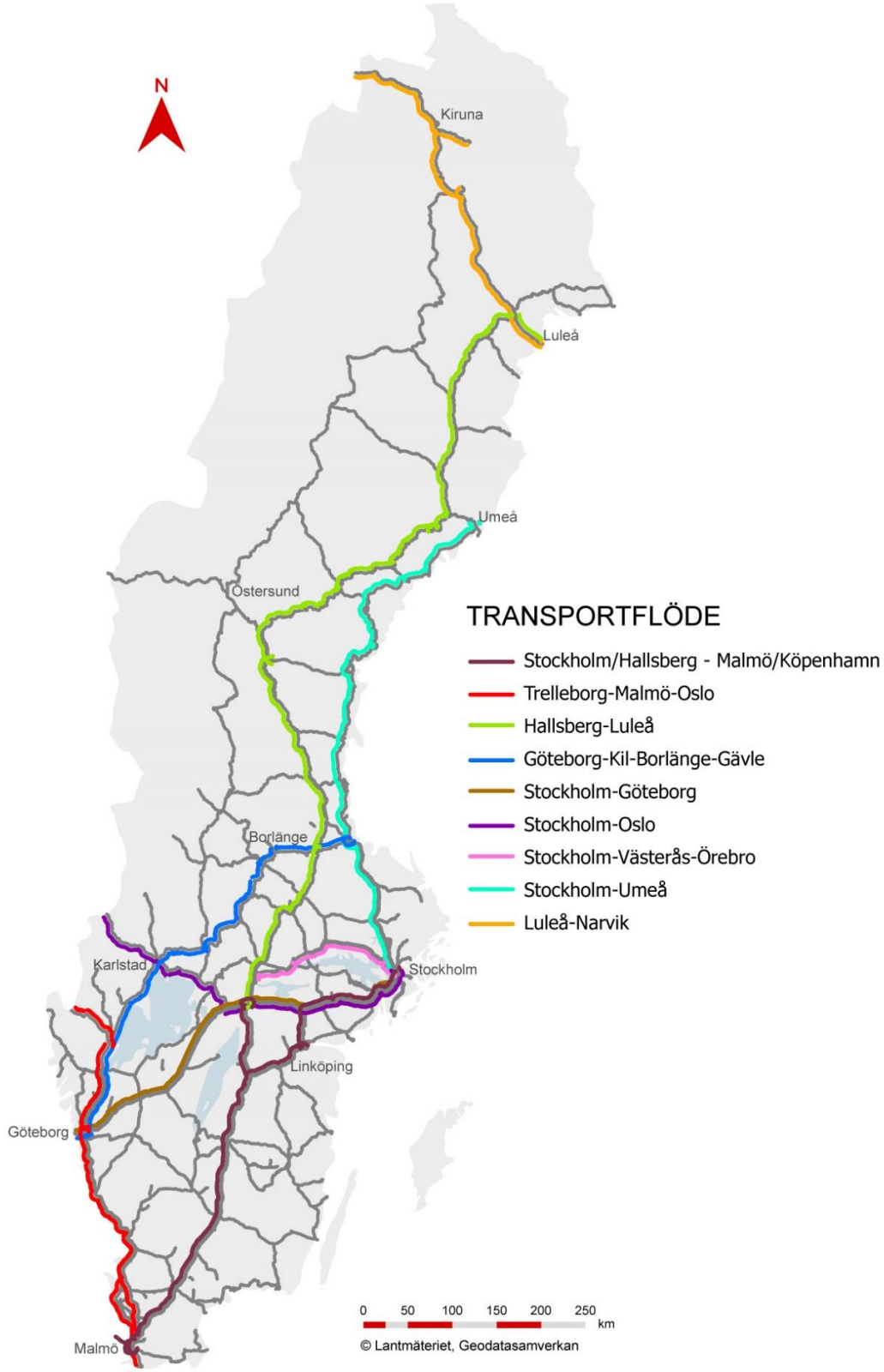
Trafikverket har för *trimningsåtgärder* valt att tolka "beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur" som att vi, i val mellan olika transportpolitiskt och samhällsekonomiskt motiverade åtgärder, ska låta totalförsvarets behov påverka prioriteringen av åtgärder. I förslaget till nationell plan anges inte vilka specifika trimningsåtgärder som ska prioriteras utan det görs i de årliga budgetarna. I bedömningen av vilka trimningsåtgärder som bedöms ha en positiv effekt för totalförsvaret kommer hänsyn att tas till:

- om objekt berör infrastruktur som är utpekad i Trafikverkets planeringsunderlag för samhällsviktig transportinfrastruktur (PUST) eller i motsvarande planeringsunderlag för militär rörlighet
- om objekt är till nytta för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet

- om objekt bidrar till ökad kapacitet, robusthet och redundans samt längre och tyngre transporter.

9.9 Effekter per transportflöde (järnväg)

Som ett steg i att nå en sammantagen funktion i järnvägsanläggningen har Trafikverket beslutat om enhetliga transportflöden. Det innebär att åtgärder och effekter beskrivs geografiskt utifrån stora trafikvolymer. Transportflödena är framtagna tillsammans med järnvägsbranschen.



Figur 47. Stora transportflöden på järnväg.

Transportflödena utgör en grund i sammanställningen av planförslagets påverkan på sex olika målområden – se Tabell 36.

Tabell 36. Målområden som beskrivs.

Målområde	Förklaring
Kapacitet	Beskriver förmågan att transportera personer och gods med tåg på en viss bana.
Anläggningens tillstånd	Beskriver anläggningens status i förhållande till beslutad standard.
Tillgänglighet	Beskriver förmågan att leverera utlovad funktion.
Användbarhet	Beskriver i vilken grad olika kundgruppers behov av transportmöjligheter tillgodoses på ett ändamålsenligt, effektivt och tillfredsställande sätt.
Trafiksäkerhet, luft, buller	Beskriver bidrag till och utveckling av transportsystemet i förhållande till trafiksäkerhetsmålen och ökad hälsa.
Miljö och klimat	Beskriver bidrag till och utveckling av transportsystemet i förhållande till miljömål och klimatmål.

Trafikverket har bedömt planförslagets sammantagna effekter per transportflöde. Bedömningen inkluderar planerade investerings-, trimnings- och vidmakthållande-åtgärder och deras gemensamma påverkan på målområden. Förslag på åtgärder och dess effekter beskrivs mer detaljerat i underlagsrapporterna.

Transportflöde	Kapacitet	Anläggningens tillstånd	Tillförlitlighet	Användbarhet	Trafiksäkerhet, luft, buller	Miljö och klimat
Stockholm/Hallsberg-Malmö/Köpenhamn	↗	↗	↗	↗	●	↗
Trelleborg-Malmö-Oslo	↗	↗	↗	↗	●	↗
Hallsberg-Luleå	↗	↗	↗	↗	→	↗
Göteborg-Kil-Borlänge-Gävle	↗	↗	→	↗	●	↗
Stockholm-Göteborg	↗	↗	↗	↗	↗	↗
Stockholm-Oslo	↗	↗	↗	↗	↗	↗
Stockholm-Västerås-Örebro	→	↗	→	→	↗	↗
Stockholm-Umeå	↗	↗	→	↗	↗	↗
Luleå-Narvik	↗	↗	↗	↗	↗	↗

Figur 48. Planförslagets effekter per transportflöde och målområde.
↗ Förbättras ● Fortsatt bra nivå → Bibehålls ↘ Försämras

Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder samt nya mötes- och förbigångsspår.

Anläggningens tillstånd förbättras genom exempelvis upprustning av elkraft-anläggningarna, utbyte av omformarstationer samt införande av ERTMS. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Trelleborg–Malmö–Oslo

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom förbättrad framkomlighet för större tåg.

Anläggningens tillstånd bibehålls, men de nedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Införandet av ERTMS på delar av flödet kommer att omhänderta underhållsbehovet på dessa delar. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska.

Hallsberg–Luleå

Kapaciteten förbättras på delar av flödet bland annat genom planerade åtgärder avseende höjning av största tillåtna axellast (STAX) samt nya mötes- och förbigångsspår.

Anläggningens tillstånd förbättras genom upprustning av bland annat spår och spårväxlar samt omhändertagande av hastighetsnedsättningar. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Göteborg–Kil–Borlänge–Gävle

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder samt nya mötes- och förbigångsspår.

Anläggningens tillstånd bibehålls, men de hastighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Tillförlitligheten bibehålls och antalet störningstimmar kan komma att minska något.

Stockholm–Göteborg

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder, nya förbigångsspår och mötesspår för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd förbättras genom ett antal reinvesteringar där bland annat det eftersatta underhållet av kontaktledning återtas. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Trafiksäkerheten förbättras i och med plankorsningsåtgärder.

Stockholm–Oslo

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder, nya förbigångsspår samt mötesspår för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd förbättras genom ett antal reinvesteringar som exempelvis upprustning av kontaktledning och omhändertagande av hastighetsnedsättningar. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska.

Trafiksäkerheten förstärks i och med plankorsningsåtgärder. Även buller- och vibrationsnivåer kommer att förbättras genom riktade åtgärder.

Stockholm–Västerås–Örebro

Anläggningens tillstånd förbättras och bärighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska.

Trafiksäkerheten kommer att förbättras i och med planerade plankorsnings-åtgärder.

Stockholm–Umeå

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom hastighetshöjande åtgärder samt åtgärder avseende plattformar och mötesspår för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd bibehålls, men de hastighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Införandet av ERTMS kommer att minska det eftersatta underhållet, med förbättrad robusthet som följd. Tillförlitligheten bibehålls och antalet störningstimmar kommer att minska något.

Trafiksäkerheten förstärks i och med plankorsningsåtgärder. Även buller- och vibrationsnivåer kommer att förbättras genom riktade åtgärder.

Luleå–Narvik

Kapaciteten förbättras på stora delar av flödet genom planerade åtgärder avseende höjning av största tillåtna axellast (STAX) till 32,5 ton och mötesstationer för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd förbättras. De hastighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att reduceras helt. Omfattande spårbyten och införandet av ERTMS kommer att minska det eftersatta underhållet, med förbättrad eller oförändrad robusthet som följd. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Trafiksäkerheten förstärks i och med plankorsningsåtgärder. Även buller- och vibrationsnivåer kommer att förbättras genom riktade åtgärder.

Genomförandet av de nämnda åtgärderna kommer att få en märkbar påverkan på den nuvarande trafikeringen. Denna påverkan kan resultera i begränsat turutbud under perioder och att godstrafiken hänvisas till omledningsbanor.

Samlade effekter övriga banor

Banor som inte ingår i ett transportflöde grupperas enligt bantyper där förslag till åtgärder som har en påverkan på ett transportflöde belyses.

Bantyp 4 – Banor för dagliga resor och arbetspendling. Många av banorna har i början av planperioden ett stort reinvesteringsbehov. Utöver ett fåtal reinvesteringar på omledningsbanor är inriktningen att satsa på förebyggande underhåll i form av mindre utbyten och reparationer samt avhjälpande underhåll för att öka anläggningens livslängd och skjuta större åtgärder på framtiden. Förväntade effekter är att robustheten försämras och det finns en ökad risk för påverkan på trafiken och temporära hastighets- eller bärighetsnedsättningar, framför allt på de mest lågtrafikerade banorna.

Bantyp 5 – Övriga för näringslivet viktiga banor. De flesta banorna har i början av planperioden ett stort reinvesteringsbehov. Utöver ett fåtal reinvesteringar är inriktningen att vårda banorna och satsa på förebyggande underhåll i form av mindre utbyten och reparationer för att öka anläggningens livslängd och minska

reinvesteringsbehovet. Förväntade effekter är att robustheten försämras, och det finns en ökad risk för påverkan på trafiken och temporära hastighets- eller bärighetsnedsättningar på vissa av de mest lågtrafikerade banorna.

Bantyp 6 – Banor med ringa eller ingen trafik. Banor med ringa eller ingen trafik prioriteras inte om inga särskilda skäl föreligger eftersom de i princip är otrafikerade delar av anläggningen. En ökad risk finns för temporära hastighets-nedsättningar på de mest lågtrafikerade banorna.

Bantyp 7 och 8 – Rangerbangårdar och övriga bangårdar. Bantyperna har ett generellt stort eftersatt underhåll och inriktningen är att bibehålla dagens funktion på Hallsberg och Malmö rangerbangård samt att återställa funktionen på Sävenäs rangerbangård. Vad gäller övriga rangerbangårdar har Trafikverket gjort en utredning som utgör underlag för planrevidering och prioritering.

Fjärde delen: Genomförande

I den här delen beskrivs kritiska förutsättningar för att kunna fullfölja den nationella planen såsom hur vi arbetar för att stärka vår leveransförmåga och kostnadsstyrning. Vi beskriver också vikten av en god kompetensförsörjning i sektorn. Vi redogör för investeringsobjekt som kan bli aktuella att projekteras och byggas av annan aktör än Trafikverket och slutligen sammanfattas vårt förslag till plan i ekonomiska termer.

10 Genomförbarhet

10.1 Leveransförmåga

Trafikverket eftersträvar en ökad genomförandekraft och leveransförmåga i infrastrukturplanerna, såväl den nationella planen som länsplanerna. Med ökat kundfokus och effektivare processer är avsikten att vi bättre ska kunna bidra till ett transportsystem som möter samhällets nuvarande och framtida utmaningar.

Investerings- och underhållsåtgärder samplaneras

Många praktiska aspekter på genomförandekraften för nationell plan handlar om förmågan att kunna samordna och förena rätt typer av åtgärder med en fungerande trafik på våra vägar och järnvägar. För detta syfte har vi särskilda processer med stråkkoordinering (närtid) och stråkplanering (längre tidsperspektiv). Vi har även en genomförandeplanering för de närmaste sex åren, i vilken all samplanering av åtgärder sker, och en underhållsplan där underhållsåtgärder konkretiseras. Det här innebär sammantaget att den nationella planen inte är det mest konkreta uttrycket för hur Trafikverket ser på genomförbarhet, utan det finns andra processer och dokument för detta.

Det är också viktigt att komma ihåg att det är i den årliga nationella budgetprocessen som riksdagen tilldelar en årlig ram och aviserar beräknade ramar för ytterligare två år. Dessa utgör förutsättningen för Trafikverkets årliga verksamhetsplanering, och vi känner alltså inte till dessa ramar i den långsiktiga planeringen.

De i direktivet angivna ekonomiska ramarna för nationell plan innebär en historisk satsning på att utveckla och underhålla vägar och järnvägar i Sverige. Att bygga och rusta upp transportinfrastrukturen och samtidigt möta behov av trafikering är en utmaning. Redan under 2025 genomförs exempelvis 1 700 arbeten på järnvägen, vilket är det största antalet insatser någonsin. Vi kommer därför att arbeta ännu mer aktivt än tidigare med samplaneringen av våra åtgärder och med att skapa förutsättningar för en god leverantörsmarknad.

En god samverkan med leverantörsmarknaden är central

Trafikverket är en av de största upphandlande offentliga beställarna. År 2024 uppgick inköpsvolymen för entreprenader till cirka 47 miljarder kronor, tekniska tjänster och konsulter till cirka 10 miljarder kronor samt material och övriga tjänster till drygt 5 miljarder kronor. Därutöver gjorde vi 2024 inköp inom indirekt verksamhet för cirka 4 miljarder kronor. Leverantörsmarknaden står för mer än 70 procent av vår omsättning. Vår förmåga att genomföra våra uppdrag är följaktligen

beroende av samverkan med leverantörsmarknadens aktörer för att skapa största möjliga värde för pengarna.

Ökad konkurrens på anläggningsmarknaden mellan sektorer och länder

Sverige befinner sig i en mild lågkonjunktur, men konjunkturen prognoseras vara på uppgång. Läget på bygg- och anläggningsmarknaden visar en tudelad bild, med en kraftig nedgång i bostadsbyggandet samtidigt som utvecklingen inom anläggning (inklusive transportinfrastruktur) är positiv. Efterfrågan på den svenska anläggningsmarknaden är fortsatt stabil, och tillväxten är mest påtaglig i storstadsregionerna samt längs Norrlandskusten.

Ett fåtal svenska företag och koncerner dominerar anläggningsbranschen, och Trafikverkets 10 största leverantörer (i huvudsak entreprenadföretag) motsvarar cirka 45 procent av den totala inköpsvolymen. Koncentrationen av ett fåtal leverantörer ser relativt lika ut mellan Trafikverkets olika regioner. Däremot uppvisar Norrlands inland och delar av sydöstra regionen vanligen tendenser att det kan vara svårt att locka leverantörer.

Efterfrågan på entreprenader och tekniska konsulter drivs i hög grad av stora projekt som Ostlänken, Norrbotniabanan, Tvärförbindelse Södertörn och Göteborg–Borås. Entreprenadmarknaden präglas allt mer av internationell konkurrens med anledning av stora infrastrukturinvesteringar som genomförs i Sverige. En risk som identifierats för genomförandet av nationell plan är konkurrens från andra beställare och sektorer i Sverige samt i andra nordiska och europeiska länder. En särskild risk är om minskningen av investeringar inom husbyggnad leder till att arbetskraft lämnar branschen.

Inom delmarknaderna för investering väg och järnväg, byggnadsverk (underhåll och reinvestering bro och tunnel) samt reinvesteringar i spårområdet bedömer vi att det finns en tillfredsställande tillgång till entreprenörer. Inom belagd väg, signal-området och kraftförsörjning samt underhåll (väg respektive järnväg) finns däremot färre leverantörer.

Den svenska marknaden för tekniska tjänster och konsulter domineras av stora aktörer, som i hög grad verkar både nationellt och internationellt. Trafikverkets bedömning är att det generellt sett finns ett tillfredsställande antal tekniska konsulter på leverantörsmarknaden, även om vissa specifika kompetenser är en bristvara.

Inom järnväg tar Trafikverket en aktiv roll för materialförsörjningen

Beträffande materialförsörjning i järnvägsprojekt används en lösning där Trafikverket står för leveranserna av tekniskt godkänt material. Järnvägsmaterialet konkurrensutsätts i stället i tidigt skede genom offentlig upphandling. Leverantörerna av material återfinns främst i Sverige och övriga Europa. Trafikverkets bedömning är att konkurrenssituationen i de flesta fall är god, även om den till viss del är begränsad. Till exempel karaktäriseras flera sortiment av monopolsituationer, främst kopplat till äldre anläggningar. Försörjningsläget av järnvägsmaterial präglas fortsatt av långa och osäkra leveranstider till följd av omvärldsläget och även av volymökningar inom i princip samtliga järnvägs-förvaltningar i Europa. Särskilt problematiskt är leveranser inom ban- och signalmaterial samt vissa kontaktledningskomponenter. Trafikverkets bedömning är att prisbilden inom dessa segment kan påverkas. Även energitillgången och priserna för energi är av stor vikt för leverantörer inom järnvägsmaterial.

Inom vissa segment för järnvägsmaterial kan särskilda åtgärder behövas för att kunna utöka inköpsvolymerna eller förkorta ledtiderna. Generellt sett gäller att en större volymökning kan möjliggöras med åtminstone ett till två års framförhållning. Trafikverket arbetar kontinuerligt med att säkra materialförsörjningen på kort och lång sikt. Det görs bland annat genom att dubblera leverantörerna inom sortiment där så är möjligt, konkurrensutsätta monopol samt att öka lagervolymerna och etablera nya lagerpunkter. Som exempel har Trafikverket etablerat lagerpunkter hos nuvarande leverantörer av kontaktledningsstolpar.

Risk för fortsatt uppgång av priser inom anläggning

Vad gäller priser på anläggningsmarknaden ökade dessa ungefär dubbelt så snabbt som priserna generellt under perioden 2011–2022. Investeringsindex för järnväg respektive väg ökade samtidigt med cirka 40–50 procent, och driftsindex för väg respektive järnväg med cirka 40 procent. Dessa ökningar kan jämföras med den generella prisutvecklingen för privat konsumtion mätt med konsumentprisindex (KPI-KS) som ökade med cirka 19 procent under 2011–2022. Faktorer såsom världsmarknadspriser på olja och stål liksom omvärldsläget har en påtaglig effekt på priserna.

En fortsatt uppgång av kostnadsläget kan antas om konjunkturen går upp. Om alla stora satsningar i och utanför Sverige genomförs samtidigt kan anläggnings-marknaden snabbt bli överhettad. Då riskerar Trafikverket att erhålla få anbud. Om aviserade satsningar såsom internationella infrastrukturprojekt, upprustning av totalförsvaret, industrisatsningar och grön omställning istället sprids i tiden, ökar chansen till en längre och mjukare konjunkturutveckling. Vi anpassar därför våra upphandlingar regionalt så att det inte kommer ut för stora volymer samtidigt.

Detta beaktas när genomförandeplanen och underhållsplanen tas fram, och det kan påverka hur projekten tidsmässigt genomförs.

Kostnadsutvecklingen har alltså en stor påverkan på anbudspriserna till Trafikverket, liksom efterfrågan på anläggningsmarknaden inom andra sektorer och länder. Trafikverket ser redan i dag att leverantörer har blivit mer selektiva när de lägger anbud, något som kan accelerera vid en konjunkturuppgång. Leverantörerna uttrycker även att lönsamheten är låg i Trafikverkets projekt. Samtidigt kan ny teknik förbättra effektiviteten och sänka kostnaderna för leverantörerna, framför allt på lång sikt.

Samarbetsfokus inom en rad områden är därför fortsatt prioriterat för att åstadkomma affärer som möter villkor och försättningar hos både Trafikverket och marknaden, och samtidigt uppnår de mål och effekter som eftersträvas.

Samarbete och innovation med leverantörsmarknaden är prioriterat

Trafikverkets förmåga att genomföra nationell plan 2026–2037 är avhängigt de relationer vi har med omvärlden. Med framförhållning och förutsägbarhet ges generellt sett goda möjligheter att attrahera leverantörer till de åtgärder som prioriteras. Kostnader och genomförandeförmåga kopplat till nationell plan beror alltså bland annat på vilka förutsättningar som Trafikverket skapar för leverantörsmarknaden i tidiga planeringsskeden.

För att öka attraktiviteten till affärerna har Trafikverket formulerat ett verksamhetsmål som innebär att ”vi är leverantörens förstahandsval”. När vi är prioriterade som kund får vi tillgång till marknaden och de bästa leverantörerna. Vi får konkurrens och motiverade leverantörer som ser till Trafikverkets behov. Detta gynnar utveckling av metoder och lösningar, och det är dessutom kostnadseffektivt.

Verksamhetsmålet är baserat på såväl akademisk forskning som enkäter till, och uppföljning av, Trafikverkets leverantörer. För att nå vårt mål genomför vi en rad åtgärder som syftar till att:

- bygga goda relationer med våra leverantörer
- utveckla våra affärsformer
- fatta snabba beslut och sänka konfliktnivån.

Samarbetet omfattar exempelvis bransch- och leverantörsmöten på regional, nationell och internationell nivå. På branschnivå har Trafikverket ett nära utvecklingssamarbete med bland annat Byggföretagen, Innovationsföretagen och Swedtrain. På leverantörsnivå sker samarbete med våra största leverantörer, exempelvis genom leverantörsteamsmöten. Vi tar också fram nya samarbetsformer i

projekten som bygger på lyssnande och dialog. Vi genomför även regionala leverantörsdagar varje år för att träffa våra leverantörer och presentera aktuella affärer. Inom ramen för arbetet med ”vi är leverantörens förstahandsval” för vi även dialog med de största internationella leverantörerna på den europeiska marknaden. Bland annat genomfördes i december 2024 en första internationell version av leverantörsdagarna, ”Management week”.

Det utvecklade arbetet handlar även om att öka vår förmåga att göra rätt val av affärsupplägg, att testa nya affärsmodeller (till exempel alliansmodellen) och att tillhandahålla förfrågningsunderlag på engelska samtidigt som vi godtar engelska som arbetsspråk i projekt. Dessutom genomlyser vi befintliga tvister och bestridda fordringar i pågående och genomförda kontrakt.

Fler leverantörer är nöjda med Trafikverket

Enligt mätningen Nöjd leverantörsindex (NLI) 2024 är allt fler leverantörer som helhet nöjda med Trafikverket som kund. En positiv resultatutveckling kan ses inom flera områden, framför allt vad gäller it-system, uppföljningsmodell samt balans i riskhantering. Däremot visar mätningen att tekniska konsulter och entreprenörer är mindre nöjda än leverantörer av varor och tjänster, bland annat när det gäller samarbete och relation. Området har störst inverkan på leverantörernas helhetsintryck, och är fortsatt prioriterat för Trafikverket.

Vi behöver stärka dialogen och öka transparensen under hela projektet, utveckla former för att tänka nytt tillsammans med leverantörerna, prova nya arbetssätt och utveckla våra processer och ha en rättvis fördelning av risker som gagnar både beställare och leverantör. Inom området utveckling och innovation finns fortsatt förbättringsmöjligheter, även om resultatet har förbättrats tydligt sedan 2022. Det finns alltså fortsatt stort utrymme för förbättringar gällande ökad produktivitet, uppmuntran till förbättringsförslag och att stimulera till innovation.

Efterfrågan på anläggningsentreprenader präglas enligt marknadens aktörer i många fall av kort framförhållning, oförutsägbarhet och osäkerhet. Det gör att drivkrafterna är låga vad gäller större kliv och stora investeringar inom till exempel grön teknik, automatisering och digitalisering. Exempelvis kan det vara svårt att hantera test av metoder som potentiellt ger långsiktig nytta, men som på kort sikt kan innebära en högre kostnad. Samtidigt pekar EU ut vikten av offentlig efterfrågan som drivkraft för innovation i transport- och anläggningssektorerna.

En strävan efter fler högpresterande maskiner inom järnväg

Ett exempel på hur Trafikverket arbetar med att skapa långsiktiga affärsmässiga förutsättningar för investeringar i produktionsmetoder och kapacitet i upphandlingar är den maskinpolicy för järnväg som började gälla från januari 2025.

Policyn är en del i arbetet med att tillgängliggöra effektivare maskiner för ett effektivare järnvägsunderhåll – rätt maskin till rätt arbete.

Dagens maskinpark är uppbyggd av alltmer generella maskiner. Det innebär lägre investeringskostnader, men medför i gengäld ofta lägre produktionstakt och en större påverkan på trafiken. I en situation där samhällets behov av transporter ökar samtidigt som järnvägens eftersatta underhåll har vuxit behövs styrning mot moderna funktionsspecifika högpresterande maskiner där kundnytta och ett samhällsekonomiskt perspektiv är prioriterat. Även det rådande omvärldsläget med ett ökat fokus på krisberedskap understryker angelägenheten i att den operativa förmågan stärks genom fler tillgängliga och effektiva maskiner. Nästa steg är att tydliggöra hur förflyttningar ska göras inom olika maskinintensiva verksamheter. Nya affärslösningar kommer att behövas såsom specifika maskintjänstekontrakt, fleråriga entreprenadkontrakt och incitament för arbetsmetoder som ger effektivare produktion.

Tydliga klimatkrav kan minska kostnader för omställning

Ett annat område som påverkar efterfrågan av och kravställning i Trafikverkets entreprenader är omställningen mot ett mer miljö- och klimatmässigt hållbart samhälle.

Inom EU finns flera beslutade styrmedel för att nå mål om minskade utsläpp. Det gäller exempelvis de båda systemen med handel med utsläppsrätter (ETS1 och ETS2), ansvarsfördelningsförordningen[44] (som hanterar det som ligger utanför handeln med utsläppsrätter) och gränsjusteringsmekanismen för koldioxid (där tullar planeras mot länder med lägre klimatkrav). Nästintill samtliga utsläpp som uppstår inom transportsystemet – inklusive byggande, drift och underhåll av infrastrukturen – omfattas eller kommer att omfattas av dessa styrmedel.

Både Trafikverket och andra aktörer måste ta höjd för kostnader kopplat till klimat. Trafikverket bedömer att klimatomställningen kommer att öka de verksamhetsrelaterade kostnaderna med omkring 20–30 miljarder kronor under nästa planperiod jämfört med om inga styrmedel för klimatomställning alls hade funnits. Ungefär en tredjedel består av drivmedelskostnader och två tredjedelar är materialrelaterat. Dessa kostnader beror i hög grad på styrmedel på EU- och nationell nivå som påverkar material och drivmedel. Dessa kan vi inte välja bort och de är i princip oberoende av vilka klimatkrav Trafikverket ställer. Kostnaderna kan ses som en investering för att minska klimatpåverkan i framtiden. Vi märker redan nu att klimatrelaterade väderfenomen medför mycket stora kostnader vid exempelvis översvämningar och bränder.

[44] ESR effort sharing regulation Förordning - 2023/857 - EN - EUR-Lex.

Däremot kan Trafikverket genom olika åtgärder dämpa kostnadsökningen genom att premiera kostnadseffektiva utsläppsminskningsåtgärder i våra upphandlingar. Ett exempel är omställningen till nollutsläppsfordon och arbetsmaskiner som kan minska kostnaderna jämfört med konventionell dieseldrift under planperioden. Det kan därför vara fördelaktigt för hela branschen om Trafikverket ställer tydliga klimatkrav eller ger klimatbonus i våra upphandlingar.

Elektrifiering, digitalisering och automatisering effektiviserar transportsystemet

Elektrifiering, digitalisering och automatisering påverkar de framtida transportmönstren genom att det leder till att infrastrukturen inom alla trafikslag kan nyttjas effektivare. Digitaliseringen har lett till ett ökat distansarbete, och sannolikt också färre tjänsteresor. Elektrifieringen kan öka biltrafiken något, medan självkörande fordon inte bedöms ha någon större påverkan på mängden biltrafik under planperioden. Sammantaget bedöms inte dessa trender ha någon avgörande påverkan på transportmönstren och därmed inte heller för urvalet av investeringsobjekt i planen.

Elektrifiering, digitalisering och automatisering kan också effektivisera transporter och ge bättre resmöjligheter. Trafikverket har en viktig roll för att påskynda denna utveckling. Det gör vi exempelvis genom utvecklingsprojekt såsom digital vinter (intelligenta informationssystem om vinterväglag som ökar trafiksäkerheten), digitala automatkoppel (automatisk koppling av godsvagnar som ökar säkerheten) eller digitala trafikregler. Ett annat exempel är att vi har tagit fram en metod för digital bedömning av rälsens skick, där mätvagnar filmar Trafikverkets hela järnvägsanläggning under färd. Med hjälp av artificiell intelligens analyseras och tolkas bilderna för att identifiera sprickbildning på rälsen. Det gör att skador kan repareras innan de har hunnit bli så allvarliga att hela rälen behöver bytas. Det har gjort att vi undvikit dyra akuta rälsbyten och minskat driftstörningar, vilket resulterat i en besparing på över 200 miljoner kronor under ett enda år.

Även inom elektrifieringen av flygtrafiken kan Trafikverket komma att få en viktig roll. Här finns utmaningar där det inte är klarlagt vem som ska ansvara för vad. Det gäller bland annat krav på ny infrastruktur för att snabbt kunna ladda el- och vätgasflygplan. Utvecklingen av nya flygplan påverkar också den markbaserade infrastrukturen och flygplatsernas utformning, och den kan även komma att påverka var det behövs start- och landningsplatser och vilka principer som behövs för etablering av sådana platser.

För att tillvarata digitaliseringens möjligheter behöver Trafikverket slutligen öka den digitala mognaden och skapa förutsättningar för att nyttja digitalisering i förändring och utveckling. Digitaliseringen innebär också utmaningar när det gäller

att definiera myndighetens roll i digitaliseringen, och att anpassa verksamhet och organisation till nya förutsättningar.

Trafikverkets elenergibehov kommer att öka markant

Trafikverket är en av Sveriges största förvaltare av elanläggningar och en betydande elanvändare, med ett elenergibehov som förväntas öka framöver. Drivkrafterna bakom denna utveckling är bland annat ökad tågtrafik, elektrifiering av färjor och en accelererande digitalisering av transportinfrastrukturen. Samtidigt växer konkurrensen om elenergi i takt med att hela samhället elektrifieras för att nå uppsatta klimatmål. Scenarier från Energimyndigheten, Svenska Kraftnät, Energimarknadsinspektionen och Trafikverket pekar på en nationell elförbrukning på 200–340 TWh år 2045, beroende på graden av elektrifiering.

På denna snabbt föränderliga energimarknad blir det avgörande för Trafikverket att säkra en stabil och tillräcklig elförsörjning. Detta kräver ett mer strategiskt och proaktivt förhållningssätt, där vi inte bara planerar för egen elförbrukning utan också tydligt kommunicerar behoven till elnätsägare och beslutsfattare. På så sätt kan vi säkerställa att samhällsviktig infrastruktur fortsätter att fungera säkert, pålitligt och hållbart, även i framtidens elektrifierade Sverige.

Vi har tagit fram prognoser för vårt elenergibehov fram till 2045. Elförbrukningen förväntas öka från dagens cirka 2 750 GWh till närmare 3 350 GWh år 2045. Prognoserna baseras på kända framtida förändringar kombinerat med statistisk trendanalys.

De viktigaste delarna som bidrar till det totala elenergibehovet inkluderar:

- Järnvägstrafiken. Den står för den största (cirka 80 % av den totala) och också snabbast växande elenergiförbrukningen. Trafikverket köper in el för järnvägstrafiken, men säljer vidare merparten av den till tågoperatörer. Den fortsatta trafikökningen och elektrifieringen av järnvägsnätet innebär att stora mängder el behövs för att driva tågen och säkerställa pålitlig trafik.

- Järnvägsunderhåll. Underhåll av järnväg står för den näst största posten i Trafikverkets elenergiförbrukning. Det innefattar framför allt elförbrukningen för hjälpkraft. Hjälpkraften är extremt väderberoende eftersom en stor del utgörs av växelvärme, och därför kan det vara stora variationer från år till år. Trots detta ses en ökande trend över tid.

- Vägunderhåll. Fram till cirka år 2034, när flera komplexa tunnlar planeras ha tagits i drift, förväntas elenergiförbrukningen öka något. Därefter beräknas den förbli mer eller mindre konstant. När det gäller ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll) och andra elektriska anläggningar antas det framtida elbehovet minska, men svårigheter att få fram abonnemang till platserna kommer att vara en fortsatt utmaning. Elförbrukningen för vägbelysning

förväntas vara mer eller mindre konstant, i och med att ökningen från tillkommande anläggning kan antas jämnas ut av utbyte till mer energieffektiv LED-belysning.

- Färjerederiet. Trafikverkets färjor övergår successivt till eldrift enligt den strategiska planen Vision 45, för att uppnå kraven på klimatneutralitet till år 2045. Detta innebär ett ökat elenergibehov för drift av färjorna, men detta utgör en relativt liten del av Trafikverkets totala förbrukning.

- Lokaler. Generellt ses en nedåtgående trend i elanvändningen för lokaler. Detta kan förklaras av bland annat en högre andel distansarbete samt åtgärder för att effektivisera både lokaler och energiförbrukning.

- It och telekom. Trafikverkets väg- och järnvägsanläggning digitaliseras och utvecklingen av AI, för att stötta verksamheten, börjar ta fart. Samtidigt behöver Trafikverket bygga fler datahallar under perioden 2025–2045, för att öka redundansen och stärka robustheten och tillgängligheten till information. Vi kommer även att behöva modernisera vår kommunikationsanläggning, vilket kräver mer utrustning längs järnvägen och dessutom parallella system som kommer att öka energianvändningen under en övergångsperiod.

Vi står alltså inför en framtid där vårt elenergibehov kommer att öka markant i takt med elektrifieringen av transportsystemet och den ökande digitaliseringen av infrastruktur och drift. För att säkerställa en pålitlig och hållbar transportinfrastruktur är det avgörande att Trafikverkets behov prioriteras vid tilldelning av el och elabonnemang på elmarknaden.

10.2 Kompetensförsörjning

Kompetensbrist råder inom hela infrastruktursektorn

Det finns ett stort kompetensbehov inom transportinfrastruktursektorn och de flesta aktörer vittnar om att de har svårt att rekrytera den kompetens de behöver. Kompetensbristen beror bland annat på ändrad demografi med allt färre i arbetsför ålder samt nya krav på kompetensförsörjning kopplat till en snabb förändringstakt inom exempelvis digitalisering och även det säkerhetspolitiska läget. En robust och väl fungerande kompetensförsörjning är central för krisberedskap och förmågan att hantera höjd beredskap eller andra samhällsstörningar.

Det är svårt att få en övergripande bild över kompetenssituationen inom olika trafikslag, men indikationer visar att kritiska brister främst finns inom järnväg och sjöfart. Även inom väg upplevs kompetensbrist. Kompetenssituationen skiljer sig också åt geografiskt, bland annat eftersom utbildningsplatser finns på få orter i landet. Utbildningarnas och branschens attraktivitet är en viktig fråga för arbetsgivare och branschorganisationer att gemensamt arbeta med.

Även om situationen är kritisk idag ser kompetensbehovet bara ut att öka i omfattning de kommande åren, och situationen är likartad i flera länder. För att hantera kompetensbristen i svensk infrastruktursektor behövs ett statligt engagemang tillsammans med branschen.

Kompetenssituationen en akut fråga för planens genomförande

Rätt kompetens är avgörande och en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen. Kompetensbrist kan leda till att vi inte kan genomföra åtgärder i nationell plan så som tänkt. Det kan i sin tur resultera i försämrade transporter och försörjningskedjor, tidsförseningar av planerade projekt, kostnadsökningar, bristfälliga lösningar, säkerhetsincidenter eller en ohållbar infrastruktur.

Genomförandet av den nationella planen bygger på en process som omfattar planering, projektering, byggande, drift och underhåll. Varje steg i denna process förutsätter en fungerande kompetensförsörjning och tillgång till utbildad personal. De kompetensrelaterade utmaningarna skiljer sig åt mellan olika delar av processen, med en viss tyngdpunkt kopplat till de som genomför arbeten ute i anläggningarna. Vissa yrkesroller, såsom maskinförare, projektörer och anläggningsarbetare, återfinns inom hela samhällsbyggnadsområdet och påverkas av en generell konkurrens om arbetskraft exempelvis inom sektorer för bostad, energi och VA. Andra yrkesroller är mer trafikslagsspecifika.

De ekonomiska ramarna för den nationella planen möjliggör historiskt stora satsningar på investeringar såväl som på vidmakthållande inom både väg och järnväg. Det innebär bland annat att Trafikverket planerar avsevärt utökade insatser inom de järnvägsspecifika BEST-områdena (bana, el, signal och tele), samtidigt som vi bedömer att kompetensförsörjningen inom dessa områden tydligt indikerar brister på utförarsidan. Trafikverket har grovt uppskattat att resursbehovet inom BEST når en maximal nivå 2028 med cirka 6 900 yrkesverksamma, vilket är betydligt fler än vad som sannolikt finns att tillgå i dag. vår bedömning är att detta förhållande riskerar att leda till en överhettning som driver upp entreprenadkostnaderna.

Ytterligare förbättringsåtgärder behöver komplettera pågående initiativ

Trafikverkets ambition är att vara en attraktiv arbetsgivare med stärkt innovationskraft som erbjuder goda utvecklingsmöjligheter. Vi behöver säkra rätt bemanning och kompetens för att hantera en komplex anläggning och en ökad volym av investeringar och underhåll. Vi behöver även kunna tillvarata nya möjligheter som skapas genom teknikutveckling, digitalisering och automatisering. Genom konkreta initiativ behöver vi bidra till en god kompetensförsörjning i hela sektorn.

Trafikverket har bland annat tagit initiativ till ett kompetenscentrum för vägteknik som etablerades 2023, och även Järnvägscollege är etablerat och har mottagits positivt av branschen.

I maj 2025 redovisade Trafikverket ett regeringsuppdrag om förslag till åtgärder för att stärka kompetensförsörjningen inom järnvägsområdet (Trafikverket 2025:055). Rapportens mer övergripande slutsatser är i mångt och mycket överförbara även till andra trafikslag. Vi fokuserar i rapporten på upphandling, prognoser och utbildning eftersom dessa aspekter är grundläggande för en fungerande och långsiktig kompetensförsörjning. I rapporten konstaterar vi att mycket av befintliga och pågående initiativ upplevs fungera väl, samtidigt som ytterligare förflyttningar behövs. Den största potentialen till ytterligare förbättring av kompetensförsörjningen bedöms finnas i utbildningssystemet. Som en del i att stärka förutsättningarna för detta föreslås i rapporten att Trafikverket ges en tydligare och mer proaktiv roll i kompetensförsörjningen. Att den långsiktiga kompetensförsörjningen till järnvägen är kritisk har även framhållits av Initiativet Omtag Svensk Järnväg, som anger att statusen på yrkesprogrammen behöver höjas.

På motsvarande sätt som i uppdraget ovan bedömer Trafikverket att det är nödvändigt att belysa kompetenssituationen även inom övriga trafikslag. Detta blir än viktigare ur ett totalförsvarsperspektiv.

10.3 OPS och andra alternativa genomförandeformer

I infrastrukturpropositionen är en prioritering från regeringen att möjligheter till alternativ finansiering ska prövas. Skrivningarna preciseras i direktivet till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan. Där beskrivs dels tre större objekt eller geografiska områden där regeringen avser att arbeta vidare med alternativa finansieringsformer, dels att regeringen avser att pröva investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket.

Trafikverket gavs därför i uppdrag att återkomma med ytterligare underlag i dessa frågor i förslaget till nationell plan. Nedan beskrivs frågan om alternativa genomförandeformer. De tre utpekade objekten beskrivs översiktligt i avsnitt 12.3. En utförligare redovisning finns i underlagsrapporten om objekt för offentlig-privat samverkan (Trafikverket 2025:117).

Regeringen har bett om förslag på OPS-objekt

I direktivet betonar regeringen att syftet är att pröva om andra genomförandeformer kan ge effektivitetsvinster. Regeringen skriver: ”*Under den kommande planperioden avser regeringen att pröva investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket. Regeringen anser att offentlig-privat samverkan (OPS) kan vara lämpligt för utveckling, drift och underhåll av transportinfrastrukturen. Att genomföra ett objekt som ett OPS bör*

ge ett mervärde jämfört med andra relevanta förvaltningsformer. Huvudsyftet med OPS-modellen är att pröva om en sådan modell kan ge effektivitetsvinster i det svenska transportsystemet."

I direktivet anges att Trafikverket ska ta fram förslag på investeringsobjekt som kan vara aktuella för OPS. Objekten ska företrädesvis vara på vägområdet, men kan även vara inom järnväg, och de ska ingå i förslaget till nationell plan. Minst 7 och högst 15 objekt ska föreslås. Några kriterier anges för urvalet och i korthet är de:

- Objekten ska vara tydligt avgränsade och väldefinierade.
- Förslagen kan bestå av ett paket av åtgärder.
- Investeringsstorleken bör ha ett riktvärde kring cirka 3 miljarder kronor upp till 13 miljarder kronor.
- Objektet bör bedömas ha flera intressenter och möjlighet till flertalet anbud.
- Det ska vara möjligt att följa upp objekten.

Slutligen anges att regeringen avser att tillsätta en utredare som ska föreslå en modell för organisering av OPS-objekt, och som också ska föreslå objekt för OPS. Utredaren tillsattes under våren 2025 (Dir. 2025:66).

Både renodlade OPS-lösningar och andra alternativa genomförandeformer föreslås

Vi har tolkat regeringens uppdrag som att de förslag på objekt som tas fram kan innehålla både projekt lämpliga för OPS-formen och sådana som genomförs i liknande former. För att få jämförelseobjekt till Trafikverkets gängse genomförande- och driftsformer bedömer vi att även andra typer av alternativa genomförandemodeller kan vara relevanta. Det kan gälla olika typer av samarbetsmodeller där den privata aktören får ett mer långtgående ansvar än i traditionell upphandling, exempelvis Trafikverkets alliansmodell. Ett annat exempel är när ett paket skapas av flera liknande mindre objekt, vilket ger möjligheter till upprepningseffekter.

Arbetet med att identifiera lämpliga objekt för OPS eller annat alternativt genomförande började med en analys av samtliga namngivna investeringsobjekt som har varit kandidater till att tas med i förslaget till nationell plan. Ett urval har därefter gjorts utifrån de kriterier som anges ovan om investeringens storlek, tydlighet i avgränsning och möjlighet att attrahera flera anbud vid upphandlingen. Dessutom har en grov bedömning gjorts av om det finns något som gör objektet särskilt lämpligt att genomföra som OPS eller annat alternativt genomförande. Det gäller exempelvis om objektet kan ge möjligheter att kombinera genomförandet med ett långsiktigt ansvar hos entreprenören för drift och underhåll och/eller om

det finns frihetsgrader i genomförandet. Även möjlighet till delfinansiering med avgifter har vägts in som ett urvalskriterium.

Vår ambition har varit att välja ut objekt som är av lite olika karaktär och i olika planeringsskeden, för att på så sätt få en objektsbank som kan ge erfarenheter av lite olika slag. Tyngdpunkten har legat i objekt som kommit relativt långt i planeringen, eftersom privata entreprenörer normalt är mindre villiga att gå in projekt i tidiga skeden där riskerna kan vara stora.

Nio objekt bedöms intressanta att gå vidare med

Vi har identifierat att följande objekt kan vara aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS):

Vägobjekt

- E4 förbifart Skellefteå (cirka 2,4 miljarder kronor)
- E4 Kongberget–Gnarp (cirka 2,7 miljarder kronor)
- E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn, sträckan trafikplats Gladö kvarn–trafikplats Slätmossen (cirka 4,7 miljarder kronor)
- Hjulsta, ny- eller ombyggnad av bro (cirka 1,2 miljarder kronor).

Järnvägsobjekt

- Tomteboda bangård (cirka 4,2 miljarder kronor, delar bör kunna lånefinansieras och betalas med serviceavgifter)
- Del av Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg (cirka 38 miljarder kronor för hela objektet)
- Del av Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), delen ny bana Olofström–Blekinge kustbana (cirka 2,9 miljarder kronor)
- Del av Värnamo–Jönköping/Nässjö, delen Byarum–Tenhult ny järnväg (cirka 2,7 miljarder kronor)
- Del av Hässleholm–Lund, två nya spår (cirka 32 miljarder kronor för hela objektet).

11 Kostnadsstyrning

Inom Trafikverket pågår ett prioriterat arbete inom områdena kostnadsstyrning, kostnadskontroll och kostnadseffektivitet. Arbetet gäller både investerings- och underhållsverksamheten och sträcker sig över flera områden. Syftet är att nyttja skattepengarna effektivt samtidigt som våra prognoser och kalkyler ska vara trovärdiga genom att ligga nära det faktiska utfallet.

Ett samlat program drivs för ökad kostnadsstyrning

För att följa utvecklingen inom området kostnadsstyrning drivs det sedan flera år ett program inom Trafikverket med uppgiften att regelbundet presentera en samlad bild över alla pågående aktiviteter inom området samt vid behov ta initiativ till nya åtgärder. Kostnadseffektivitet är dessutom ett av fem prioriterade målområden i Trafikverkets verksamhetsplan.

Situationen skiljer sig delvis åt mellan investerings- och underhållsverksamheten eftersom ny- och ombyggnationer genomförs som projekt och underhålls-verksamhet som processer. Detta är naturligtvis att förenkla bilden, men det visar på att det finns olika förutsättningar.

Historiskt har det inträffat kostnadsökningar i Trafikverkets investeringsobjekt som har uppmärksammats av bland annat Riksrevisionen och regeringen. Objekten blir dyrare, men det är ett mindre antal av dem som blir väsentligt dyrare. De största procentuella avvikelserna kan härledas till tidiga skeden samt att mindre objekt ökar mer i procent än stora projekt. De stora objekten ökar däremot mer i kronor. Vad gäller underhållsverksamheten är det minst lika viktigt att träffa budget, men också att kunna analysera kostnadsnivån för olika tjänster samt differenserna mellan kontrakterade och utförda mängder. Generellt sett gäller därmed behovet av en transparent, standardiserad och väl fungerande kostnadsstyrning både för investerings- och underhållsverksamheten.

För att ytterligare stärka vårt arbete med att vidareutveckla och förbättra processerna för kostnadskontroll har regeringen uppdragit åt myndigheten Trafikanalys att stödja Trafikverket genom att granska, analysera och följa utvecklingen. Vi ser ett stort stöd i Trafikanalys och upplever att det är en styrka att uppdraget sträcker sig över en längre tid.

Trafikverkets arbete med namngivna objekt utgår från regeringens beslut i tre olika steg. Det *första beslutet* fattas när regeringen fastställer den nationella planen. Det *andra beslutet* sker när ett namngivet objekt utretts och de övergripande planeringsförutsättningarna fastställts, vilket sker i det så kallade beslutet om förberedelse för byggstart. Det *tredje steget*, regeringens definitiva byggstartsbeslut,

fattas när Trafikverket slutfört planeringen och kunskapen om det namngivna objektet är tillräcklig för att slutligt upphandla och genomföra åtgärden.

Programmet innehåller en palett av åtgärder

Vägen till en bättre kostnadskontroll består av en palett av olika åtgärder. Vi arbetar därför med att utveckla grundkalkylerna, fånga upp kostnadsökningar redan i tidiga skeden, utreda mer grundligt innan det tas definitiva beslut, bedöma om planen som helhet är rimligt kostnadsbedömd utifrån tidigare erfarenheter, införa en riskreserv för de avvikelser som ändå kommer att inträffa samt slutligen använda möjligheten till att ompröva enskilda objekt vid kraftiga kostnadsökningar.

Trafikverket gör olika typer av kostnadsbedömningar under objektens levnad, från idéstadie till att anläggningen är öppnad för trafik. I tidiga skeden är osäkerheterna stora när det gäller både objektets utformning och omfattning, men allt eftersom bilden blir mer och mer detaljerad blir förutsättningarna tydligare och riskerna går då att bedöma och beräkna. Det finns därför ett behov av att systematiskt hantera osäkerheter och risker på ett strukturerat och enhetligt sätt genom objektens utveckling.

Osäkerhet karaktäriseras av brist på information för att förutsäga utfall. Det kan handla om situationer där vi inte vet vilka händelser som kan inträffa eller vilka konsekvenser de kan få. Risk, å andra sidan, är förknippat med situationer där vi har tillräckligt med information för att kunna beräkna sannolikheter och konsekvenser.

Olika metoder för kostnadsbedömningar tar hand om osäkerheter och risker på olika sätt och med en systematisk hantering blir arbetet transparent och spårbart. Det gör att olika metoder kan kalibreras mot varandra vilket skapar förutsättningar för att utvärdera resultat över tid och få en erfarenhetsåterföring som ger möjlighet att anpassa metoderna.

Det är avgörande att ha en tillräckligt bra uppfattning om kostnaderna i tidiga skeden för att kunna jämföra olika projekts samhällsekonomiska lönsamhet i ett prioriteringsskede. Vad olika objekt bedöms kosta är ett viktigt underlag vid beslut om vilka objekt som ska genomföras. Om kostnaderna för enskilda projekt är underskattade riskerar fel objekt att väljas ut för genomförande, vilket gör att den totala samhällsnyttan blir mindre än den kunde ha blivit.

Några nyheter är prioriteringskriterier, referensklassprognoser och riskreserv

För att stärka utredningsskedet och hitta den mest kostnadseffektiva lösningen har vi i arbetet med detta planförslag använt tydligare prioriteringskriterier än tidigare – se avsnitt 1.1. Sådana tydliga kriterier medför också att det blir tydligare för

uppdragsgivare och medborgare varför ett visst objekt prioriterats framför ett annat.

Eftersom det finns en stor osäkerhet i tidiga skeden, trycker Trafikverket i denna planrevidering på att objekt i den andra halvan av planen ska ses som utredningsobjekt. Det innebär att regeringen tar definitiva beslut om genomförandet först i samband med att regeringen beslutar om byte av byggstartsgrupp. Då bygger beslutet på säkrare kunskap om utformning och kostnader. Det kräver att kostnadsbedömningar, innehållsförändringar och samhällsekonomiska underlag följs upp löpande för att kunna ligga till grund för beslut om genomförande eller omprövning.

Ett sätt att dra lärdom från tidigare erfarenheter av osäkerheter är en metod kallad referensklassprognoser. Ett utvecklingsarbete pågår inom Trafikverket och trots att underlagen har varit begränsade har det lett fram till viktiga reflektioner. Arbetet kommer därför att fortsätta med målet att etablera ytterligare ett verktyg för att skapa mer robusta kostnadsbedömningar.

Även om vi utvecklar metoderna för kostnadsbedömningar kommer det att inträffa kostnadsavvikelser. Därför kommer det att införas en central riskreserv som omfattar hela portföljen av namngivna investeringsobjekt – se avsnitt 7.3. Riskreserven ska fungera som ett verktyg att hantera oväntade kostnadsfördyringar i enskilda objekt utan att det ska påverka andra objekt i planen. Syftet är att förbättra planens generella motståndskraft mot fördyringar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess.

Investeringar som visar sig dyrare än förväntat måste omprövas

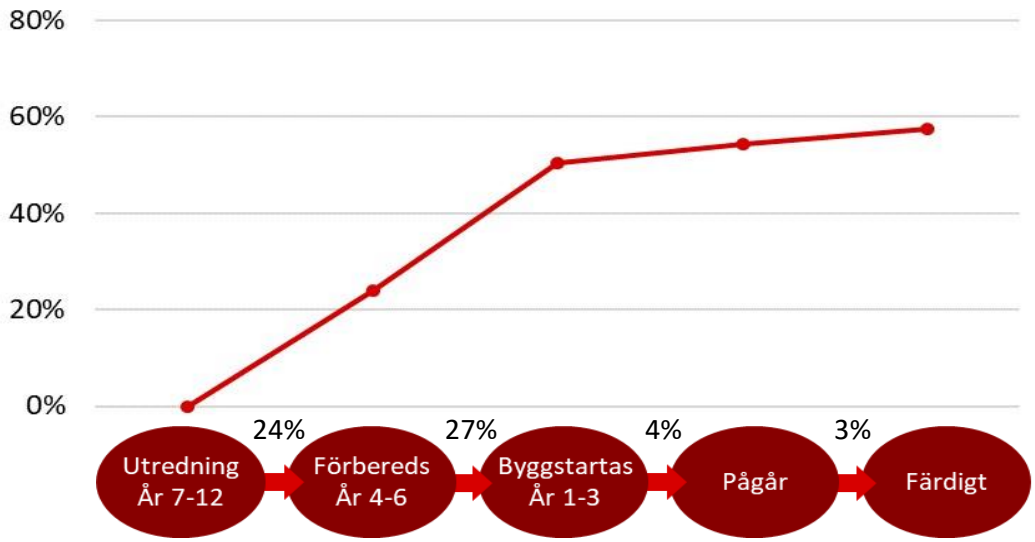
Planeringsprocessen är utformad så att investeringsprojekt ska utredas och beslutas i flera steg innan definitivt beslut fattas (Figur 49).

Figur 49. Infrastrukturplaneringsprocessens olika steg (namnen på stegen är förkortade).

När en investering först kommer med i nationell plan är dess kostnad och effekter mycket osäkra. Dels är investeringens utformning och omfattning ännu inte bestämd, dels har de data som krävs för närmare kostnads- och effektberäkningar ännu inte samlats in. Det är först i och med att ett investeringsförslag tas med i den nationella planen som dess utformning, kostnad och effekter börjar utredas i detalj.

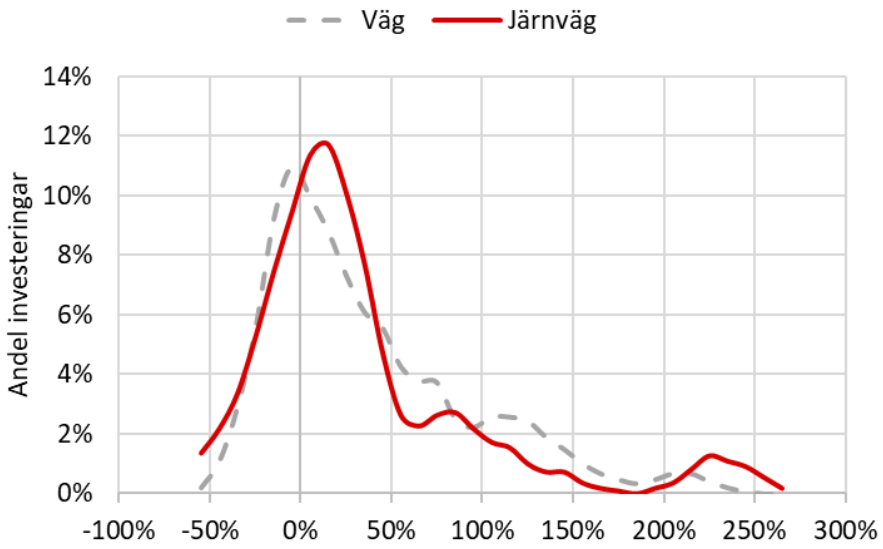
Först vid byggstartsbeslutet i planeringsprocessen sista skede, när kostnader och effekter är väl utredda, ska det definitiva beslutet fattas om att genomföra en investering eller ej.

Det har dock hittills varit sällsynt att projekt utgår ur planen, även i de fall som kostnaderna visat sig betydligt högre än ursprungligen förväntat. Analyser av samtliga investeringar i de nationella planerna sedan 2010 visar att det oftast är under utredningsskedet som det visar sig att vissa investeringar kommer att bli dyrare än förväntat– se Figur 50. Kostnadsbedömningarna vid byggstartsbeslut ligger däremot i genomsnitt ganska nära de verkliga kostnaderna (även om det förstås förekommer variationer).



Figur 50. Investeringars kostnader ökar framför allt under utrednings- och planeringsskedet.

Analyserna visar också att det bara är vissa investeringar som visar sig vara mycket dyrare än förväntat, medan majoriteten av investeringarna visar sig kosta ungefär som förväntat. Om kostnaderna underskattades ungefär lika mycket för alla investeringar vore inte omprövningar i senare skeden lika angeläget – rangordningen av investeringsförslag skulle ju inte påverkas om alla investeringars kostnader ökade lika mycket. Men spridningen i hur kostnadsbedömningarna förändras under utredningsskedena är i själva verket mycket stor – se Figur 51.



Figur 51. Endast ett begränsat antal investeringar ökar kraftigt i kostnad. Att undvika generella kostnadsökningar för hela portföljen handlar i hög grad om att ompröva dessa.

Under utredningsskedet visar sig många investeringar leva upp till förväntningarna, medan en mindre andel av investeringarna visar sig kosta mycket mer (eller ge lägre samhällsnyttor) än förväntat. De investeringar som visat sig bli så dyra att de inte längre är värda sin kostnad bör tas ut ur planen eller utformas annorlunda. Om det inte görs används inte investeringsmedlen så att de skapar största möjliga samhällsnytta, och det är oundvikligt att planens totala kostnad ökar.

Förbättrade kostnadsbedömningar i tidiga skeden är givetvis också angeläget, men det räcker inte. Det är ofrånkomligt att kostnadsbedömningar är osäkra i tidiga skeden, eftersom utformning och omfattning ännu inte är bestämda och data för kostnads- och effektberäkningar ännu inte är insamlade. Det är först efter utredningsskedet som det är möjligt att göra välgrundade bedömningar av nyttor och kostnader.

Att investeringar hittills så sällan tagits ut ur planen, även om kostnader visat sig underskattade eller nyttor överskattade, leder till att investeringskostnaderna ökar totalt sett. Ett ännu större problem är att felaktiga kostnadsbedömningar snedvrider valet av investeringar; om verkliga nyttor och kostnader varit kända vid beslutstillfället hade valen av projekt eller utformningar kunnat bli annorlunda, så att mer samhällsnytta kunnat skapas för samma budget. Det riskerar också att skapa incitament att underskatta kostnader och överskatta nyttor tidigt i processen. Det ökar även risken för omfattningsökningar, eftersom incitamenten och möjligheterna att hålla emot tillkommande krav och önskemål minskar. Kostnadsökningar i ett objekt gör också att andra objekt skjuts framåt i tiden, vilket binder upp mer pengar under nästföljande planperiod och minskar framtida handlingsutrymme.

Planeringsprocessen är som sagt avsedd att sålla fram de bästa investeringarna genom beslut och utredningar i flera steg, där beslutet om vilka investeringar som ska genomföras fattas först efter att kostnader och effekter utretts noga. Med tiden har dock ett synsätt vuxit fram där investeringar uppfattas som löften om genomförande så snart de läggs in i planen för att utredas, i stället för att planprocessens avsedda princip om att investeringar ska prövas och sållas fram i flera steg, och omprövas om det visar sig befogat. Trafikverket utvecklade i det senaste inriktningsunderlaget (2024:003) hur detta lett till de problem med kostnadsökningar och felallokerade offentliga resurser som skisserats ovan. Riksrevisionen (2023:25) hade redan tidigare påpekat denna problematik. Regeringen har i såväl infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) som direktivet till ny nationell plan (LI2025/00640) understrukit att denna praxis måste förändras. Planeringsprocessen måste fungera som avsett: investeringar vars kostnader visar sig vara för höga i förhållande till sina samhällsnyttor måste omprövas.

Regeringens direktiv att planeringsprocessen måste fungera som avsett har präglat arbetet med planförslaget. Förnyade kostnads- och effektbedömningar har tagits fram för samtliga investeringar som ännu inte är bundna av byggstartsbeslut eller andra regeringsbeslut. De har sedan rangordnats efter kostnadseffektivitet och jämförts med nya kandidater till planen som bedömts och rangordnats på samma sätt – se avsnitt 7.1.

Ett antal ytterligare åtgärder pågår

Några exempel på genomförda och pågående åtgärder i vårt utvecklingsarbete för att nå en förbättrad kostnadsstyrning är:

- kostnadsbedömningar med så kallad successiv osäkerhetsanalys har genomförts i större utsträckning än tidigare där alla kostnadskalkyler är uppdaterade senast 2022 (och de flesta senare än så)
- införandet av revisionsmöten för beslutsfattande om avvikelser för namngivna objekt i tidiga skeden
- en förbättrad orsakskategorisering vid beslutsfattande om avvikelser
- utveckling av referensklassprognoser för kostnadsjämförelser med tidigare genomförda projekt
- införande av halvtidsavstämningar i stora projekt
- nyttjande av oberoende granskare samt
- utveckling av standardiserade och industrialiserade anläggningsdelar.

Under arbetet med förslaget till plan har även några specifika åtgärder genomförts för att få mer träffsäkra kostnadsestimat för investeringar i tidiga skeden. Det

handlar bland annat om att alla kalkyler ska vara uppdaterade senast 2022 samt att alla investeringar med innehållsmässiga eller kostnadsmässiga förändringar först måste ha prövats enligt utvecklade interna rutiner.

Utvecklingen fortsätter för att ytterligare stärka kostnadsstyrningen

Vi håller på att införa systematiska analyser av livscykelkostnader, för att ge underlag för val av lösning utifrån ett samlat perspektiv och inte enbart baserat på investeringskostnader. Det innebär en summering av alla kostnader som en tillgång alstrar under sin livstid från koncept (*planläggning*), utveckling (*projektering*), realisering (*byggande*) och användande (*drift och underhåll*), men också kostnader för rivning och avveckling.

Ett annat pågående utvecklingsområde är att ta fram nyckeltal som visar det generella kostnadsläget och hur vårt kostnadsläge står sig i relation till internationella nivåer samt hur kostnaderna för en anläggningsdel utvecklas över tid. Även inom underhållsverksamheten kommer vi att ta fram nyckeltal som kan användas för att bedöma kostnaden för olika typer av tekniska lösningar.

För att kunna använda ekonomisk information som underlag vid beslut behöver den finnas tillgänglig och vara möjlig att aggregera och sammanställa för analys. En inventering har genomförts av var data lagras och det pågår ett arbete med att utveckla automatiserade systemlösningar för analys- och beslutsstöd. För att få ut störst möjliga nytta av systemstöden behöver tekniken kompletteras med arbetssätt för effektiva datadrivna analyser.

Trots att de största kostnadsavvikelserna sker i tidiga skeden inom investeringsverksamheten behöver projektstyrningen säkerställas även under skeden när anläggningarna produceras eller underhålls. Trafikverket ska därför bedriva verksamheten med högsta möjliga kostnadseffektivitet genom hela livscykeln för att optimera resursanvändningen över tid.

12 Ekonomiska ramar och finansiering

I detta kapitel sammanfattas Trafikverkets förslag till nationell plan i ekonomiska termer. Tabell 37 visar hur planeringsramen har fördelats på olika poster. Kapitlet beskriver också tillkommande medel utöver den anslagsfinansierade planeringsramen och vad de används till.

12.1 Ekonomiska ramar för planperioden

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 1 171 miljarder kronor för perioden 2026–2037 i enlighet med riksdagens beslut. Ramarna är uttryckta i prisnivå 2025. Till vidmakthållande av statliga järnvägar ska 210 miljarder kronor användas. Till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskild väghållning ska 354 miljarder kronor användas, se vidare i avsnitt 6. Till utveckling av transportsystemet ska 607 miljarder kronor användas, se vidare i avsnitt 7. Där beskrivs även hur prioritering av medlen har skett. Förslaget innehåller en riskreserv för namngivna investeringar uppgående till 39 miljarder kronor eller 10 procent av de namngivna investeringarna. Förslaget innehåller också utökade medel till trimnings- och miljöåtgärder.

Vissa medel för förvaltning som tidigare ingått i den ekonomiska ramen kommer fortsättningsvis att hanteras inom anslag 1:3 Trafikverket i de årliga budgetarna. I propositionen (2024/25:28) *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera* flyttades 59 miljarder kronor i prisnivå 2023 för detta ändamål till anslag 1:3 Trafikverket. Trafikverket har därefter i budgetunderlaget för 2026–2028 redovisat behov av ytterligare flytt av medel till anslag 1:3 Trafikverket. Trafikverket redovisade även andra förslag till ändringar av anslagsstrukturen som kan påverka planförslaget och fördelningen mellan de olika delarna av planeringsramen. Trafikverket särredovisar därför vissa poster som är aktuella för eventuell justering.

Planeringsramen omfattar, liksom i inriktningsunderlaget för 2026–2037, inte anslagsposten för civilt försvar på anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur samt inte anslag för trängselskatt i Stockholm respektive Göteborg. För anslag 1:6 Ersättning avseende flygplatser ingår endast anslagsposten Driftsbidrag till flygplatser. Trafikverket redovisar i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via anslagen för trängselskatt.

Regeringen har också bedömt att den preliminära ramen för länsplanerna ska uppgå till 60,6 miljarder kronor.

Trafikverket har i arbetet med förslaget till nationell plan förutsatt att ingående överföringsbelopp hanteras i enlighet med de principer som gällt vid tidigare beslut

om nationell plan, det vill säga att anslagssparande på anslagsposter som finansierar investeringar och vidmakthållande fortsatt disponeras.

Räntor och amorteringar omfattar de finansiella kostnaderna för Trafikverkets lån hos Riksgälden. Lånen avser finansiering av ett antal olika infrastruktur-investeringar och återbetalas med anslag. Trafikverket beaktar de räntesatser som lånen är bundna till hos Riksgälden. Vid nyupplåning använder Trafikverket de räntesatser som Konjunkturinstitutet tar fram i sin prognos samt en viss säkerhets-marginal för oväntade räntehöjningar.

Driftsbidrag till flygplatser beskrivs närmare i avsnitt 7.7.

Tabell 37. Planeringsram för år 2026–2037. Miljoner kronor.

Statlig ram för planperioden (prisnivå 2025)	**Belopp**
Vidmakthållande av transportsystemet	
Vidmakthållande väg, varav:	**354 000**
Drift och underhåll av vägar	243 000
Större reinvesteringar vägar (>300 mnkr)	40 000
Bärighetsåtgärder (av investeringskaraktär)	29 500
Övriga bärighetsåtgärder	11 500
Statlig medfinansiering av enskild väghållning	30 000
Vidmakthållande järnväg, varav:	**210 000**
Vidmakthållande järnväg	143 100
Vidmakthållande signalåtgärder	20 000
Större reinvesteringar järnväg (>300 mnkr)	45 000
Bidrag Inlandsbanan AB	1 900
Summa vidmakthållande av transportsystemet	**564 000**
Utveckling av transportsystemet	
Större investeringar i nationell plan (>150 miljoner kronor), varav	**431 900**
ERTMS inklusive signal (järnväg)	32 100
Övriga större investeringar järnväg	277 400
Större investeringar väg	58 600
Större investeringar sjöfart	24 500
Riskreserv	39 300
Trimnings- och miljöåtgärder (<150 miljoner kronor), varav	**70 000**
Trimning (inkl. teknikutveckling	30 600
Miljö	16 400
Trafiksäkerhet	20 000

Statlig ram för planperioden (prisnivå 2025)	Belopp
ERTMS ombordutrustning	3 000
Regional plan	**60 600**
Övrig verksamhet, varav	**42 000**
Forskning och innovation	7 400
Ersättning till Öresundsbrokonsortiet	5 500
Stadsmiljöavtal	4 700
Räntor och återbetalning av lån	24 400
Summa Utveckling av transportsystemet	**604 500**
Driftsbidrag till flygplatser	2 500
Summa Utveckling av transportsystemet inkl. driftsbidrag till flygplatser	**607 000**
Total planeringsram	**1 171 000**

12.2 Tillkommande medel utöver planeringsram

Planeringsramen om 1 171 miljarder kronor finansieras med anslag. Utöver detta tillkommer vissa medel, huvudsakligen trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering. Det bör dock påpekas att intäktskällor som trängselskatt och infrastrukturavgifter är helt och hållet kopplade till investeringar som har särskild finansieringslösning och därför inte kan intecknas för andra behov och brister i den nationella planen om inte riksdag och regering särskilt beslutar om det. På motsvarande sätt kan de banavgifter som anges i Tabell 38 endast användas för att finansiera drift, underhåll och reinvesteringar inom järnväg. Ytterligare information om banavgifter finns nedan.

EU-bidrag till statlig infrastruktur redovisas under rubriken alternativ finansiering nedan.

Tabell 38. Tillkommande finansiering utöver planeringsram år 2026–2037. Miljoner kronor.

Tillkommande finansiering utöver planeringsram	Belopp i miljoner kronor
Banavgifter	34 500
Trängselskatt, anslag (produktion)	23 700
Trängselskatt lånedel (produktion)	18 100
Medfinansiering	23 500
Summa tillkommande medel	**99 800**

Banavgifter beräknas till drygt 34 miljarder kronor

Det samlade banavgiftsuttaget i planförslaget följer det underlag som Trafikverket presenterade i inriktningsunderlaget (34 200 miljoner kronor) och kvarstår med en viss uppräkning till 34 500 miljoner kronor som vår bästa estimering även efter att regeringsuppdraget för banavgifter slutredovisades den sista juni 2025.

Beräkningarna i regeringsuppdraget visar att kostnaderna som järnvägstrafiken orsakar sannolikt är högre än dagens banavgifter och att avgifterna sannolikt måste höjas. Trafikverket menade dock att ytterligare analyser och kvalitetssäkring behöver utredas innan något beslut kan fattas om att förändra storleken på banavgifterna. Trafikverket föreslog även en statlig utredning som belyser det bredare näringslivsperspektivet. Det betyder att det samlade banavgiftsuttaget för den kommande planperioden kan komma att justeras tidigast under våren 2026 i samband med järnvägsnätsbeskrivningen för tågplan 2028.

Trängselskatt och infrastrukturavgift tas ut på några platser

Trängselskatt, som har införts i Stockholm och Göteborg, ska bidra till att minska trängseln och förbättra miljön i de båda storstäderna. Efter avdrag för drift och administration av systemen används intäkterna i enlighet med de avtal som tecknats. Avtalen omfattar åtgärdspaket där upplåning görs för att finansiera delar av genomförandet, som inte direkt kan finansieras med trängselskatt. Därefter betalas amorteringar och räntor med intäkterna från trängselskattesystemet. Intäkterna i Stockholm finansierar på detta sätt E4 Förbifart Stockholm tillsammans med medel som avsatts i den nationella planen, och ytterligare ett tjugotal väginvesteringar i länet samt bidrag till tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingens storstadsavtal.

Västsvenska paketet är utformat med en likartad konstruktion, där tillskott från regionala och kommunala parter tillsammans med intäkterna från trängselskattesystemet finansierar överenskomna åtgärder upp till femtio procent. Paketet omfattar åtgärder i väg- och järnvägssystemet samt gatu- och kollektivtrafikanläggningar, bland annat Marieholmstunneln, Västlänken och en del av Götaälvbron. De kostnadsökningar som har uppkommit i Västlänken, exklusive återbetalningar från entreprenören, föreslås finansieras på samma sätt som avtalet för Västsvenska paketet. Det innebär att trängselskatt och regional medfinansiering kommer att finansiera femtio procent av totala kostnaden för paketet. De ökade kostnader som uppstått föreslås finansieras till 50 procent med intäkter från trängselskatt och 50 procent med statliga anslag. Givet att de prognoser på kostnadsökningar i Västlänken, inklusive de krav som kommer att ställas på entreprenören om återbetalning, faller ut innebär det att medel från trängselskattesystemet behöver tas ut under ytterligare 7 år för att finansiera Västsvenska paketet. Trafikverket kommer att återbetala lånen på cirka 32 år. (Beräkningarna baseras på att trängselskatten inflationsuppräknas enligt avtal.)

Investeringsbeloppet för statliga investeringar som finansieras med trängselskatt och lån beräknas uppgå till cirka 41,8 miljarder kronor. Finansieringen av dessa investeringar, fördelat på finansieringskällor, framgår av Tabell 39. I tabellen ingår inte drifts- och administrationskostnader för betalsystemen eller kapitalkostnader.

Tabell 39. Finansieringskällor för objekt som ska finansieras av trängselskatt 2026–2037. Miljoner kronor.

Objekt	Förbifart Stockholm	Övriga objekt i Stockholm[1)]	Västsvenska paketet[2)]	Summa
Finansiering med trängselskatt, direkt	1 400	16 600	5 700	**23 700**
Lån som återbetalas med trängselskatt	10 100	3 400	4 600	**18 100**
Summa	**11 500**	**20 000**	**10 300**	**41 800**

1) Övriga objekt i Stockholm som finansieras med trängselskatt (inkl. tunnelbanor)

2) Avseende Västsvenska paketet föreslår Trafikverket att kostnadsökningen kopplat till Västlänken ska fördelas med samma finansieringsprinciper som grundavtalet, vilket innebär att trängselskatt och regional medfinansiering ska finansiera hela paketet inkl. de ökade kostnaderna med 50%.

Intäkter genom infrastrukturavgifter avseende bron över Sundsvallsfjärden, bron över Motalaviken och bron över Skurusundet beräknas till cirka 1,7 miljarder kronor perioden 2026–2037. Intäkterna används för att täcka kapitalkostnaderna för dessa genomförda investeringar.

Lånebehov finns för investeringar som finansieras med trängselskatt

Regeringen anger att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsobjekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 63 miljarder kronor för perioden 2010–2037 i 2025 års prisnivå. Det finns en osäkerhet kring nivån på planeringsramen vilket bland annat beror på kostnadsökningen i Västsvenska paketet. Detta innebär att en översyn och revidering av planeringsramen behöver göras efter att förslaget till nationell plan är redovisat. Trafikverket avser att återkomma efter den analysen.

För åren 2026–2037 bedöms Trafikverkets lånebehov för vissa väg- och järnvägsinvesteringar som finansieras med trängselskatt uppgå till cirka 18,1 miljarder kronor. Upplåning görs hos Riksgälden. Trafikverket bedömer att behovet av lån fördelas enligt nedanstående tabell. Lån används dels för att täcka produktions-

kostnader, dels för att täcka drift- och administrationskostnader och kapitalkostnader. Amortering av lån görs med framtida trängselskatter.

Tabell 40. Lånebehov under planperioden 2026–2037. Prisnivå 2025. Miljoner kronor.

Objekt	Belopp
Förbifart Stockholm samt övriga objekt som finansieras med trängselskatt	13 500
Västsvenska paketet	4 600
Summa	**18 100**

I planförslaget ingår inga lånefinansierade objekt där lånen återbetalas med infrastrukturavgifter. Utredning pågår dock angående Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård, avseende eventuell lånefinansiering av serviceinfrastruktur. Kapitalkostnaden beräknas återbetalas med avgift. Lån tas via Riksgälden.

Medfinansiering med 23,5 miljarder kronor förutsätts

Medfinansiering innebär att kommuner, regioner och företag bidrar till att finansiera eller delfinansiera statlig infrastruktur. Under planperioden förväntas medfinansiering från kommuner och andra externa aktörer med 23,5 miljarder kronor varav 15,4 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 150 miljoner kronor, 4,3 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 150 miljoner kronor samt 3,8 miljarder kronor berör åtgärder i länsplanerna.

I det här sammanhanget räknas inte finansiering från regionala planer som medfinansiering. Medfinansiering genom bidrag utgår från bidragsgivarens nytta och avser i första hand tillägg eller förbättringar i projekt som Trafikverket ändå planerar att genomföra. Möjligheten till medfinansiering och samverkan (inklusive annan parts finansiering av egen infrastruktur) skapas företrädesvis i de fall då staten å ena sidan och kommuner och kommersiella intressen å andra sidan möts vad avser utveckling av noderna i transportsystemet och i tätbebyggda områden. Medfinansieringens syfte är att få ut ett högre värde av den samlade åtgärden än om var och en av finansiärerna agerar självständigt.

I Trafikverkets förslag ingår bland annat ett antal medfinansieringsobjekt redan från plan 2022–2033 som förutsätter 100 procents medfinansiering. Motiven är ökad möjlighet till exploatering avseende objekt Väröbacka station (Varbergs kommun), att möjliggöra bostadsutvecklingen avseende objekt E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta (Uppsala och Knivsta kommun) samt stadsutveckling längs södra älvstranden avseende objekt Järnvågen med överdäckning av E45 (Göteborgs

stad). Kiruna ny järnvägsstation, alt. Väst (LKAB) förutsätter full finansiering med hänsyn till ersättning av befintlig infrastruktur enligt minerallagen (1991:45).

I förslaget ingår även medfinansieringsobjekt från plan 2022–2033 som förutsätter delvis medfinansiering. Det gäller bland annat:

- Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke med motivering som stadsmiljöutveckling och nya bebyggelseområden i stråket (Västra Götalandsregionen och kommunerna Göteborg, Mölndal, Härryda)
- Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping, alt 2 med motivering som regional utveckling och bättre förutsättningar för omvandling av omkringliggande område (Norrköpings kommun)
- Tomteboda–Kallhäll, ökad kapacitet med motivering som anpassning av åtgärden genom att järnvägen går i tunnel genom centrala Sundbyberg (kommunerna Solna och Sundbyberg)
- Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana med motivering som att öka transportkvalitén för godstrafiken (kommunerna Älmhult, Osby, Olofström och Karlshamn)
- Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) med motivering som bostadsbyggande (Uppsala kommun)
- E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn med motivering som ökar möjligheterna för bostadsutveckling, minska barriäreffekter och omgivningspåverkan genom att förlägga del av vägen i tunnel genom Glömstadalen (Huddinge kommun).

Det finns även möjlig medfinansiering för de objekt som ligger i senare skede och ska utredas och eventuellt föreslås i samband med kommande byggstarts-rapporteringar.

Sverige kan också ansöka om finansiering av infrastruktur från Nato Security Investment Program (NSIP). Det finansierar uppbyggnad av militär infrastruktur och förmågor som behövs för att Natos försvarsplaner ska kunna genomföras. Medlemsländerna kan ansöka om finansiering för investeringar som bidrar till alliansen som helhet. Investeringarna måste överstiga det nationella behovet och vad som kan förväntas bekostas av ett enskilt medlemsland. Trafikverket har kunskap om behov och brister utifrån militär rörlighet. Objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar ska dock bedömas och finansieras i särskild ordning. Dessa objekt ingår därför inte i förslaget till nationell plan.

Förskottering med 1,5 miljarder kronor förväntas

Genom förskottering (lån) från kommuner, regioner eller företag kan byggandet av statlig infrastruktur tidigareläggas, om åtgärderna genomförs enligt den nationella planen för transportinfrastruktur och de regionala transportinfrastrukturplanerna. Under planperioden förväntas medfinansiering genom räntefria lån, så kallad förskottering, med cirka 1,5 miljarder kronor varav 0,7 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 150 miljoner kronor, 0,3 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 150 miljoner kronor samt 0,5 miljarder kronor berör åtgärder i länsplanerna.

För pågående objekt och objekt som föreslås få byggstarta inom år 1–3 under planperioden ingår inga planerade förskotteringar. Förskotteringar som erhölls före planperioden planeras återbetalas under år 2025.

Goda möjligheter bedöms finnas för EU-finansiering

Trafikverket söker medel från EU för projekt inom TEN-T. Medlen söks ur Fonden för ett sammanlänkat Europa som på engelska heter CEF (Connecting Europe Facility). Dessa medel betalas ut till Riksgälden och tillförs Trafikverket genom ett särskilt anslag. EU anordnar bidragsutlysningar och om Trafikverket har lämpliga projekt som uppfyller utlysningarnas kriterier kan bidrag erhållas.

Det är i nuläget svårt att göra en bedömning av storleken av dessa bidrag, eftersom Trafikverket upprättar ansökningar i konkurrens med andra medlemsländers infrastrukturförvaltare. Vi är också beroende av att lämpliga projekt faller inom ramen för vad som är sökbart. Förslaget till ny CEF-förordning som presenterades av EU-kommissionen i juli 2025 ska förhandlas innan ett antagande, vilket gör att dess inriktning i för Sverige viktiga delar kan komma att ändras. I förslaget är dock budgeten för programperioden 2028–2034 dubblerad jämfört med innevarande programperiod. Dessutom ingår en kraftigt utökad post för projekt inom militär rörlighet, vilket är ett område där Trafikverket vid tidigare utlysningar har haft betydande framgång. CEF väntas därför fortsatt vara en viktig finansieringskälla för Trafikverket och infrastruktur i Sverige, där det bör finnas goda möjligheter till CEF-finansiering motsvarande dagens nivåer under perioden 2026–2037. Den bedömningen utgår från faktorer som reviderad TEN-T-förordning, Natomedlemskapet, beslutad nationell plan med mera.

Inom Trafikverket ses arbetet med EU-finansiering över, särskilt med fokus på utveckling av ansökningsprocessen. I det arbetet ska det genomföras förändringar som gör att Trafikverket är mer samspelt i arbetet med EU-finansiering. Arbetet ska utgå från slutsatser i utredningsarbete riktat mot EU-finansiering som genomfördes 2025. Notera också att enligt nu gällande regler ska slutrapportering ske inom 60 dagar från CEF-projektets slutdatum, vilket är ett kraftigt förkortande jämfört med projekt som startade inom föregående programperiod (fram till 2021) där det gick

att vänta i upp till ett år efter slutdatum innan slutredovisning. Därtill kommer Trafikverkets nyinrättade internationella sekretariat få betydelse i ett fortsatt utvecklingsarbete. Parallellt behöver samverkan ske med Regeringskansliet med målet att utveckla det gemensamma strategiska arbetet med EU-finansieringen inför nästa programperiod.

Medel kan erhållas såväl för objekt i nationell plan som för objekt utanför nationell plan och dessa medel fördelas på olika anslagsposter. Nytt från 2026 är att eventuella EU-bidrag till statlig infrastruktur *inom* nationell plan inte kommer att utöka den ekonomiska ramen, utan anslagen kommer att minskas i motsvarande grad som bidrag erhålls. Erhållna EU-bidrag till objekt *utanför* nationell plan minskar dock inte övriga anslag utan är tekniskt sett att betrakta som tillkommande medel.

12.3 Alternativ finansiering

I direktivet till Trafikverket om nationell plan beskrivs tre större objekt eller geografiska områden där regeringen avser att arbeta vidare med alternativa finansieringsformer. Nedan sammanfattas vår syn på dessa. En utförligare redovisning finns i underlagsrapporten om objekt för offentlig-privat samverkan (Trafikverket 2025:117).

OPS kan vara lämpligt på Malmbanan

Trafikverket ska enligt direktivet arbeta vidare med en finansieringslösning via höjda banavgifter för åtgärder på järnvägen mellan Riksgränsen och Luleå. Trafikverket ska även pröva förutsättningarna för en lämplig utbyggnad av Malmbanan med medverkan från privata aktörer. Trafikverket har en löpande dialog med intressenter och transportörer som utnyttjar Malmbanan på lokal, regional och nationell nivå.

Vår bedömning är att på Malmbanans södra del (Luleå–Boden) kan genomförandet av åtgärder med fördel arrangeras i mer utvecklade former, men sannolikt utan att innefatta finansiering som tillhandahålls uteslutande av den utförande parten, vilket ofta ställer sig dyrt jämfört med statlig finansiering. Om det slutligen går att motivera att införa höjda banavgifter på denna södra bandel för framför allt det tyngsta godstransportsegmentet, skulle detta dock eventuellt kunna vara en finansiell bas för att pröva olika privata finansieringsalternativ.

Trafikverket genomför inom ramen för gällande nationell plan flera åtgärder på Malmbanans norra del (Boden–Riksgränsen). Här kan alternativa genomförandestrukturer tänkas om ytterligare åtgärder ska genomföras. Här är det dock angeläget att först noga analysera vilka åtgärder som är motiverade, från ett verksamhetsperspektiv för de transportköpande företagen och ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Med en tillräckligt stor risktäckning från statens

sida, genom direkta statliga garantier, eller med garantier för ett jämnt kassaflöde till ett bolag som tar på sig att genomföra ett projekt och ett förvaltningsansvar på Malmbanan kan dock med stor sannolikhet mer omfattande åtgärder, som är rimliga och effektiva, genomföras i alternativa former, som OPS.

Sammanfattningsvis förefaller ett fortsatt statligt engagemang i Malmbanan även framöver som det mest sannolika, även om verksamhetsformen och ägarandelen skulle kunna omprövas jämfört med nuvarande situation.

Förhandlingen om Östlig förbindelse

Trafikverket ska enligt direktivet ta fram nödvändiga underlag för Östlig förbindelse i Stockholm. Regeringen gav tidigare under 2025 en förhandlingsperson i uppdrag att genomföra en förhandling som innefattar att klargöra förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse i Stockholms län (LI2025/00593).

Trafikverket har tagit fram efterfrågat underlag på uppdrag av förhandlingspersonen. Regeringsuppdraget avslutades den 30:e juni 2025, utan att några klargöranden kunde redovisas. Regeringen har den 18 september 2025 beslutat att ge en ny förhandlingsperson i uppdrag att fortsätta arbetet med att omförhandla avtal som rör infrastrukturprojekt i Stockholm. I uppdraget från regeringen ingår även att teckna en avsiktsförklaring som klargör förutsättningarna för genomförande och finansiering av projektet Östlig förbindelse. Uppdraget ska redovisas den 18 november 2025.

Östlig förbindelse ingår inte i förslaget till nationell plan. Trafikverket och Sverigeförhandlingen gjorde under 2016–2017 relativt omfattande analyser av möjligheten och lämpligheten av att genomföra Östlig förbindelse som ett OPS-projekt med brukarfinansiering. Sverigeförhandlingen[45] konstaterade att investeringsobjektet Östlig förbindelse inte uppfyller de prioriteringsgrunder som erfarenheter från Norge redovisat som lämpliga för en OPS. Skälet är bland annat att investeringsvolymen för Östlig förbindelse vida överstiger lämplig storlek samt att projektet ligger i en komplex storstadsmiljö som inte kan avgränsas utan att få oönskade effekter.

Ett antal åtgärder i Öresundsregionen kan finansieras av intäkter från Öresundsbron

Trafikverket ska enligt direktivet föreslå åtgärder lämpliga att finansiera med Öresundsbrons svenska intäkter samt peka på åtgärder som är möjliga att skynda på med dessa medel.

[45] Slutrapport från Sverigeförhandlingen, Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbyggande, SOU 2017:107.

Med Öresundsbrons svenska intäkter menas här mer precist Svedabs utdelningsbara medel. Öresundsregionen har i Trafikverkets utredning definierats som järnvägssystemet i region Skåne, samt för Södra stambanan en större geografi upp mot Alvesta, och för det övergripande vägsystemet primärt de västra delarna av Skåne. Detta infrastruktursystem knyter funktionsmässigt an till Öresundsbron och därmed återförs intäkter från Öresundspassager till åtgärder som kommer dessa resenärer och dessa transportörer till gagn. En viss flexibilitet i definitionen av Öresundsregionen föreslås och istället för att låsa intäkterna till en fast geografi är det viktigt att resonera om funktioner som kan förbättras.

En överslagsmässig beräkning som Svedab redovisat tyder på att det för åren 2032–2050 kan komma att genereras en årlig genomsnittlig utdelning på cirka 1,2–1,4 miljarder kronor i 2024 års penningvärde. Samlat kan det för denna period om 18 år kalkylmässigt finnas omkring 25 miljarder kronor som skulle kunna disponeras för tillkommande åtgärder i transportinfrastrukturen i Öresundsregionen om ägaren staten så beslutar.

Trafikverket föreslår åtgärder som kan finansieras med hjälp av Svedabs utdelningsbara medel. Dialog har skett med Svedab, Öresundsbron, Region Skåne och Handelskammaren. Analyserna av lämpliga åtgärder och dess kostnader behöver i flera fall fördjupas. Förslaget har inte överskridit den enligt uppgift skattade volymen medel som Svedab kan komma att dela ut under perioden. Möjliga åtgärder utöver vad som ingår i förslaget till nationell plan kan vara:

- Trimningsåtgärder E6 (ITS, trafikplatser/ramper, additionskörfält, etc.), cirka 0,5 miljarder kronor
- Förbigångsspår Södra stambanan - paket om fyra åtgärder (Alvesta–Hässleholm och Nässjö–Alvesta), cirka 0,8 miljarder kronor
- Anpassningar för nya och längre tåg (plattformar, signal, etc.), ännu inte kostnadsbedömt
- Skånebanan Attarp–Kristianstad, dubbelspår, cirka 2,5 miljarder kronor
- E65 Skurup–Ystad, 2+2, samt trimningsåtgärder och trafikplatsombyggnader, ännu inte kostnadsbedömt
- E22 Fogdarp–Hörby, ännu inte kostnadsbedömt
- Rv 11 Malmö–Staffanstorp–Dalby, 2+2, ännu inte kostnadsbedömt och ytterligare utredningar behövs.

Förslaget bör som Trafikverket ser det inte låsa förutsättningarna för en eventuell kommande förhandling med olika parter i den svenska delen av Öresundsregionen om lämpliga åtgärder. Regeringen kan om den finner det lämpligt tillsätta en förhandlingsperson för att förhandla fram ett investeringspaket som delfinansieras

via Svedabs utdelningsbara medel över tid. Ett sådant paket bör följa de principer, den geografi och de åtgärdsområden som nämnts ovan. För en fördjupad redovisning hänvisas till Trafikverkets utredning ”Åtgärder möjliga att finansiera via Öresundsbrons svenska intäkter” (Publikationsnummer 2025:124) på Trafikverkets hemsida.

Det finns ytterligare objekt som kan vara lämpliga för alternativ finansiering

Trafikverket ska enligt direktivet redovisa om vi bedömer att det finns ytterligare objekt som kan lämpa sig för alternativ finansiering och på vilket sätt de skulle kunna hanteras.

Vi konstaterar att det finns ett antal objekt där kompletterande finansiering, exempelvis med banavgifter eller infrastrukturavgifter, har föreslagits av andra aktörer. För några av dessa har aktörerna tagit fram utredningar som beskriver möjliga OPS-upplägg med alternativ finansiering. Sådana objekt är till exempel:

- Stockholm–Oslo 2.55
- Inlandsbanan
- Oslo–Göteborg
- Kringåtgärder Sydostlänken
- Helsingborg–Helsingör
- Botniska korridoren (godsstråket genom Bergslagen, Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan och Malmbanan)
- Upprustning av Västerdalsbanan
- Förbifart Örnsköldsvik
- Dubbelspår Luleå–Boden.

Ovan angivna objekt finns inte med i förslaget till nationell plan. Under arbetets gång har dialog förts med aktörer som arbetar med dessa objekt. Ytterligare dialog och utredningar behöver dock genomföras om det mer i detalj ska undersökas vilka möjligheterna är att realisera dem utan statlig medfinansiering.

Referenser

- Arlandasamordningen. Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft. Preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet. SOU 14 november 2024.
- Produktivitetskommissionen (2024). *Goda möjligheter till ökat välstånd – Delbetänkande av Produktivitetskommissionen*. SOU 2024:29.
- Riksrevisionen (2025). *Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken*. RiR 2025:11.
- Trafikanalys (2024). *Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – Delredovisning*. Rapport 2024:5.
- Trafikverket (2024). *Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037*. TRV 2023/70321.
- Trafikverket (2024). *Åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskapssektorn för transporter*. TRV 2023/75532.
- Trafikverket (2024). *Prognos för persontrafiken 2045 – Trafikverkets basprognoser 2024*. TRV 2021/7267.
- Trafikverket (2024). *Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets basprognoser 2024*. TRV 2021/7267.
- Trafikverket (2024). *Trafikverkets flygprognos 2045/2065*. Publikationsnummer: 2024:072.
- Trafikverket (2024). *Stångådalsbanans och Tjustbanans funktion för regional utveckling*. TRV 2022/123008.
- Trafikverket (2024). *Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö*. TRV 2024/115021.
- Trafikverket (2024). *Strategi för rangerbangårdar: underlag för revidering av nationell plan*. TRV 2024/89434.
- Trafikverket (2024). *Digitalisering av sjöfart*. TRV 2023/81676.
- Trafikverket (2024). *Prioriterad utredning Stockholm C och Tomteboda bangård – Delrapport 1*. TRV 2023/41735.
- Trafikverket (2024). *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*. TRV 2024/40111.

- Trafikverket (2024). *Kapacitet för landtransporter till och från Arlanda*. TRV 2024/44452

- Trafikverket (2024). *Regeringsuppdrag Delelektrifiering*. TRV 2023/66465.

- Trafikverket (2024). *Åtgärder för att stärka genomförandet av järnvägsunderhåll – på väg mot ökad operativ förmåga*. TRV 2023/90568.

- Trafikverket (2024). *Åtgärdsförslag för säkerställandet av tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland*. TRV 2023/76671.

- Trafikverket (2024). *Uppdrag att analysera och bedöma konsekvenser av förslag för den finansiella styrningen av Trafikverket*. TRV 2022/106118.

- Trafikverket (2024). *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*. TRV 2024/40111.

- Trafikverket (2024). *RAPPORT Koordineringsfunktion beredskapsflygplatser*. TRV 2023/125568.

- WSP. Konsekvenser av omprövning av infrastrukturobjekt – för regional och kommunal planering. 2025-01-08.

Bilaga 1 – Ekonomisk sammanställning

Här redovisar vi den ekonomiska sammanställningen av planförslaget.

Bilaga 1 Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fastställning i Planerings-process	Planerings-kategori prioritering	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram								Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej bedömande effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl- Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt kalkyl (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objekt-bedömning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Län/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Län/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%										
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																		
				Vidmakthållande					564 000	564 000	598 500	598 500		34 500					34 500			1 367														
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV001	Vidmakthållande väg	243 000	243 000	243 000	243 000																								
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV001a	Vidmakthållande större reinvestering väg (>300 mnkr)	40 000	40 000	40 000	40 000																								
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV003	Vidmakthållande bärighet (investeringskaraktär)	29 500	29 500	29 500	29 500																								
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV003	Vidmakthållande bärighet (övriga)	11 500	11 500	11 500	11 500																								
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV004	Statlig medfinansiering av enskilda vägar	30 000	30 000	30 000	30 000																								
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	UHJ001	Vidmakthållande järnväg	143 124	143 124	177 624	177 624		34 500					34 500																	
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	UHJ004a	Vidmakthållande större reinvestering järnväg (>300 mnkr)	45 000	45 000	45 000	45 000																								
				Alla	Hela Landet	Hela landet	UHJ005	Vidmakthållande, signalåtgärder	20 000	20 000	20 000	20 000																								
				Alla	Hela Landet	Hela landet	JTR204b	Bidrag till Inlandsbanan	1 876	1 876	1 876	1 876																								
				Övrig verksamhet					39 768	39 768	39 808	39 808			40					40		1 367													
				Väg	Hela Landet	Hela landet	SC012	Räntor och amortering för investering, väg	2 513	2 513	2 513	2 513																								
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA006	Ränta, Avskrivning och Hyra, järnväg	21 844	21 844	21 844	21 844																								
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR204a	Ersättning till Öresundsbro Konsortiet	5 490	5 490	5 490	5 490																								
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR203	Forskning och innovation utveckling	7 400	7 400	7 440	7 440			40					40																
				Luftfart	Hela Landet	Hela landet	LUFT001	Driftbidrag icke statlig flygplatser [1]	2 520	2 520	2 520	2 520																								
				Övriga investeringar					74 695	74 695	80 322	80 322			4 260		1 367			4 260		1 367													
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1823	Kollektivtrafiksatsning (Stadsmiljöavtal) [2]	3 547	3 547	3 547	3 547																								
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1823a	Ultunalänken, kollektivtrafiksatsning (stadsmiljöavtal)	1 148	1 148	2 515	2 515					1 367					1 367														
				varav övriga investeringar (<150 mnkr)					70 000	70 000	74 260	74 260			4 260					4 260															
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1820	Trimning / tillgänglighetsåtgärder	30 600	30 600	34 200	34 200			3 600					3 600															
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1821	Säkerhetsåtgärder	20 100	20 100	20 700	20 700			600					600															
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1822	Miljöåtgärder	16 300	16 300	16 360	16 360			60					60															
				Alla	Hela Landet	Hela landet	JTR2605	ERTMS, ombordutrustning	3 000	3 000	3 000	3 000																								
				Investeringar i regional plan					60 590	60 590	68 162	68 162	1 002	2 770	3 800			1 002	2 770	3 800															
				Alla	Hela Landet	Hela landet	R-999x	Regionala planer övriga	57 087	57 087	64 659	64 659	1 002	2 770	3 800			1 002	2 770	3 800															
				Väg	Skåne		SVF1811a	Malmö, Stadsbussslinje (EL-MEX-och EL-bussar), samfinans	242	242	242	242																								
				Järnväg	Skåne	Malmö närområde	SVF1812a	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2, samfinans	94	94	94	94																								
				Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1801a	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer, samfinans	1 107	1 107	1 107	1 107																								
				Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1803a	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer, samfinans	321	321	321	321																								
				Järnväg	Stockholm		SVF1802a	Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik, samfinans	1 350	1 350	1 350	1 350																								
				Väg	Västra Götaland		SVF1808a	Göteborg, Citybuss Backastråket, samfinans	14	14	14	14																								
				Järnväg	Västra Götaland		SVF1809a	Göteborg, Spårväg och citybuss Norra Älvstranden (västra delen), samfinans	66	66	66	66																							Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen), samfinans		
				Järnväg	Västra Götaland		SVF1806a	Göteborg, Spårväg Brunnsbo-Linné (Älvstranden, centrala delen), samf.	308	308	308	308																								
				Större investeringar i nationell plan (>150 mnkr)					431 947	662 293	511 799	880 903	22 663	15 303	15 406	4 960	21 520	49 709	59 802	22 189	7 486	49 081											723 664					
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR203	Avslutade namngivna järnvägsobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	19	19	23	23			4					4													4-TEN-Delvis				

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan 2026-2037	Kostnad Nationell plan Total	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Osäkerhetsintervall kostnad Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	Lönsamhet och osäkerhetsintervall NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objekt-kostnad efter 2037 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-kraw	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Hela Landet	Hela landet	VTR200	Avslutade namngivna vägobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	25	25	25	25																					4-TEN-Delvis				
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR200	Fjärrstyrning av järnväg	30	1 503	30	1 516								13	0	0											1 446	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	TRV011	Kraftförsörjning	2 558	8 054	2 581	8 165				24				101	10										8 165	4-TEN-Delvis	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR1803	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	779	906	779	906																			906	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR202	Nationellt tågledningssystem	181	1 841	181	1 841																			1 789	4-TEN-Delvis	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 3	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1802	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifisering	8 182	12 342	8 182	12 342																			8 844	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR1809	Teletransmissionsanläggning	1 805	4 056	1 984	4 481					179				247	179									4 441	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1801b	FRMCS (Järnvägskommunikationssystem) tunnel	428	536	428	536																			532	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1801a	Förtätning av GSM-R (Järnvägskommunikationssystem)	140	142	140	142																			936	4-TEN-Delvis	ER			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 3	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1801	Införande av FRMCS (Järnvägskommunikationssystem)	5 087	5 186	5 087	5 186								0			30%	4 667	7 260	-	-				FU	ULK	5 153	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
07-Obundna	Pågående		Prio. kat. 3	Sjöfart	Hela Landet	Hela landet	STR2201	Sjöfartsverkets isbrytarflotta	8 300	8 300	8 300	8 300																			4 857		-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Blekinge	Blekinge kustbana	JSY1801	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning	61	75	118	143				57				0	69		12%	126	160	198	1,0	0,9	Försumbar	Robust lönsam	Plgr	FKS	163		-		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Blekinge	E22	VSO008a	E22 Björketorp (Ronneby Ö)-Nättraby	1 416	1 473	1 416	1 473											12%	1 296	1 650	902	0,7	0,5	Försämring	Robust lönsam	Plgr	FKS	1 353	3-TEN-Överg	-	E22 Ronneby Ö Nättraby	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Blekinge Kronoberg Skåne	(Älmhult) - Olofström	JSY202	Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana [6]	6 486	6 654	7 716	7 890			922	182	126			927	182	126	19%	6 391	9 389	-5 337	-0,7	-0,8	Förbättring	Robust olönsam	Platt	FKS	6 490		-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	BVST016	Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1	9	616	9	641									24	1									570		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Dalarna	Bergslagsbanan	JM1812	Borlänge-Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	10	222	10	222									0		14%	191	253						167		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	JM1806	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid [7]	221	325	221	325									0		19%	263	387	1 075	3,3		Förbättring	Lönsam	BH	FKS	312		-		SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Dalarna	E16	VM066	E16 Borlänge-Djurås	691	1 012	695	1 029					4				13	4									1 008		-			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Dalarna	E45	VM001	E45 Vattnäs-Trunna	561	621	561	621											20%	499	744	163	0,3	0,1	Försämring	Lönsam	BH	FKS	512	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	XSM300c	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning	4 000	15 455	4 000	15 791								0	336		13%	13 738	17 843	-10 030	-0,7	-0,8	Försumbar	Robust olönsam	Plgr	FKS	8 948	1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Gävleborg	Norra stambanan	JTR1804i	LTS; Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	173	173	173	173											30%	156	242	-	-				ÅVS	Schablon		2-TEN-Stom	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemD
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Gävleborg	E4	VM034	E4 Kongberget-Gnarp	2 597	2 741	2 597	2 741											19%	2 220	3 261	220	0,1	-0,1	Försämring	Nära noll	Plth	FKS	2 720	1-TEN-ETC	MS PS		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Gävleborg Dalarna	Godsstråket genom Bergslagen	JM1808	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder [7]	76	147	76	148									0		9%	134	161	-38	< 0		Försumbar	Olönsam	BH	FKS	125	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Gävleborg Örebro Dalarna Västmanland	Godsstråket genom Bergslagen	JSM208	Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation	595	1 066	595	1 066										0									1 064	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Halland	Västkustbanan	BVGB015	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	236	9 078	236	9 916								514	231	93									6 262	1-TEN-ETC	TL			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA1801	Halmstad C/bangård	584	621	947	1 023			282	81				302	101	0	20%	819	1 228	511	0,6	0,3	Förbättring	Robust lönsam	Pltmp	FKS	1 121	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA2206	Värnbacka station [5]			139	150			139					150	0		30%	135	211						ÅVS	Schablon	186	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Markarydsbanan	JVA2222	Markarydsbanan/Knärred mötesspår	24	31	96	123			28	44				34	57		16%	103	143	934	3,5	3,2	Förbättring	Lönsam	Plgr	FKS	147		-		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JTR1804d	LTS; Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	406	407	406	407											30%	366	570	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemD
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Jämtland	E45	VM051	E45 Rengsjön-Älvros	165	343	165	343																			267	2-TEN-Överg	-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	Trafikslagsövergripande prioriteringskategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan 2026-2037	Kostnad Nationell plan Total	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Trängselskatt anslag	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Län/ Trängselsk. o infra.avgift	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Medfinans	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Samfinans övr.	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Extern del	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Trängselskatt anslag	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Län/ Trängselsk. o infra.avgift	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Medfinans	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Samfinans övr.	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Extern del	Osäkerhetsintervall kostnad: Osäkerhet (+/- %)	Osäkerhetsintervall kostnad: Min (15% sannolikhet)	Osäkerhetsintervall kostnad: Max (85% sannolikhet)	Lönsamhet och osäkerhetsintervall: NNV	Lönsamhet och osäkerhetsintervall: NNK	Lönsamhet och osäkerhetsintervall: NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad (fastpris 2026, prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Jönköping	Jönköping gbg - Vaggeryd	JSY1802	Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast	3 319	3 370	3 712	3 870			200	193				200	300		17%	3 212	4 528	908	0,2	0,0	Förbättring	Lönsam	Flera	FKS	3 443		AT TL		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 40	VSO033	Rv 40 förbi Eksjö	409	446	450	486			41					41			10%	438	535	184	0,5	0,3	Försumbar	Lönsam	Pligr	FKS	420		-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	VSY007	Rv 26 Mullsjö - Slättäng, delen Mullsjö-Mon	375	411	375	411											18%	339	483	133	0,3	0,1	Försämring	Lönsam	BH	FKS	294		-	Rv 26 Mullsjö - Slättäng	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	E4	VSY1803	E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält	936	969	936	969											12%	852	1 085	2 359	2,4	2,1	Förbättring	Robust lönsam	Pligr	FKS	1 054	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	VSY1807	Rv 26 Hedenstorp - Månseryd	414	444	414	444											13%	386	502	-113	-0,3	-0,4	Försämring	Svårbedömd	Pligr	FKS	415		-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Kronoberg	Rv 25	VSO020	Rv 25 Österleden i Växjö	96	418	127	536			31					117														391		-			
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	BVLU015b	Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.	13	1 185	13	1 193								7		1											1 348	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	XSN301c	Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	242	285	242	285											21%	225	345	-101	-0,6	-0,7	Förbättring	Robust olönsam	BH	FKS	278	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	XSN301f	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning [7]	99	137	99	137											17%	114	159	-39	0,3		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	223	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	SEB-PM
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN1801	Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)	169	189	169	189									0		21%	149	229	241	1,5		Försumbar	Robust lönsam	BH	FKS	208	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Norrbotten	Norrbotniabanan	JN2201	Norrbotniabanan Skellefteå - Luleå ny järnväg	14 503	37 638	14 503	37 638											15%	31 992	43 284	-18 809	-0,6	-0,7	Försumbar	Robust olönsam	Plalt	FKS	28 664	1-TEN-ETC	NL AT TL HG HP		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN2206	SgöN Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår	205	420	205	420											21%	331	508	-340	-0,9		Förbättring	Robust olönsam	BH	FKS	303	1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN1804a	Kiruna ny järnvägsstation, att Väst till nya centrum [5], [7]	0	0	1 346	1 405			1 346					1 404		0	17%	1 166	1 643	-825	-0,7		Försämring	Olönsam	Pligr	FKS	1 680	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	XSN301d	Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation	180	210	205	235				25					25		15%	200	270	-204	-0,8	-0,9	Förbättring	Robust olönsam	Pligr	FKS	366	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2202	Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation [7]	127	136	152	162				25					25		29%	115	208	-84	< 0		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	166	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2213	Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation [7]	46	50	98	102				51					51		30%	71	132	-1	< 0		Förbättring	Osäker lönsamhet	BH	FKS	156	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2212	Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation [7]	70	75	126	131				57					57		30%	92	171	-42	< 0		Förbättring	Olönsam - endast bedömd	BH	FKS	138	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Sjöfart	Norrbotten		763 XSN300	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	4 753	5 341	7 361	8 372					2 607			14	9	3 007											4 781	1-TEN-ETC	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Norrbotten	E10	VSN209	E10, Avvakko–Lappeasuando	461	694	461	694									0											788	1-TEN-ETC	MS			
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Norrbotten	E10	VSN206	E10, Morjärv - Svartbyn (etapp 1)	854	963	854	963											17%	800	1 127	-674	-0,8		Försumbar	Robust olönsam	BH	FKS	947	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Skånebanan	JSY1810	Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet	608	668	824	898			211		4			226		5	15%	763	1 032	-45	-0,1	-0,2	Försumbar	Nära noll	Plbmp	FKS	1 270		-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	JSY1812	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58	229	258	229	258											16%	216	299	359	1,4	1,0	Förbättring	Robust lönsam	Pligr	FKS	488	1-TEN-ETC	AT TL		SEB.pdf	
07-Obundna	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	JSY1825a	Hässleholm-Lund, två nya spår	3 341	32 308	3 341	32 308											30%	29 078	45 232	-22 132	-0,8	-0,9	Försumbar	Robust olönsam	ÅVS	ULK	34 597	1-TEN-ETC	TL	Hässleholm-Lund, del av nya stambanor	SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	JSOR2606	Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder	151	151	302	302				151					151		30%	272	423	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK046	E22 Hurva-Vä etapp Linderöd - Vä; Sättaröd-Vä och förbi Linderöd	62	1 275	62	1 275																				1 163	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		VSY201	Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur	58	199	58	217								11	1	7											239	4-TEN-Delvis	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK042	E22 Trafikplats Ideon [7]	340	454	355	485			16					31		0				-	-		Förbättring	Lönsam	BH	ULK	477	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK038	E22 Trafikplats Lund S	174	590	174	593										3											385	3-TEN-Överg	-			
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSY202	E22 Fjälkinge–Gualöv	22	655	22	667										12											525	3-TEN-Överg	-			
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Skåne	E65	VSK050	E65 Svedala-Börringe	647	701	647	701											9%	638	764	1 089	1,8	1,6	Försämring	Robust lönsam	Pligr	FKS	643	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	BVTH001	Alvik-Ulvsunda-Solna station, snabbspårväg (statlig medfinansiering)	82	695	82	2 722										2 027											2 734		-			
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1802	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	5	382	10	621			4					216		22											423		-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan 2026-2037	Kostnad Nationell plan Total	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Trängselskatt anslag	Lån / Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Trängselskatt anslag	Lån / Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhetsintervall kostnad: Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	Lönsamhet och osäkerhetsintervall: NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objekt-kostnad enligt ASEK 7.1 (prisnivå 2021)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objekt-beskrivning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST204	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)	1 154	5 145	9 901	35 541	6 836	558			1 353	14 877	1 401			14 118										35 541		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)	BVTH004	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)	342	577	342	3 747										3 170										3 747		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1805	Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan	143	1 725	143	1 727										1										909	1-TEN-ETC	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	BVST014	Tomteboda-Kallhäll, ökad kapacitet	15 158	31 763	17 034	33 838			1 875					1 877		197										28 408		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	BVTH003	Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)	245	417	245	796										379										796		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1811	Årstaberg-Flemingsberg, signalåtgärder optimering	37	193	37	194									1										303	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	JST201	Hagalund, bangårdsombyggnad	241	403	241	408								5			30%	367	571	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	FU	Schablon	392	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	JST1810	Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar	159	240	159	240																				226		-			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	JTR1804f	LTS; Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg	313	313	313	313											30%	282	439	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Sjöfart	Stockholm	511	XST301	Farled Södertälje-Landsort	366	406	366	429								23			15%	365	493	225	0,6	0,4	Förbättring	Lönsam	Plbmp	FKS	413		-		SEB.pdf	
04-Avslut med mindre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E20	VST003	E20 Norra Länken	100	7 870	124	8 914					24	50			8	986										8 877	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E4	VST001	E4 Förbifart Stockholm	2 096	9 804	13 557	58 076	1 361	10 100				9 932	38 213	0		126										41 022	1-TEN-ETC	NL			
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E4/Lv 259	VST005	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	19 502	21 887	20 299	23 582	141	45	611			268	726	646	55		16%	19 738	27 426	-199	0,0		Försumbar	Nära noll	Plfh	FKS	18 775	3-TEN-Överg	NL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E4/E20	VST001ba	E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Fittja–Vårby, Kapacitetsförstärkning [6]	594	1 332	594	1 332											16%	1 115	1 549	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	BH	FKS	2 375	1-TEN-ETC	-	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4/E20	VST001bb	E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda–Fittja, Kap. till följd av Förbifart Stockholm	926	1 004	926	1 004											15%	854	1 155	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	Plbmp	FKS	724	1-TEN-ETC	-	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	JO1809	Högsjö västra, förbigångsspår	285	329	285	329											16%	277	382	746	2,1	1,7	Försumbar	Robust lönsam	Plgr	FKS	296	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	JO1810	Katrineholm, förbigångsspår [6]	264	346	264	346											14%	298	395	-58	< 0		Försämring	Olönsam	By	FKS	291	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Södermanland	Rv 56	VMN142	Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Rätta linjen	45	581	45	581									0										553		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Sjöfart	Södermanland Västmanland Stockholm	901	SJOV004	Södertälje Sluss, Mälaren	573	4 952	573	5 443								375	117										5 039	2-TEN-Stom	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	JSO201	Uppsala, Plankorsningar	7	273	149	526					142				253										668	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Uppsala	Dalabanan	JO1802	Heby Mötesspår	207	246	207	246									0		20%	197	295	363	1,4	1,0	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	195		-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	JO1807	Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)	15 603	16 310	16 431	17 161			770	59				787	59	6	20%	13 729	20 593	-10 841	-0,7	-0,8	Förbättring	Robust olönsam	Plgr	FKS	16 314	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Väg	Uppsala	E4	VO2271	E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta [3]			303	318			303					318			30%	286	446	-	-			Osäker lönsamhet	ÅVS	Schablon	319	1-TEN-ETC	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Uppsala Västmanland	Rv 56	VO1802	Rv 56 Sala - Heby 2+1 [7]	188	249	266	328			6	72				6	72		17%	271	380	600	1,4			Lönsam	Plgr	FKS	330		-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	JVA204	Laxå – Arvika, ökad kapacitet	55	1 168	55	1 193								25		0										700	1-TEN-ETC	TL HP			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	JTR1804g	LTS; Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	117	117	117	117											30%	105	163	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fastställning i Planerings-process	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej bedömbara effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bilaga till TEN-T-kraw	Objektbeskrivning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
												Tråg/selskatt anslag	Länt/ Tråg/selsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Tråg/selskatt anslag	Länt/ Tråg/selsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
								2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Värmland	Godsstråket genom Bergslagen	JTR1804h	LTS; Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg	131	131	131	131											30%	118	183	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Väg	Värmland	E45	YVA003b	E45 Säffle-Valnäs, delen Hammar-Valnäs	259	282	259	283									1		14%	243	322	-4	0,0	-0,2	Försumbar	Nära noll - endast bedömd	BH	FKS	276	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	YSN001b	Norrbotniabanan Umeå-Dåva ny järnväg	289	2 539	289	2 679								71	4	65											1 524	1-TEN-ETC	NL TL HG HP			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	YSN001a	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg [7]	17 250	20 760	17 250	21 008								0	248		14%	18 067	23 949	-	-0,7		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	18 567	1-TEN-ETC	NL TL HG HP		SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västerbotten	E4	VN1803	E4 Gumboda-Grimsmark mötesseparering [7]	583	754	583	760									6		20%	608	912	-	-		Försämring	Lönsam	BH	FKS	639	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	SEB-PM
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Västerbotten	E4	VN1804	E4 Broänge-Daglösten mötesseparering	424	464	424	466									2		17%	387	545	184	0,4		Försämring	Lönsam	Plgr	FKS	508	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN1805	E4 Daglösten-Ljusvattnet mötesseparering	459	487	459	490									3		17%	407	573	53	0,1	-0,1	Försumbar	Lönsam - endast bedömd	Plgr	FKS	425	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland	Ostkustbanan	JSM215	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C – Kubikenborg [7]	647	877	647	877											17%	728	1 026	-	-0,8		Försumbar	Olönsam	Plgr	FKS	909	1-TEN-ETC	TL HP	Sundsvall C-Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad	SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland		BVGV007	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	934	1 174	934	1 174									0		12%	1 033	1 315	-	-		Förbättring	Svårbedömd	BH	FKS	1 173	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	JM2209	Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga	58	70	127	140					69			70			30%	126	195	1 781	10,5	7,8	Förbättring	Lönsam	FU	Schablon	148	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland	Mittbanan	JM1807	Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder - inkl säkerhetshöjande åtg [7]	377	488	377	489								1			30%	342	636	-217	< 0			Olönsam	BH	FKS	399	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	JTR1804j	LTS; Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	149	201	149	201											30%	181	281	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland Jämtland	Mittbanan	JM1814	Ånge-Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder [7]	83	133	83	133											30%	93	172	-46	< 0		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	217	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Västmanland	E18	XSO302	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister	18	1 353	18	1 353																				1 405	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland	Västra Stambanan	BVGB009	Västra stambanan, Göteborg-Skövde, kapacitetsförstärkning.	294	2 531	294	2 536								5												2 413	2-TEN-Stom	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	VVA119	Västsvenska paketet järnväg	4 345	25 828	10 822	53 105	1 877	4 600				8 621	17 321	1 215		119										22 643	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbana n Västkustbanan	JVA1808	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Lärje	354	864	354	864																				873	1-TEN-ETC	-	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår.		
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbana n Västkustbanan	JVA1808b	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen	703	849	722	868					19			19			15%	738	998	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	Plgr	FKS	961	1-TEN-ETC	-	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår.	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Västra Götaland	Kust till kustbanan	JVA200d	Göteborg-Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke	40 493	53 313	44 742	58 791			4 002	247				5 229	249		17%	48 796	68 785	-47 966	-1,0	-1,0	Försumbar	Robust olönsam	Platt	FKS	58 754	1-TEN-ETC	AT TL	Göteborg-Borås, del av nya stambanor	SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Sjöfart	Västra Götaland		161 SVA1801	Farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled [7]	2 018	2 080	3 540	4 176			244		1 277			244		1 852	16%	3 508	4 845	543	0,1			Lönsam	Pilh	FKS	2 578	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 3	Sjöfart	Västra Götaland		955 XVA300	Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv	7 315	8 179	7 315	8 184								5			17%	6 793	9 575	-1 548	-0,2		Förbättring	Olönsam	Pltmp	FKS	7 289	2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E6	VVA012A	E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden	1 550	2 370	2 531	3 795			147	90	745			240	131	1 053										2 896		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	VVA119b	Västsvenska paketet väg	3 274	9 547	7 127	17 762	3 853					6 249	193	1 698	0	76										17 972		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E45	VVA1816	E45 Tösse-Åmål	161	355	167	362			6					6	1											296	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E20	VVA204	E20 Förbi Mariestad	1 277	2 090	1 277	2 252								163												2 189	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E20	VVA015	E20 Götene - Mariestad	974	1 132	1 147	1 607			173					475		0										1 664	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E45	VVA1889	Järnvägen med överdäckning av E45 [3]		0	103	326			103					326										BH	Schablon	276	3-TEN-Överg	-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall					Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objekt-kostnad (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objekt-beräkning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Tränsselskapt anslag	Länt / Trängsels- o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Tränsselskapt anslag	Länt / Trängsels- o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet							
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																				
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Västra Götaland Örebro	Västra stambanan	JTR1804e	LTS; Västra stambanan (Laxå–Ålingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg	199	200	199	200											30%	180	280	-	-				ÅVS	Schablon		2-TEN-Stom	TL	LTS; Övrigt stomnät; åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	BVST030c	Godsstråket Hallsberg – Åsbro, dubbelspår	4 645	6 191	4 645	6 191									0											5 592	1-TEN-ETC	TL			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Västra stambanan	JO1801	Laxå, bangårdsombyggnad	449	546	449	546									0		15%	464	628	705	1,8	1,3	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	396	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Örebro Östergötland	Rv 50	VMN096	Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)	1 150	1 215	1 150	1 215											30%	850	1 579	706	0,6	0,2	Försumbar	Robust lönsam	BH	FKS	963		-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	JO1811	Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2	89 516	106 878	92 906	110 278			3 390					3 390	4	6										110 278	1-TEN-ETC	NL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Östergötland	E22	VSO004	E22 Förbi Söderköping [7]	1 945	2 168	2 016	2 239			59	12				59	12		19%	1 813	2 664	4 748	2,1		Försumbar	Lönsam	BH	FKS	1 993	9-TEN-Överg	-		SEB.pdf	SEB-PM
Riskreserv enligt direktiv	Övrigt		-	Alla	Hela landet	Hela landet	TTR2601	Riskreserv 10% på namngivna inv	39 268	39 268	39 268	39 268																								
				varav																																
				- ERTMS införande och utveckling inklusive signal [5]					32 097	69 250	32 112	69 312			14					42	20											75 614					
05-Pågående	Utveckling		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA002	ERTMS utveckling	696	6 164	696	6 212								27	20										5 619	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Utveckling		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2209	ERTMS vidareutveckling	8 029	8 238	8 029	8 238														-	-				Innan u	FKS	8 647	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA001	ERTMS, TC Hallsberg Norrköping	1 103	4 722	1 103	4 722											25%	3 541	5 902						Flera	FKS	10 878	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA001a	ERTMS, TC Malmö	7 817	13 175	7 817	13 175											25%	9 881	16 469						Flera	FKS	12 771	4-TEN-Delvis	ER			
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR201	ERTMS, TC Göteborg	2 109	7 421	2 109	7 421											25%	5 566	9 276		-				Flera	FKS	10 686	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2213	ERTMS, TC Stockholm Gävle	5 154	12 981	5 154	12 981											25%	9 736	16 226		-				Flera	FKS	14 389	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	BVLU014	ERTMS, Nord, Malmbanan	2 773	7 904	2 773	7 904											15%	6 719	9 090						Flera	FKS	5 568	1-TEN-ETC	ER			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Norrbotten	Hela landet	JTR2212	ERTMS, TC Boden Ånge	1 032	2 611	1 032	2 611											25%	1 959	3 264		-				Flera	FKS	7 064	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	Övrigt		Prio. kat. 2	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2603	Signalkostnadernas slitredovisning	3 385	6 033	3 399	6 048			14					14												4-TEN-Delvis	ER			
				- Storstadsförhandling					12 592	14 391	39 828	49 143	8 596		78	3 503	15 060	9 711		93	4 136	20 812										49 071					
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Skåne		SVF1816	Spårväg Lund C - ESS	25	84		1 066					-25			298	684										714		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1815	Helsingborg cykelobjekt	6	43	15	145					9				102										330		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1814	Helsingborg, Kollektivtrafik	88	198	148	389					60				191										406		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1817	Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)	51	53	202	213					152				159										204		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1813	Malmö cykelobjekt	145	180	582	720					437				540										732		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1811	Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar)	1 385	1 688	2 859	3 933				242	1 232				329	1 917									4 010		-			
06-Bundna	Ej pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	SVF1812	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	159	173	331	378			78	94				93	112										259	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm		SVF1804	Hagalund, tunnelbanestation	96	224	657	1 546					562				1 322										1 343		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Stockholm		SVF1805	Stockholm, cykelobjekt	138	157	386	585					248				428										580		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1801	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	4 932	4 932	14 780	16 337	5 062			1 107	3 679	5 934		1 107	4 364										16 496		-			
06-Bundna	Ej pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1803	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer	1 966	1 966	8 982	9 426	2 687			321	4 008	2 836		393	4 231										9 450		-			
06-Bundna	Ej pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm		SVF1802	Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik	1 238	1 238	5 162	5 505	847			1 350	1 727	941		1 351	1 975										5 540		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland		SVF1810	Göteborg cykelobjekt	53	74	218	296					166				223										300		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland		SVF1808	Göteborg, Citybuss Backastråket	111	195	227	457				14	101				37	226										478		-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland		SVF1809	Göteborg, Spårväg och citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	347	380	840	912				66	426			75	458										919		-	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)		
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland		SVF1806	Göteborg, Spårväg Brunnsbo-Linné (Norra Älvstranden, centrala delen)	1 855	2 808	4 438	7 233				308	2 276			434	3 991										7 314		-			
				- objekt i tidigt skede under utredning [6]					28 111		28 511	33 597			400			1 949	681	261	362										8 077					

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan 2026-2037	Kostnad Nationell plan Total	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Tröskelbelopp anslag	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Lån/ Trängsels- o infra.avgift	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Medfinans	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Samfinans övr.	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Extern del	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Tröskelbelopp anslag	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Lån/ Trängsels- o infra.avgift	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Medfinans	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Samfinans övr.	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Extern del	Osäkerhet (+/-%)	Osäkerhetsintervall kostnad Min (15% sannolikhet)	Osäkerhetsintervall kostnad Max (85% sannolikhet)	Lönsamhet och osäkerhetsintervall NNV	Lönsamhet och osäkerhetsintervall NNK	Lönsamhet och osäkerhetsintervall NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad inkl. kalkyl (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2620	Utredningar för namngivna järnvägsobjekt i beslutad plan (tidigt skede)	16 129		16 229			100					100																			
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Sjöfart	Hela Landet	Hela landet	STR2620	Utredningar för namngivna sjöfartsobjekt i beslutad plan (tidigt skede)	1 160		1 160																										
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Väg	Hela Landet	Hela landet	VTR2620	Utredningar för namngivna vägobjekt i beslutad plan (tidigt skede)	10 822		11 122				300					300																		
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2201c	Befintliga banor, hastighetsh. 250 km/h Öxnered - Lund			1 094													30%	985	1 532	1 230	1,0	0,5	Försumbar	Svårbedömd	Ännan U	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA2207	Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår			247					59							30%	222	346	626	2,5	1,6	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVR2601	Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår			146												30%	131	204	270	1,7	1,0	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Järnväg	Jämtland	Mittbanan	JM1815	Östersund-Storlien, Hastighetshöjande åtgärder			225													30%	202	315	240	0,9	0,4	Försumbar	Robust lönsam	FU	Schablon	382	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Väg	Jönköping	E4	VSY1802	E4 Trafikplats Ekhagen			689													30%	620	964	1 268	2,2	1,2	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26, 40	VSYR2602	Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp			428												30%	385	599	606	1,7	0,9	Förbättring	Robust lönsam	Ännan U	ULK		-	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Kalmar	Kust till kustbanan	JSYR2601	Kalmar C, spår och plattformar			263												30%	237	369	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon			-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Kalmar	E22	YSY004	E22 Förbi Bergkvara			674												19%	546	803	33	0,1	-0,1	Försumbar	Nära noll	Platt	FKS	574	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Kalmar	Rv 25	VSY2203	Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten			159					53							30%	142	221	360	2,6	1,6	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon	155		-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra Stambanan	JSY1820	Alvesta, triangelspår			360												30%	324	504	401	0,9	0,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	ULK	357	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN1802	Luleå C ombyggnad av persontrafikgård (etapp 2)			392												30%	353	549	-21	-0,1	-0,5	Förbättring	Nära noll	ÅVS	Schablon	419	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2203	Malmbanan Kiruna-Riksgränsen Stax 32.5 ton			289												30%	260	404	408	1,9	0,9	Försumbar	Robust lönsam	FU	ULK	501	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2204	Malmbanan Svappavaara-Kiruna Stax 32.5 ton			298												30%	269	418	18	0,1	-0,3	Försumbar	Nära noll	ÅVS	ULK	309	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	JSY2207	Teckomatorp-Kävlinge, mötesspår			85												30%	76	119	-16	-0,2	-0,4	Förbättring	Nära noll	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2209	Malmö C, fler plattformsspår			201												30%	181	281	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2220	Malmö C - Östervärn, dubbelspår			222												30%	199	310	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2208	Malmö bangård, planskild spårkorsning			959												30%	863	1 342	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Södra stambanan	JSY2206	Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår			264												30%	237	369	117	0,4	0,0	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Skånebanan/Väst kustbanan	JSY2214	Helsingborg C-Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder			797												30%	717	1 116	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		2-TEN-Stom	AT		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Ystadbanan	JSY2216	Ystadbanan, Skurup-Rydsgård, dubbelspår			671					202							30%	604	939	912	1,3	0,7	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Västkustbanan	JSOR2612	Maria - Helsingborg, utredning			190																								1-TEN-ETC	-			
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Skåne	E4	VSOR2605	E4 Trafikplats Ättekulla			219								147				30%	197	307	381	2,1	1,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Skåne	E6	VSY2202	E6 Trafikplats Alnarp - Trafikplats Lomma, additionskörfält			482												30%	434	675	782	2,0	1,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne Kronoberg	Södra Stambanan	JSY2217	Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår			176												30%	158	246	161	0,7	0,3	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1803	Märsta station och bangårdsombyggnad			1 421												30%	1 279	1 989	853	0,7	0,2	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Ostkustbanan	JST2205	Östkustbanan Solna-Skavstaby, Signaloptimering			608												30%	548	852	6 500	11,6	8,1	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	JST2206a	Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård			4 154			1 949									30%	3 739	5 816	-	-		Förbättring	Olönsam - endast bedömd	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4/E18	VST001d	E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm			1 281								11				17%	1 063	1 499	2 752	2,6	2,1	Förbättring	Robust lönsam	Plbmp	FKS	919	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E20	VST2207	E20 trafikplats Hovsjö			290								70			76	30%	261	405	53	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam	ÅVS	Schablon	288	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4	VST001e	E4 trafikplats Gladjen- trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm			1 082												30%	974	1 515	1 468	1,6	0,8	Försämring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan 2026-2037	Kostnad Nationell plan Total	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Trängselskatt anslag	Lån / Trängsels. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Trängselskatt anslag	Lån / Trängsels. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet kostnad: Osäkerhet (+/- %)	Mtn (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	Lönsamhet och osäkerhetsintervall: NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Väg	Stockholm	E4	VST2204	E4 trafikplats Häggvik-trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				623											30%	561	872	6 010	11,6	8,0	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Väg	Stockholm	E4/E20	VST001c	E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				1 338											19%	1 084	1 592	1 815	1,6	0,8	Förbättring	Lönsam	Plgr	FKS		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Väg	Stockholm	E20	VOR2602	Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra tunneln				454											30%	408	635	398	1,1	0,4	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon			-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Sjöfart	Uppsala	Mälaren/Rv 55	JO1806	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro				1 179											30%	1 061	1 650	106	3,1	-0,8	Förbättring	Lönsam	ÅVS	ULK	1 104	2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Väg	Uppsala	Ostkustbanan	JMR2608	Knivsta plankorsning				305											30%	274	427	-205	-0,8	-0,9	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	JVA2217	Värmlandsbanan, Kil-Charlottenberg, mötesspår				827											30%	744	1 157	774	0,9	0,4	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Järnväg	Värmland/Västra Götaland	Norge/Vänerbanan	JVA2227	Norge-Vänerbanan, Kil-Skällebol, mötesspår				102											30%	92	143	49	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon			-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Västerbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN1803	SgöN Umeå C-Umeå Ö dubbelspår				658											30%	592	921	1 096	1,7	0,9	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	E4 förbifart Skellefteå				2 439									1		18%	2 000	2 879	1 761	0,9	0,6	Försämring	Robust lönsam	Platt	FKS	1 854	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen				193											30%	173	270	1 391	6,0	4,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon	242	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	JVA1810	Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet				587										30%	528	821	82	0,1	-0,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon	976	2-TEN-Stom	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	JVA2201a	Göteborg-Alingsås, högre kap., etapp Olskroken-Partille				4 523										30%	4 071	6 332	1 991	0,5	0,0	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Västra Götaland	E45	VVA1806a	E45 Vänersborg - Mellerud, deletapp Liden – Frändefors, ombyggnad 2+1				1 158										30%	1 043	1 622	900	0,9	0,3	Försämring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	JSYR2606	Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinv				486										30%	438	681	675	1,2	0,6	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	JSYR2605	Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinv				361										30%	325	506	428	1,1	0,5	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
	Summa Planeringsram							1 171 000	1 401 346	1 298 591	1 667 694	23 665	52 573	23 506	4 960	22 888	50 710	97 072	30 289	7 486	50 448																
Namngivna investeringar motsvarande en ökning av medlen med 10 procent								39 268												39	57															
									39 268		54 887							785	274	380	1 489		36 674	56 916													
			Prio. kat. 4	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2603	Signalkostnadernas sänredovisning för objekt med +10% utökad medel [4]		2 099	5 777																						4-TEN-Delvis	ER			
			Prio. kat. 4	Sjöfart	Hela Landet	Hela landet	STR2601	Sjöfartsverkets isbrytare, två nya		8 300	8 300																						-	-			
			Prio. kat. 4	Väg	Dalarna	E16	VM2212	E16 Lönnemossa - Klingvägen, mötesseparering		166	166											30%	149	232	26	0,2	-0,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	ULK		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Gävleborg	Norra stambanan	JM2205	Ockelbo-Mo grindar dubbelspår, inkl Ockelbo bangård		1 449	1 449											30%	1 304	2 029	-946	-0,7	-0,9	Förbättring	Svårbedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Gävleborg	Rv 56	YM001	Väg 56 Hedesunda-Valbo/Gävle, Räta linjen [4]		1 420	1 434											30%	1 291	2 008	410	0,3	-0,1	Försämring	Lönsam	ÅVS	ULK			-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Halland	Rv 26	VVA1808	Väg 26 Halmstad - Oskarström, 2+1-väg		534	534											30%	481	748	494	1,0	0,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Halland	Rv 25	VVA2604	Väg 25 Halmstad - Simlångsdalen, 2+1		691	691											30%	621	967	130	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	VSYR2601	Rv 26 Smålandsstenar - Isberga		256	256											30%	230	358	33	0,1	-0,2	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra Stambanan	JSY1822	Älmhults bangård, kapacitet		277	277											30%	249	387	-	-	-	Förbättring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2601	Mölleryd (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår		123	123											30%	111	172	66	0,4	0,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2603	Grevaryd (N-Alvesta), förbigångsspår		142	142											30%	128	198	123	0,8	0,3	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon			-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Kronoberg	Rv 25	VSY2201	Rv 25 Norrleden i Växjö inkl. trafikplats		705	759								27	27		30%	683	1 062	280	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2602	Bladinge (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår		170	170											30%	153	238	47	0,2	-0,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2604	Moheda uppspår (N-Alvesta), förbigångsspår		90	90											30%	81	126	161	1,3	0,8	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN2211a	SgöN Boden-Luleå dubbelspår, etapp Gammelstad-Notviken		907	907											16%	762	1 052	-910	<-1	-1,1	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	FKS		1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JNR2605	Luleå resecentrum, statlig medfinansiering		640	1 289									650		30%	1 160	1 805	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	Innan k	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fastställning i Planerings-process	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad (prisnivå 2023 till prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
			Prio. kat. 4									Tränglesbart anslag	Länk / Trängsels- o. infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Tränglesbart anslag	Länk / Trängsels- o. infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
								2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
			Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	JOR2602	Östertälje-Flemingsberg, hastighetshöjande kurvrätningar		249		249											30%	224	348	311	1,4	0,7	Försämring	Robust lönsam	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST2207	Årstabergs bytespunkt		737		1 009									247	25	30%	908	1 413	-50	-0,1	-0,4	Förbättring	Nära noll	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	JST2206	Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm [6]		7 767		16 742											30%	15 068	23 439	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Väg	Södermanland	E20	VO2209	E20 Trafikplats Grödal - Eskilstuna 2+2		1 064		1 064											30%	957	1 489	411	0,5	0,0	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Järnväg	Västerbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN2208	SgöN Umeå C förlängning plattform		138		138											30%	124	193	14	0,1	-0,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Väg	Västerbotten	E4	VN012	E4 Ljusvattnet-Yttervik mötesseparering [4]		558		562									1		30%	506	786	217	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
			Väg	Västerbotten	E12	VN1810	E12 Kulla-Norrfors mötesseparering		502		502											30%	452	703	221	0,5	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Overg	-		SEB.pdf	
			Väg	Västerbotten	E4	VN2202	E4 Gremsmark-Brobänge mötesseparering [4]		648		650											30%	585	910	162	0,3	-0,1	Försämring	Lönsam - endast	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
			Väg	Västerbotten	E4	VNR2603	E4 Anumark-Täfteböle, trafikplats samt gång- och cykelväg		443		443											30%	398	620	2	0,0	-0,3	Försumbar	Nära noll	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	PS		SEB.pdf	
			Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	JNR2603	Norrbotniabanan, Robertsfors resecentrum, statlig medfinansiering		88		203										115	30%	183	285	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	kännan lö	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	JNR2604	Norrbotniabanan, Skellefteå resecentrum, statlig medfinansiering		332		752										420	30%	677	1 053	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	kännan lö	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Väg	Västernorrland	E4	VM1804	E4 Förbi Örnsköldsvik [4]		1 610		2 710							785	248	61		30%	2 439	3 795	922	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	MS PS		SEB.pdf	
			Järnväg	Västernorrland	Mittbanan	JNR2601	Mittbanan Stöde-Nedansjö, ny mötesstation		179		179											30%	161	251	90	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Overg	-		SEB.pdf	
			Väg	Västernorrland	E14	VM1801	E14 Blåberget-Matfors [4]		506		523									4		30%	470	732	99	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam - endast	ÅVS	Schablon		3-TEN-Overg	-		SEB.pdf	
			Väg	Västernorrland	E14	VM2605	E14 Stöde-Matfors,mitträckesseparering		512		512											30%	461	717	90	0,2	-0,2	Försämring	Nära noll	ÅVS	Schablon		3-TEN-Overg	-		SEB.pdf	
			Järnväg	Västmanland	Mälarbanan	JO2204	Arboga - Jädersbruk, Dubbelspår		245		245											30%	220	342	66	0,2	-0,1	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon			-		SEB.pdf	
			Väg	Västra Götaland	E6/Rv40	VVA2208	Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet		334		334											30%	301	468	2 160	7,7	5,2	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbana n	JVA2601	Norge-Vänerbanan, Kornsjö-Skälebol, högre kapacitet		477		477											30%	430	668	-410	-0,9	-1,0	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Järnväg	Västra Götaland	Västra Stambanan	JVR2603	Västra stambanan, Sävenäs persontbangård, omloppsnära uppställningsspår		135		135											30%	121	189	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Väg	Västra Götaland	E6.20	VVR2602	E6.20 Västerleden, delsträcka Metrobuss, inkl framtidssäkring		2 216		2 216											30%	1 994	3 102	625	0,3	-0,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon			-		SEB.pdf	
			Sjöfart	Västra Götaland	Farled 955	SVR2601	Slussarna i Trollhättan, tröskelinvesteringar		1 390		1 611									221		30%	1 450	2 256	608	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
			Järnväg	Örebro	Mälarbanan	JO2206	Hovsta, Förbigångsspår		124		124											30%	112	174	52	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	JO2209	Örebro C förlängda plattformslängder		364		364											30%	327	509	388	1,1	0,5	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Järnväg	Örebro	Västra stambanan	JO2203	Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet		425		425											30%	383	595	187	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	JMR2606	Frövi, kapacitetshöjande åtgärder [4]		171		268									39	57	30%	241	375	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	FU	ULK		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Järnväg	Östergötland	Södra stambanan	JSYR2603	Boxholm nedspår, förbigångsspår		86		86											30%	78	121	-74	-0,6	-0,7	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	

(1): I redovisade driftbidrag till icke statliga flygplatser ingår inte beredskapsflygplatser och flygtrafiktjänster.
(2): Kollektivtrafikskatsning (Stadsmiljöavtal) avser åtgärder med bundna avtal varav Ultunalänken med större totalkostnad redovisas för sig.
(3): Förutsätter full finansiering av andra aktörer
(4): Indikation för behovet under planperioden handlar om del av finansiering. NNK baseras på hela totalkostnaden inklusive tillkommande finansiering.
(5): Omfördelning av medel för ERTMS utgår från "masterplan för signal". Här ingår även sämedovisning av signalåtgärder från berörda namngivna objekt.
(6): Samlad effektbedömning (SEB) och kalkylsammanställning till redovisad totalkostnad kompletteras senare.
(7): Samlad effektbedömning (SEB) utgår från tidigare förutsättning innan april 2024.
(8): Behov under planperioden som belastar objekt för utredningar för namngivna investeringsobjekt handlar om del av finansiering eller endast utredning.

Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se

TRAFIKVERKET PUBLIKATIONSNUMMER:2025:111 ISBN:978-91-8045-477-3.PRODUKTION:TRAFIKVERKET TRYCKERI:ÅTTA45TRYCKERIAB FOTOOMSLAG:ANDERSANDERSSON,JOHNÉRBILDBYRÅ.

Umeå kommun
Kommunstyrelsens planeringsutskott

Protokollsutdrag
2025-11-25

§ 93

Diarienr: KS-2025/00866

Förslag till yttrande: Umeåregionens samt Umeå kommuns yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att anta yttrande från Umeåregionen över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037, samt

att anta yttrande från Umeå kommun över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037.

Ärendebeskrivning

Umeå kommun har getts möjlighet att yttra sig över förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037. Umeåregionråden har beslutat att regionens kommuner ska lämna ett gemensamt yttrande över planen, vilket ska godkännas på Umeåregionens möte den 4 december. Yttrandet ska lämnas till regeringen senast den 30 december 2025.

Stadsledningskontoret har tillsammans med INAB och i samverkan med Umeåregionens kommuner tagit fram ett förslag till det gemensamma yttrandet, som fokuserar på frågor av gemensam betydelse för regionen. Därutöver har stadsledningskontoret upprättat ett förslag på kompletterande synpunkter som mer specifikt gäller Umeå kommun.

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen
Några viktiga utgångspunkter för planen utifrån de ekonomiska ramarna och regeringens direktiv:

- den ekonomiska ramen är 1171 mdkr (förra planen 800 mdkr)
- en stor del av medlen ska läggs på underhåll; underhållsskulden för vägar ska återtas i planen, och så långt möjligt återtas för järnvägar

- alternativa finansieringslösningar ska prövas
- säkerhetspolitiska läget ställer nya krav
- samhällsekonomisk lönsamhet underlag för prioritering.

Det viktigaste positiva utfallet i planförslaget är satsningen på Norrbotniabanan och dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö. Negativt är bl.a. att det saknas investeringar i det öst-västliga stråket inkl. Holmsundsbanan, samt att planerade projekt längs Ostkustbanan utgår eller omprövas.

I övrigt kan följande i planförslaget noteras:

- Objekt som övervägts vid en ökning av investeringsmedel med 10 %, och som alltså inte ingår för genomförande under planperioden
  - Trafikplats m.m. Dåva
  - E4 Umeå – Skellefteå, mötesseparering för två delsträckor
  - Förlängning av plattformar vid Umeå C
  - E12 Kulla – Norrfors, mötesseparering
  - Statlig medfinansiering av resecentrum i Robertsfors och Skellefteå,
  - E4 Förbifart Örnsköldsvik
- Hela underhållsskulden för vägar återtas till 2037, 10 % av skulden för järnvägar
- Offentlig-privat finansiering ska prövas för Norrbotniabanan och förbifart Örnsköldsvik.
- Investeringar som till största del motiveras av totalförsvarets behov ingår inte i planförslaget utan hanteras i särskild ordning.

Beslutsunderlag

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037, Trafikverket
Förslag till yttrande från Umeåregionen 2025-11-12
Förslag till yttrande från Umeå kommun 2025-11-12

Beredningsansvariga

Thomas Lundgren

Planeringsutskottets beslutsordning

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunstyrelsens planeringsutskott 2025-11-25

Yrkanden
Christina Bernhardsson (S) med instämmande av **Anders Ågren (M)** och **Mattias Larsson (C) –** bifall till tjänsteskrivelsens förslag samt följande tilläggsyrkande i Umeå kommuns yttrande, på sida 2, sist i första stycket: ” Avsaknaden av ambition av rusta upp belysning på landsbygd ställer till med problem för både invånare och kommunen, det är viktigt med goda förutsättningar för ett gott liv på både landsbygd och i staden.

Propositionsordning som godkänns
Det finns ett förslag till beslut. Ordförande finner att planeringsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag och Christina Bernhardssons tilläggsyrkande.

Beslutet ska skickas till
li.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-12

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diarienr: KS-2025/00919

Förslag till yttrande över Förslag till länstransportplan för Västerbotten 2026–2037

Förslag till beslut
Kommunstyrelsen beslutar

att godkänna stadsledningskontorets förslag till Umeå kommuns yttrande över förslag till Länstransportplan för Västerbotten 2026 – 2037.

Ärendebeskrivning
Umeå kommun har för yttrande fått Förslag till Länstransportplan för Västerbotten 2026 – 2037. Stadsledningskontoret har tillsammans med INAB upprättat ett förslag till yttrande över planförslaget.

Planförslaget
Planförslaget lägger en stor del av budgeten i början av planperioden, medan medel i slutet av perioden redovisas öppna för kommande prioriteringar eller som potter. Det innebär att några av de projekt som kommunen prioriterat i inspel till Region Västerbotten inte finns med för genomförande, men redovisade som möjliga projekt under senare delen av planperioden (efter 2030). Det gäller gång- och cykelvägar Täfteå – Innertavle samt Sörfors – Brännland, samt åtgärder på väg 364. Därutöver är en stor del av medlen avsatta till icke namngivna miljö-, trafiksäkerhets- och kollektivtrafikåtgärder samt medfinansiering av kommunala åtgärder. Medel finns även för samfinansiering med nationell plan för åtgärder som förstärker tillgängligheten till Umeå hamn.

Beslutsunderlag
Förslag till Länstransportplan för Västerbotten 2026 – 2037, Region Västerbotten
Förslag till yttrande över förslag till Länstransportplan, Stadsledningskontoret 2025-11-12

Beredningsansvariga
Thomas Lundgren

Beslutet ska skickas till
Region Västerbotten
Stadsledningskontoret, strategisk utveckling

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00919

Thomas Lundgren
Samhällsplanerare

2025-11-10 Dnr: KS-2025/00919

Region Västerbotten

Umeå kommuns synpunkter på förslag till Länstransportplan 2026 – 2037 Västerbottens län

Umeå kommun har tagit del av planförslaget och ser att den i huvudsak fångat de brister och behov som finns i länets infrastruktur. Vi noterar att planförslaget lägger en stor del av budgeten i början av planperioden, medan medel i slutet av perioden redovisas öppna för kommande prioriteringar eller som potter. Umeå kommun anser att det är en klok inriktning som ger förutsättningar för framdrift och flexibilitet. Det ställer dock krav på transparens och löpande dialog med kommunerna om förutsättningarna för olika projekt och hur prioriteringen mellan dem görs.

I övrigt har Umeå kommun följande synpunkter på planförslaget:

- **Viktigt med medel för ökad tillgänglighet till Umeå hamn**

Den redovisade insatsen 100 mkr för åtgärder som ökar tillgängligheten till Umeå hamn är mycket viktig för att möjliggöra utveckling och ökade godsvolymer i hamnen. Som framgår av planförslaget finns ett flertal brister och behov i järnvägsinfrastrukturen dokumenterade, vilka ligger till grund för en avsiktsförklaring mellan Umeå kommun och Trafikverket om ett flertal åtgärder. Det är viktigt att Region Västerbotten tillsammans med kommunen verkar för att medel från Trafikverkets budget frigörs för att genomföra dessa.

- **Bra med medel till resecentrum**

Medfinansieringen till Norrbotniabanans resecentrum i Sävar och Bureå är en viktig insats från regionen. Vi understryker vikten av att resecentrumen i Robertsfors och Skellefteå ska medfinansieras av den nationella transportplanen, men konstaterar att denna medfinansiering inte finns med i förslaget till nationell transportplan. Det är därför angeläget att Region Västerbotten tillsammans med kommunerna verkar för att medel för detta avsätts i den nationella planen.

Umeå Kommun

Postadress 901 84 Umeå
Besöksadress Skolgatan 31A
Tel växel 090-16 10 00 (växel)

Planering

Thomas Lundgren

thomas.lundgren@umea.se

- **Behov av att utreda förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid bro över Norrbotniabanan vid Dåva**

I samband med bygget av Norrbotniabanan medfinansierade Umeå kommun en breddning av väg 645:s (Hjåggmarksvägens) bro över järnvägen vid Dåva för att möjliggöra en gång- och cykelbana. Denna har inte färdigställts eftersom det inte finns någon anslutande gång- och cykelväg till bron. Den nuvarande situationen upplevs dock som bristfällig från trafiksäkerhetssynpunkt för oskyddade trafikanter. Dessa brister och möjliga åtgärder för att komma till rätta med dem bör utredas och, beroende på åtgärder, finansieras genom Länstransportplanen.

- **Utvecklade analyser önskvärt inför kommande planrevideringar**

Analysen av vissa objekt samt planens samlade effekter är kortfattad och översiktlig. Exempelvis innehåller jämställdhetsanalysen en del otydliga antaganden om män och kvinnors transportbehov, och tvärt emot vad som anges i planen är det fullt möjligt att göra kvantifiering av planens utfall utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

Vi inser dock att möjligheten till mer utbyggda analyser är en resursfråga och att förutsättningarna för det har varit begränsade i arbetet med planförslaget. Men inför kommande planrevideringar bör analyserna utvecklas, och Umeå kommun bidrar gärna i det arbetet.

- **Åtgärder i slutet av perioden och prioriterade utredningar**

Sammanställningen av gång- och cykelåtgärder (tabell 5) för genomförande 2030 och framåt bör kompletteras med gång- och cykelväg mellan Stöcke och Ström. En åtgärdsvalsstudie genomförs nu och det är högst sannolikt att en sådan åtgärd kommer att föreslås.

Planförslaget redovisar också ett antal prioriterade utredningar som bör genomföras för att det ska finnas planmogna projekt att lägga in i nästa revidering av länstransportplanen. I Umeå kommuns förslag till åtgärder för genomförande i länstransportplanen lyftes ett antal åtgärder/brister, som inte tidigare utretts, för genomförande i slutet av planperioden. Det gäller bl.a. Ersbodarondellen, Västerslättsrondellen samt trafikplats på norra länken. För dessa finns det behov att utreda hur redovisade brister kan åtgärdas.

Umeå kommun ser att dessa brister bör ingå i en större utredning om hur genom- och förbifartstrafiken genom/förbi Umeå tätort ska lösas, på kort, medellång och lång sikt. Utmaningarna kring detta har tydliggjorts i kommunens och Trafikverkets gemensamma utredning ”Strategisk systemsyn och gemensamma planeringsförutsättningar för Umeå tätort”. Utredningen bör därför redovisas som prioriterad i länstransportplanen.

Vi ser också att planen redovisar följande prioriterade utredningar:

- Föreningen Blå Vägen har genom projekt Västerbotniabanan tagit fram ett bra underlag för prioritering av åtgärder på järnvägssträckan mellan Hällnäs-Storuman. Motsvarande underlag finns inte för prioritering av åtgärder längs E12 och bör därmed tas fram.
- 2017 gjorde Trafikverket en ÅVS för hela E12-stråket som sträckte sig in i Norge och Finland. Denna ÅVS bör uppdateras med tanke på det nya geopolitiska läget och E12-stråkets funktion som försörjningsstråk.

Hans Lindberg
Kommunstyrelsens ordförande (s)

Elin Pietroni
Stadsdirektör

Länstransportplan 2026–2037 Västerbottens län

Remissversion

region västerbotten

INNEHÅLL

1. INLEDNING 2
2. PLANERINGSUPPDRAGET 3
   2.1. Ekonomiska ramar 3
   2.2. Vad styr upprättandet av länsplanen? 4
   2.3. Länsplanens inriktning och planeringsförutsättningar 7
3. REGIONALA MÅL FÖR TRANSPORTSYSTEMET 7
4. TRANSPORTSYSTEMET -NUVARANDE INFRASTRUKTUR OCH BEHOV 8
   4.1. Fungerande infrastruktur- en förutsättning för samhällsutveckling 9
   4.2. Ett robust och kapacitetsstarkt vägnät 9
   4.3. Järnvägssystemet länkar samman Västerbotten med världen 12
   4.4. Flyget 14
   4.5. Hamnarna 15
   4.6. Kollektivtrafiken 17
   4.7. Gång och cykel 18
5. ÅTGÄRDSPLANERING 19
6. STRATEGISK INRIKTNING OCH PRIORITERINGAR 20
7. ÅTGÄRDSKATEGORIER 21
8. ÅTGÄRDER OCH FÖRDELNING AV INVESTERINGSMEDEL 24
   8.1. Prioriterade åtgärder- investeringar över 75 Mkr 26
   8.2. Gång och cykelåtgärder längs statligt vägnät 29
   8.3. Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät 30
   8.4. Kollektivtrafikåtgärder längs statligt vägnät 31
   8.5. Övrig finansiering 32
9. Behov av utredningar 33
10. Effektbedömning och måluppfyllelse 34
11. Planens bedömda effekt 35
   11.1. Effekter på transportpolitiska mål 35
   11.2. Funktionsmålet om tillgänglighet 35
   11.3. Jämställdhet 36
   11.4. Hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa 36
12. Samlad miljöbedömning 37
   12.1. Strategiska vägval och alternativa inriktningar av planen 38
   12.2. Sammanfattande bedömning 38
   12.3. Riktningsanalys 38

region västerbotten

1. INLEDNING

Västerbotten är ett län där människor trivs, utvecklas och vill stanna kvar. Med 280 000 invånare år 2025 och en lång period av befolkningstillväxt är det tydligt att länet erbjuder goda livsvillkor och i en tid där kreativitet, kunskap och samverkan är avgörande för regional utveckling, är människorna Västerbottens viktigaste resurs. Detta bekräftas i den senaste mätningen av BRP+, ett breddat mått på regional utveckling som inkluderar livskvalitet tillsammans med ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Västerbotten har det högsta indexvärdet för livskvalitet i hela Sverige, 73 jämfört med rikssnittet på 46. Även i den samlade hållbarhetsbedömningen placerar sig länet i toppskiktet, med det tredje högsta värdet bland alla län. Resultaten visar att Västerbotten har ett starkt utgångsläge för en fortsatt stark regional utveckling.

Världen omkring Västerbotten förändras snabbt och påverkar hela länet. Globala konflikter, geopolitiska spänningar och ett ökat säkerhetshot påverkar trygghet, beredskap och framtidstro. Sveriges medlemskap i NATO innebär nya förutsättningar för totalförsvaret, samtidigt som hotbilden breddas från militära angrepp till cyberattacker, desinformation och terrorism. Under senare år har klimatförändringar, nya handelsvägar och stormaktsintressen skapat en mer osäker säkerhetspolitisk situation som ställer nya krav på transportinfrastrukturen och i viss mån ritar om kartan.

För att Västerbotten ska kunna fortsätta att vara en attraktiv plats att bo och verka på blir de funktionella kopplingarna mellan platser är avgörande. Pendling, handel, utbildning och besöksnäring binder samman olika delar av länet. Att förstå kopplingarna är centralt för att kunna ta vara på hela länets potential. Varje plats har unika förutsättningar som behöver beaktas och samtidigt behöver man bygga ett sammanhängande system där olika platser kan stärka varandra. Västerbottens framtid formas inte av enskilda platser utan av hur dessa platser hänger ihop.

Transportsystemen omfattar den fysiska infrastrukturen i form av vägar, gång- och cykelbanor, järnvägar, flygplatser samt farleder och hamnar. För ett fungerande transportsystem behövs även fordon, resecentrum, hållplatser och tekniska lösningar som på olika sätt underlättar användningen. Att det finns ett brett och väl fungerande transportsystem samt en digital infrastruktur, som knyter ihop städer, lands- och glesbygder i Västerbotten med varandra och vidare till omvärlden, är en nyckelfaktor för att kunna nå målen i de övriga prioriteringarna. Att förstå kopplingarna är centralt för att kunna ta vara på hela länets potential. Varje plats har unika förutsättningar som behöver beaktas och samtidigt behöver man bygga ett sammanhängande system där olika platser kan stärka varandra. Västerbottens framtid formas inte av enskilda platser utan av hur dessa platser hänger ihop.

2. PLANERINGSUPPDRAGET

Regeringen beslutade den 20 mars 2025 att ge Trafikverket i uppdrag att upprätta nationell transportplan för investeringar på järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet. Samtidigt gavs Region Västerbotten i möjlighet att revidera den regionala länsplanen för transportinfrastruktur som pekar ut den långsiktigt strategiska inriktningen för hur länets transportsystem ska utvecklas och vilka prioriteringar och investeringar man avser genomföra perioden 2026-2037. Direktivet fastslår att den av regionen upprättade regionala transportinfrastrukturplanen ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till uppfyllanden av de transportpolitiska målsättningarna samt klimatmålen. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

Parallellt med detta arbete upprättar Trafikverket nationell transportplan för investeringar på järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet. Tillsammans med Nationell plan för transportsystemet visar den regionala transport infrastrukturplanen vilka investeringar som ska göras i Skåne och hur statens pengar ska fördelas på den regionala infrastrukturen under kommande tolvårsperiod. Planen ska bidra till att möjliggöra infrastruktur till en hållbar utveckling av transportsystemet.

Tillsammans med Nationell plan för transportsystemet visar den regionala transport infrastrukturplanen vilka investeringar som ska göras i Västerbotten och hur statens pengar ska fördelas på den regionala infrastrukturen under kommande tolvårsperiod. Planen ska bidra till att möjliggöra infrastruktur och till en hållbar utveckling av transportsystemet.

2.1. EKONOMISKA RAMAR

Planeringsramen för länstransportplanen i Västerbotten uppgår för planperioden 2026-2037 till 1 708 miljoner kronor vilket innebär en genomsnittlig årlig ram på knappt 142 miljoner kronor. Motsvarande ram för föregående period (år 2022–2037) var 1054 miljoner. Ramen är fördelad på tre perioder för de 12 år som planen gäller år 1–4, år 5–8 och år 9–12 och fördelningen mellan perioderna framgår av tabell 1. Det verkliga budgetutfallet för planen i genomförandet påverkas av hur den löpande infrastrukturplaneringen löper på över tid samt Trafikverkets årliga budgettilldelning av regeringen samt Trafikverkets verksamhetsplanering.

Tabell 1. Fördelning av medel per åtgärdskategori – per fyraårsperiod och totalt – i länstransportplan 2026-2037 Västerbottens län

Åtgärdskategori	2026-2029 mkr	2030-2033 mkr	2034-2037 mkr	2026-2037 Totalt mkr
Väg/Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder	324	191	185	700
Gång- och cykelväg	310,5	80	46,5	437
Kollektivtrafikåtgärder	75	120	205	400
Medfinansiering enskilda vägar	19	16	16	51
Samfinansiering nationell plan	20	50	50	120
Fördelning mellan perioder (Angivet i Mkr)	**748,5**	**457,0**	**502,5**	**1708**

Den ekonomiska planeringsram som tilldelats Region Västerbotten för perioden 2026–2037 är drygt 60 procent högre än planeringsramen för föregående period 2022–2033. Inför denna planomgång har medfinansiering från den nationella planen till trafiksäkerhetshöjande åtgärder som mitträckesseparering av vägar och cykelåtgärder upphört. Det har tidigare varit möjligt att få medfinansiering med upp till 50 procent för dessa åtgärder. Att bygga om vägar till mötesfria där trafikflödena är höga för att öka trafiksäkerheten kostsamt. Region Västerbotten beklagar att möjligheten till medfinansiering upphört och konstaterar att utbyggnaden av mötesfria vägar längs det statliga regionala vägnätet riskerar att avstanna.

Därtill har kostnaderna för investeringar i transportinfrastrukturen skenat och medfört att de objekt som genomförts blivit avsevärt dyrare än vad kalkylerna visat till följd av det ekonomiska världsläget. Sett till detta kan det konstateras att de medel som tilldelats länsplanen, oaktat en historiskt stor ökning av den ekonomiska ramen, på intet sätt är tillräckliga för att kunna genomföra det åtgärder i transportsystemet som skulle behövas och att en stor del av ökningen äts upp av ovan nämnda orsaker.

2.2. VAD STYR UPPRÄTTANDET AV LÄNSPLANEN?

Region Västerbotten har regeringens uppdrag att planera för den regionala transportinfrastrukturen. I Region Västerbottens uppdrag som länsplaneupprättare ges möjlighet att, efter direktiv från regeringen, upprätta förslag till en regional för transportinfrastruktur. Hur länstransportplanen ska upprättas och vad som kan finansieras styrs av *”Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur”.* Länstransportplanen ska ange den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur för kommande tolvårsperiod och i den fastställs prioriteringar för en trafikslagsövergripande plan som ska bidra till en långsiktigt hållbar utveckling av infrastrukturnätet. Planen ska samla, tydliggöra, konkretisera och ge en inriktning för Västerbottens transportsystem avseende användning, utveckling och effektivare nyttjande av infrastrukturen. I förordningen framgår

det även att länsplanen ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven för respektive region och ska omfatta:

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
- Åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilken statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
- Åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen.

Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur. Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar enligt förordning (2010:137).

Planen ska omfatta investeringar i statliga regionala vägar vilket innefattar samtliga statliga vägar, förutom E4, E12 och väg E45. Dessa ingår i det nationella stamvägnätet och investeringar för dessa fastställs i den nationella planen. Det regionala vägnätet innefattar även gång- och cykelvägnätet samt kollektivtrafikanläggningar. I Länstransportplanen avsätts även medel för statlig medfinansiering av miljö- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs det kommunala vägnätet, medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar och medfinansiering av åtgärder i det enskilda vägnätet.

Däremot innefattar länstransportplanen inte drift- och underhållsåtgärder, bärighetsåtgärder eller vidmakthållande av transportsystemet utan dessa poster hanteras via den nationella transportplanen. Planerna ska bidra till en långsiktigt hållbar utveckling av landets transportinfrastruktur. Planeringen av transportsystemet är ett komplext område som kräver att många aktörer samverkar och för dialog i syfte att skapa en god helhetslösning och samsyn kring utvecklingen av transport-infrastruktursystemet.

Till grund för planeringen finns ett antal kriterier, riktlinjer och mål att förhålla sig till och dessa beskrivs förutom i förordningen, i inriktningsunderlaget och dels i infrastrukturpropositionen som sedan mynnar ut i ett regeringsdirektiv att upprätta nationell och regionala planer för transportinfrastrukturen.

Inriktningsunderlaget för planperioden 2026-2037 presenterades av Trafikverket i januari 2024. I inriktningsunderlaget beskrivs myndighetens förslag för den långsiktiga inriktningen för utvecklingen av infrastrukturplaneringen. Trafikverket anser sammantaget att det är

angeläget att:

- rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen
- vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot
- hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga

Inriktningsunderlaget gick ut på remiss och Region Västerbotten fick möjlighet att ge sin syn på underlaget. Tillsammans med dessa svar utgör inriktningsunderlaget det formella beslutsunderlaget till regeringens infrastrukturproposition.

I oktober 2024 presenterade regeringen proposition ”Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera”. Propositionen fastslår inriktning samt ramarna för den nationella transportinfrastrukturplanen 2026–2037. Av propositionen framgår den ekonomiska ramen och inriktningen på satsningar i transportinfrastrukturen för planperioden år 2026–2037. Planeringsramen för planperioden är 1171 miljarder kronor, vilket är en ökning med 372 miljarder kronor jämfört med planeringsperioden år 2022–2033. Medlen skall enligt propositionen fördelas som följer:

- Utveckling av transportsystemet: 607 miljarder kronor
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga järnvägar: 210 miljarder kronor
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar: 357 miljarder kronor

I mars 2025 presenterade regeringen sitt direktiv till åtgärdsplanering och uppdrog till Trafikverket och länsplaneupprättarna att initiera åtgärdsplaneringen och ta fram nationell plan och regionala planer för utveckling av transportsystemet. Direktivet fastslår de preliminära ramarna för den regionala transportinfrastrukturen och övriga krav som åtgärdsplaneringen ska eller bör uppfylla. Regionerna ska redovisa sina planer till regeringen senast den 20 januari. Direktivet fastslår att den av regionen upprättade regionala transportinfrastrukturplanen ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till uppfyllanden av de transportpolitiska målsättningarna samt klimatmålen. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet. Utöver vad som anges i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska följande redovisas i de regionala transportplanerna:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. I planen ska objekt som beräknas kosta över 75 miljoner kronor finnas

namngivna medan åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor inte behöver anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

Samtidigt innebär samordningen att viss flexibilitet behöver finnas i planen och planeringen. Detta möjliggör ett mer effektivt och hållbart förverkligande av länets transportplan.

2.3. LÄNSPLANENS INRIKTNING OCH PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Denna plan är en revidering av Länstransportplan Västerbotten 2022-2033 och eftersom planen är tolvårig och revideras vart fjärde år innebär det att redan beslutade men ej genomförda objekt flyttas med till den nya planen.

3. REGIONALA MÅL FÖR TRANSPORTSYSTEMET

Länstransportplanen är ett medel för att uppnå såväl nationella som regionala mål och strategier och tar sin utgångspunkt i såväl transportpolitiska mål som regionala strategier och planer. Målet med länstransportplanen är att, utifrån Västerbottens förutsättningar, utveckla och upprätthålla en väginfrastruktur som skapar goda livsmiljöer och möjliggör hållbara transporter i länet och på bästa sätt fördela resurser för utveckling av transport-infrastrukturen i Västerbotten.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att ge människor och gods en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Västerbotten är Sveriges näst största län och präglas av långa avstånd. I Västerbottens län bor närmare 280 000 invånare, varav ungefär 80 procent bor i kustkommunerna. Det finns en stark och växande tjänstesektor som är kopplad både till de traditionella basnäringarna och nya branscher. Gruv-, skogs-, energi- och besöksnäringen är exempel på viktiga tillväxtsektorer i näringslivet som är beroende av god infrastruktur.

Region Västerbotten ska verka för att man ska kunna bo och verka i hela länet genom att:

- ha en hög standard på vägarna vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet
- ha ett väl fungerande järnvägssystem för såväl gods- som personresor
- ha goda flygförbindelser till- och från länets flygplatser
- ha en god tillgänglighet till kollektivtrafik genom satsningar på bytespunkter, hållplatser och resecentrum
- fortsatta satsningar på att bygga ut gång- och cykelinfrastrukturen
- bidra till att minskade fossila utsläpp från fordon och att klimatmålen uppnås

4. TRANSPORTSYSTEMET -NUVARANDE INFRASTRUKTUR OCH BEHOV

En ny kartläggning som gjorts av Accelerationskontoret visar att det pågår eller planeras investeringar i svensk industri till ett värde av 803 miljarder kronor i nyetableringar, teknikskiften och expansioner i fossilfri stålproduktion, vätgas, batterifabriker och gruvor. Av dessa 803 mnkr investeras 517 mnkr i de 4 nordligaste länen. Det är investeringar för jobb, tillväxt, exportintäkter och ökad hållbarhet. Den omfattande industriella utvecklingen som pågår i norra Sverige är kopplad till fossilfri produktion och elektrifiering till gagn för klimatomställningen och gör att norra Sverige kan bli ledande i den klimatomställning som är på gång i hela världen. Etableringarna och expansionerna är en följd av flera samverkande faktorer. Den viktigaste är företagens beslut att ställa om till fossilfria processer eller ta fram produkter som stödjer en mer klimatanpassad utveckling. Det i sin tur är en kombination av att företagen ser ökade krav hos slutkonsumenterna och att de tar sitt ansvar för en mer hållbar utveckling.

Utöver de nya etableringarna finns omfattande kompetensförsörjningsutmaningar kopplat till den pågående generationsväxlingen. De största utmaningarna återfinns inom branscherna utbildning, hälsovård, sjukvård och social omsorg, men efterfrågan på kompetens är stor även inom industri och IT-sektorn. För att säkra tillgången på kompetens är det mycket viktigt att erbjuda möjligheter för både personer som behöver höja sin kompetensnivå, såväl som för personer som behöver utöka eller komplettera sina kompetenser. Det är inte bara Västerbotten som upplever en period av minskande befolkning i arbetsför ålder, det gäller samtliga regioner som inte ligger i närheten av storstäder. Små och medelstora företag i Västerbotten har en längre period visat på en stark tillväxt inom såväl befintlig som ny industri. Regionens stora företag agerar draglok för tillväxten som i sin tur skapar öppningar och möjligheter men även utmaningar för små och medelstora företag som idag har en unik möjlighet att möta de behov som uppstår och ta position som underleverantörer till dessa, i sig en språngbräda till ytterligare internationella marknader. För Västerbottens verksamheter och organisationer är det viktigt med tillgång till rätt kompetens för ökad konkurrenskraft och för att kunna tillhandahålla samhällsfunktioner i en region glest befolkade områden och långa avstånd. Detta ställer höga krav på ett väl fungerande, robust

och kapacitetsstarkt transportinfrastrukturnät som möjliggör för gods- och persontransporter såväl inom- som till och från länet med samtliga transportslag.

4.1. FUNGERANDE INFRASTRUKTUR- EN FÖRUTSÄTTNING FÖR SAMHÄLLSUTVECKLING

Fungerande infrastruktur är centralt för nationell och regional konkurrenskraft och attraktivitet. Infrastrukturplaneringen ska bidra till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara gods- och persontransporter i hela landet. Långsiktig samhällsplanering är ett viktigt verktyg för att med förutsägbarhet och systematik verka för att uppnå denna utveckling på nationell, regional och lokal nivå.

De regionala transportsystemen omfattar även sträckningen i öst–västlig riktning som knyter ihop Västerbotten med Norge och Finland via förbindelsen över Kvarken. I länets västra del finns anslutande kopplingar till det nationella väg-och järnvägssystemet i nord–sydlig riktning. Länets hamnar och terminaler har tillsammans med de fem flygplatserna med reguljär trafik, också strategisk betydelse för att upprätthålla god tillgänglighet för länet som helhet.
Kalla vintrar påverkar transportsystemens kvalitet och långa avstånd innebär stora investeringskostnader för underhåll och nyinvesteringar. Samtidigt finns ett behov av hög kvalitet i transportsystemet, för att minska restiderna för ett till ytan stort län. Därför behövs fysiska investeringar för att utveckla ett mer tillgängligt transportsystem, som behöver vara anpassade för förutsättningarna i Västerbotten samt dra nytta av den snabba teknikutvecklingen och utvecklingen av nya lösningar.

4.2. ETT ROBUST OCH KAPACITETSSTARKT VÄGNÄT

Västerbottens län har till följd av långa avstånd ett omfattande men glest vägnät med drygt 9 200 kilometer statlig väg och cirka 4 400 kilometerenskild väg med statsbidrag. Till detta kommer cirka 3 000 mil enskild väg utan statsbidrag. Under senare år har satsningarna på ett utbyggt vägnät för BK-4 på det funktionellt prioriterade vägnätet medfört att fler vägar i länet kunnat öppna upp för tyngre transporter. Men fortfarande är en stor del av vägtransportsystemet, framför allt anslutande vägar, inte byggt och dimensionerat för de laster som tillåts i dag. Detta innebär tillsammans med tjälsäkringsproblemen att en stor del av vägnätet har en oacceptabel standard.

Den undermåliga standarden på vissa vägar, framförallt i inlandet, medför allvarliga negativa konsekvenser för utvecklingsmöjligheterna i länet då ett rimligt fungerande vägsystem är en grundförutsättning dels för att kunna bosätta sig, dels för att kunna bibehålla och utveckla verksamheter i ett så geografiskt stort län som Västerbotten. Vägnätet har en avgörande betydelse för att länets orter ska kunna dra nytta av varandras styrkor och överbrygga befintliga svagheter såväl inom länet som mot angränsande län. Detta är särskilt viktigt i de mer glest befolkade delarna, där det också är svårt att skapa alternativa transportmöjligheter

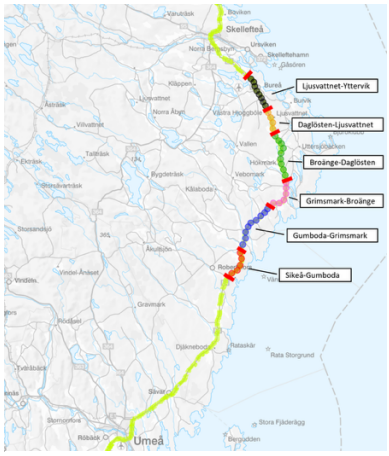
till bil och lastbil. Vägtransportsystemet i länet är relativt välutvecklat och vitt förgrenat, men har inte alltid högsta hastighetsstandard, trafiksäkerhetsstandard eller bärighetsklass. För Västerbottens län är vägnätets kvalitet nära sammankopplad med utvecklingsmöjligheterna inom bland annat besöksnäringen och skogsindustrin.

Europavägarna

Vägnätet i Västerbottens län innefattar de tre europavägarna E4, E12 och E45 som alla är viktiga stråk för regionen.

Väg E4

E4 har en stor betydelse för transportsystemets funktion i Västerbottens län och fungerar som en pulsåder för nord-sydliga transporter. På sträckan Umeå-Skellefteå pågår en ombyggnad av ett flertal sträckningar till mötesseparerad 2+1-väg. Två delsträckor saknas dock fortfarande i den nationella planen och är därmed ännu inte finansierade (Grimsmark-Broänge och Ljusvattnet-Yttervik) därtill pågår en fördjupad utredning för trafiklösningar på E4 vid Dåva/Umeå Eco Industrial Park. Byggandet av ringleden kring Umeå är nu så gott som klar och har haft en positiv effekt på framkomligheten och miljön i staden. Dock har vissa delar av systemet redan slagit i kapacitetstaket under de mest transportintensiva tiderna och kan komma att kräva åtgärder. Ett arbete för att få förbifart Skellefteå på plats pågår och åtgärden finns med som ett namngivet objekt i den nationella transportplanen. Anläggandet av förbifarten är av yttersta vikt för av såväl framkomlighets- som miljöskäl och blir en strategiskt viktig del av Skelleftetriangeln.



Figur 1. Genomförda och planerade delsträckor för mötesseparerin på väg E4 sträckan Umeå-Skellefteå

Väg E12

E12 sträcker sig mellan Mo i Rana i Norge fram till Helsingfors i Finland och knyter samman Norden i öst- västlig riktning. Vägen fyller en viktig funktion för tillgängligheten för Västerbottens läns inland samt för samverkan mellan kust och inland. E12 är en viktig transportled för pendling, råvarutransporter och turism samtidigt som den löper genom flera byar och där utgör en lokalgata. Stråket har i tider av ett oroligt omvärldsläge fått en allt viktigare betydelse som försörjningsstråk för kommuner och orter från Helgeland/Mo i Rana i väster till Vasa och Österbotten i öster. Målsättningen för aktörerna längs E12-stråket är

förbättrade förutsättningarna för en fungerande försörjningskorridor, vilket gynnar näringslivet, civilsamhället och försvaret både i fredstid och i händelse av kris och krig.

Det finns ett flertal trafiksäkerhets- och tillgänglighetsbrister längs väg E12 där exempelvis delar av sträckan Umeå -Vännäs har en ÅDT på 8000- 12 000 fordon per körbana (källa NVDB). Vägen har en mycket ojämn standard där vissa delar är utbyggda till 2+1 väg med mötesseparering och en hastighet på 110 km/h samtidigt som andra delar fått hastighetssänkningar till 60 km/h vilket gör flödet ojämnt med många hastiga inbromsningar. Tilläggas kan att sträckningen har en hög andel blandtrafik. Dels går vägen går genom mark som brukas vilket gör att andelen långsamgående arbetsfordon på sträckan tidvis är hög. Men det färdas även många A-traktorer, mopedförare och cyklister längs vägen vilket medför kilometerlånga bilköer under de mer intensiva trafiktimmarna då möjligheten att köra om är kraftigt begränsad. Vägens beskaffenhet gör den till en otrygg trafikmiljö och behovet av åtgärder är akut.

Väg 45

Inlandsvägen - väg E45 - har stor strategisk betydelse för Västerbottens läns inland. Dels på grund av dess betydelse för samverkan mellan inlandskommunerna inom och utom länet, dels som transportled för besöksnäringen till inlandet. Den har också stor betydelse för kopplingarna med Norge, samt utgör tillsammans med E4 länk i en. viktig kommunikationsled i ett nord-sydligt perspektiv. Dagens dåliga vägstandard är dock ett hinder för att Inlandsvägen skall kunna fylla sin funktion. Även här ligger ett latent hot i form av ytterligare hastighetsnedsättningar som skulle innebära allvarliga regionförminskande konsekvenser i en redan gles del av Sverige. Därför blir den för Västerbottens län mest väsentliga åtgärden därför att säkerställa nuvarande hastighetsnivå och fullgott drift- och underhåll för E45:an.

Statliga vägnätet

Västerbottens län har cirka 10 procent av Sveriges statliga vägnät. Utöver europavägarna och delar av det regionala vägnätet är transportarbetet relativ måttligt. Samtidigt har dessa mer lågtrafikerade vägar en mycket viktig funktion för de medborgare och näringsliv som använder sig av dem. Drift- och underhållsåtgärderna av dessa vägar är av störst betydelse och behöver säkerställas. Medlen för drift och underhåll hanteras av Trafikverket inom ramen för den nationella transportplanen. Då många av vägarna i grunden inte byggts för den allt tyngre godstrafiken, har en bytande del av vägkapitalet brutits ned under senare decennier utan att tillräckliga medel först till drift och underhåll. Om man till detta lägger att senaste årens ändrade väderförhållanden med mildare vintrar, som en del bedömer är kopplade till klimatförändringarna, slits vägnäten än hårdare. Det innebär att om inte ökade resurser förs till drift och underhåll av vägnätet riskeras stora kapitalvärden och till slut.

Vägnätet är, särskilt avseende det finmaskiga, av undermålig kvalitet och standard vilket skapar tillgänglighetsproblem. Det finns en stark oro att vägnätet under kommande planperiod kommer att försämras ytterligare om inte mer medel avsätts för vidmakthållande.

Enskilda vägnätet

I länet finns ett mycket omfattande nät av enskilda vägar. Det enskilda vägnätet i Västerbottens län är cirka tre gånger längre än det statliga. Större delen är skogsbilvägar, men närmare 300 mil har direkta funktioner för bofasta. Vägarna har, liksom det lokala vägnätet, stor betydelse för rekreation och friluftsliv, samt för enskilda individers resmöjligheter och för exempelvis skogsbrukets och gruvnäringens transporter. Trafikverket betalar ut statligt driftbidrag till enskilda vägar bland annat för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygd. De statliga bidragen för drift och underhåll som ges till enskilda vägar följer dock inte kostnadsutvecklingen, vilket medför successivt försämrad standard. Investeringsbehoven är stora, men då 30 procent skall finansieras av vägförening eller kommun, innebär detta behov av medel som är svåra att uppbringa. Detta innebär en stor risk att nödvändiga reinvesteringsåtgärder uteblir, med försämrad funktion som följd.

4.3. JÄRNVÄGSSYSTEMET LÄNKAR SAMMAN VÄSTERBOTTEN MED VÄRLDEN

Bristerna i järnvägssystemet är på sina håll mycket stora, det finns ett flertal flaskhalsar där avsaknaden av en kustnära modern järnväg mellan Umeå och Luleå, dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö samt avsaknaden av elektrifiering av Tvärstråket Hällnäs- Storuman är bara några.

Stambanan genom övre Norrland sträcker sig genom länet i nord-sydlig riktning och har en stor betydelse för övre Norrland och Sverige som helhet. Betydande godsmängder till- och från övre Norrland fraktas längs denna. I nord-sydlig riktning finns även Inlandsbanan och Botniabanan. Dessa kompletteras i och med färdigställandet av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå där den första etappen är påbörjad. Norrbotniabanan är en viktig länk som idag saknas, bland annat för att stärka kapaciteten vad gäller godstransporter och för att förbättra människors mobilitet.

De nord-sydliga järnvägsstråken kompletteras i öst-västlig riktning av tvärbanorna Storuman-Lycksele-Hällnäs, Bastuträsk-Skellefteå-Skelleftehamn och Umeå-Holmsund,

Det finns stora brister i järnvägssystemet i form av avsaknad av elektrifiering på vissa sträckor, brister i signal- och säkerhetssystem, bristande bärighet, brist på mötesplatser och uppställningsspår samt behov av dubbelspår på vissa sträckor.

Västerbotniabanan/ tvärbanan Hällnäs-Storuman har en betydande funktion i järnvägssystemet och är en mycket viktig länk i det öst-västliga stråket både när det gäller godstransporter och arbetspendling. Sträckan trafikeras idag med diesellok då den saknar

elektrifiering vilket är negativt såväl när det gäller transporter som ur miljö och klimathänseende. En elektrifiering av tvärbanan Hällnäs-Storuman är nödvändig för att uppnå full effekt av Norrbotniabanan och för att få ett välfungerande sammanlänkat järnvägssystem. Region Västerbotten har via länstransportplanen tidigare finansierat en järnvägsplan mellan Hällnäs och Lycksele för att möjliggöra en elektrifiering av stråket i närtid. Region Västerbotten har även samfinansierat ett triangelspår i Storuman som länkar samman tvärbanan med Inlandsbanan på ett effektivt sätt och avsätter i denna plan investeringsmedel för kapacitetshöjande åtgärder med fokus på plankorsningar. Detta i syfte att bidra till att en elektrifiering av banan kommer till stånd.
Inlandsbanan, som ägs av staten men förvaltas av Inlandsbanan AB, har betydelse för godstransporter av främst skogsråvara och länkar samman till det övriga järnvägssystemet via sina tvärbanor. Under sommartid pågår också en relativt omfattande turisttrafik som har stor betydelse för besöksnäringen i Västerbottens inland.

Holmsundsbanan sträckan Gimonäs-Umeå hamn sammanlänkar stomnätet med regionens enda av EU utpekade strategiska hamn med TEN-T status och via järnvägsterminalen ute på Hillskär så länkas färjeförbindelsen mellan Vasa och Umeå ihop med det svenska järnvägssystemet. Stråket har också lyfts fram som betydelsefullt för totalförsvaret. Sträckan trafikeras idag av godstrafik men ambitionen från kommunen och Norrtåg är att utvidga persontrafiksystemet till Holmsund. Holmsundsbanan har idag brister vad gäller kapacitet och bärighet. Signalsystemet behöver också utvecklas och därtill finns ett antal plankorsningar som behöver byggas bort. Tillika som banorna till Piteå hamn och Skellefteå hamn har upprustats så behöver banan ut till Umeå hamn rustas för att klara kraven på ökade volymer, framtida persontrafik, EU:s intentioner att knyta de strategiska hamnarna till huvud nätet samt behoven vid kris och krig.

EU arbetar för att det ska finnas fungerande gods- och passagerarflöden i hela Europa. EU-kommissionen, medlemsstaterna och vårt grannland Norge har tillsammans pekat ut ett gemensamt transportnät, TEN-T, som är avgörande för att stärka EU:s konkurrenskraft och göra det möjligt för alla medborgare och företag att ta del av den inre marknaden. Botniska korridoren, som bland annat, innefattar den ännu ej färdigbyggda Norrbotniabanan är en viktig del av det europeiska stomnätet för transporter (TEN-T) som knyter samman Europa. Botniska korridoren utgör Sveriges enda järnvägskoppling till Finland, och är en av EU:s viktigaste kopplingar till Norge och Arktis via Malmbanan. Botniska korridoren kopplar även samman norra Sverige med den europeiska kontinenten och sedan sommaren 2021 ingår den Botniska korridoren i Scandinavian–Mediterranean Corridor som är en del av EU:s stomnät. Transportnätet ska erbjuda snabba och konkurrenskraftiga transporter på järnväg genom hela Europa. För att uppnå detta har Sverige förbundit sig att till 2030 bygga bort kvarvarande flaskhalsar i stomnätet där Norrbotniabanan är en mycket viktig del.

Norrbotniabanan är en 27 mil lång järnväg som är under produktion där första sträckan mellan Umeå och Dåva planeras vara klar för drift kvartal fyra 2026. Den ingår i den Botniska korridoren som i sin tur är en del av det europeiska stomnätet TEN-T. Banan kommer att gå mellan Umeå och Luleå, över Robertsfors, Skellefteå och Piteå. Norrbotniabanan byggs med modern standard som tillåter både snabba och tunga transporter. Norrbotniabanan kommer att göra det möjligt för både persontrafik och godstransporter längst kusten. Den kommer att öka kapaciteten för godstrafik och sänka transportkostnaderna. Restiden mellan Umeå och Luleå kommer att halveras.

Införandet av det europeiska tågsäkerhetssystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) innebär vissa förbättringar men utgör samtidigt ett potentiellt hinder för vissa tågoperatörer på grund av de relativt höga kostnaderna i förhållande till nyttan. Detta kan innebära en suboptimering när det gäller nyttjandet av de delar som enbart förlitar sig på ERTMS som signalsystem.

För att kunna möta prognostiserade ökningar av persontransporter och godsflöden på järnvägen som helhet krävs investeringar i järnvägsnätet. Utöver det som nämnts ovan utgör sträckan Umeå C-Umeå Ö redan idag en kritisk flaskhals i järnvägssystemet. Avsaknaden av dubbelspår på sträckan ställer redan nu till med stora problem och under de närmsta åren bedöms problemet att eskalera. I Umeå har de intermodala volymerna ökat dramatiskt under de senaste tre åren och på Umeå kombiterminal hanterades närmare 100 000 TEU under 2024. I järnvägsnoden Umeå saknas kapacitet för tågbildning och vagnsuppställning. Därtill svarar inte spåranläggningarna mot kraven om att hantera 630 m långa tåg och än mindre att möta EU:s krav på hantering av 740 m långa tåg.

4.4. FLYGET

Flyget är av stor betydelse för Västerbotten och norra Sverige eftersom regionen präglas av långa avstånd och en gles befolkning. Snabba flygförbindelser och möjlighet till över dagenresor gör det möjligt att knyta samman området med resten av landet och världen, vilket är avgörande för både näringsliv och privatpersoner. Företag inom exempelvis gruv-, skogs- och energibranschen är beroende av internationella kontakter, och forskningen vid Umeå universitet behöver goda kommunikationer för att locka studenter och samarbetspartners. Även sjukvården är starkt knuten till flyget, då universitetssjukhuset i Umeå fungerar som regionsjukhus för hela norra Sverige och många patienter behöver resa dit.
Under senare är har trenden varit att inrikesflyget minskar till följd av bland annat flygskam och resepolicys begränsar flygresor. Effekten av detta blir medför problem för norra Sverige där vi redan upplevt negativa effekter i form av färre avgångar och minskat antal flygstolar.

Detta får till följd att tillgängligheten försämras när restiderna blir längre, vilket påverkar både företag, forskning och sjukvård som är beroende av snabba resor. Näringslivet riskerar att tappa konkurrenskraft och får svårare att rekrytera kompetens, samtidigt som turismen drabbas när regionen blir svårare att nå. Detta kan i sin tur bromsa den regionala utvecklingen och öka klyftan mellan norra och södra Sverige.

Västerbotten ligger i framkant när det gäller utveckling av fossilfritt flyg. Ett flertal projekt kring el-flyg har bedrivit och bedrivs och i Skellefteå pågår en banbrytande satsning på e-SAF (Electro-Sustainable Aviation Fuel) – ett syntetiskt, hållbart flygbränsle som kan bli en avgörande pusselbit i flygets klimatomställning. Genom att kombinera regionens starka tillgång till förnybar energi, teknisk innovationskraft och industriell tradition, positionerar sig Västerbotten som en ledande aktör i utvecklingen av fossilfritt flyg.

Åtgärder för att ställa om till mer långsiktigt hållbara drivmedel pågår. Ett exempel på omställningen är den snabba utvecklingen inom el flyg och drönarverksamhet. Redan idag Ett annat exempel är utvecklingen av drönare där Skellefteå har byggt en Drone-port. Ny teknik och elektrifiering av luftfarten kan bidra till ett mer hållbar tillgänglighet i länet. Detta kan komma att medföra behov av en utveckling av infrastruktur på flygplatserna både vad gäller möjligheten att tillhandahålla flera olika typer av bränslen men även landningsplatser för drönare.

4.5. HAMNARNA

Umeå hamn

Umeå hamn är en av de största hamnarna i norra Norden med en årlig godshantering på cirka 2,6 miljoner ton 2024. Hamnen ingår som övergripande hamn i EUs strategiska nätverk TEN-T. Umeå hamn är en diversifierad hamn som hanterar ett brett spektrum av relativt högvärdigt gods. Ungefär hälften av de produkter som passerar hamnen är olika typer av skogsprodukter såsom kraftliner, sågade trävaror och returfiber. Därtill finns det ett antal produkter där Umeå hamn är försörjningshamn för norra Sverige såsom fossila bränslen till det civila flyget och för privat bruk, bitumen, cement och foder. Därutöver hanterar Umeå hamn olika projektlaster som exempelvis vindkraftverk, byggmoduler och andra insatsvaror som försörjer det regionala samhällsbygget. Hamnen ligger strategiskt vid Kvarken och den naturligt kortaste vägen över till Vasa men erbjuder även reguljära transporter till bland annat London, Rotterdam och Kiel. Umeå hamn är en året runt hamn och har tack vare sitt geografiska läge i stort sett isfria förhållanden.

Förbindelsen mellan Umeå och Vasa trafikeras sedan hösten 2021 av städernas gemensamma färja M/S Aurora Botnia. Med den nya färjan har trafiken utvecklats med en betydlig ökning av både godsvolymer och antalet passagerare. Färjan som räknas som en av världens mest

miljövänliga, drivs av el och förnybara bränslen. Färjeförbindelsen utsågs 2025 till den första gröna sjöfartskorridoren inom EU.

En upprustning och utveckling av Umeå hamn pågår där ca 1,4 mdr investeras för att kunna ta emot större och mer djupgående fartyg, hantera större godsvolymer samt möjliggöra för sjöfartens omställning. De centrala delarna av projektet Nordporten utgörs av upprustade och utvecklade kajer i det som kallas inre hamnen samt breddning och fördjupning av farleden och hamnbassängen. Prognosen för hanterade godsvolymer i Umeå hamn anger en fördubbling till 5 miljoner ton/år fram till 2030. I dessa volymer ligger nya varugrupper som bland annat insatsvaror till den nya gröna industrin i norra Sverige, RDF(sopor), stålskrot, malm och förnybara bränslen. Därtill utgör transittrafik till/från mellersta Finland en stor potential.

Försvaret har pekat ut Umeå som en strategisk logistisk nod där hamnen är en viktig del. En kapacitetsstark järnvägskoppling mellan hamnen och det övergripande nätet är därmed viktig, vilket också ligger i linje med EU:s intentioner för de strategiska hamnarna.

Port of Skellefteå

Skellefteå hamn är en året runt-hamn nom hamnområdet lastas och lossas varje år ca 1,6 miljoner ton gods, vilket gör hamnen till en av Sveriges 20 största. Volymerna består i huvudsak av bulk och skogsprodukter, smältmaterial och färdigprodukter till/från Rönnskärsverken samt stålämnen, skrot och sågade trävaror. Hamnen har kort insegling och goda förbindelser med både E4:an och stambanan, vilket gör hamnen attraktiv för många industrier. En annan viktig fördel är dess närhet till hamnar i norra Finland.

Skellefteå Hamn är även omlastningsterminal för allt gods som kommer och går med järnväg till Skellefteå. Det lastas även container på järnväg för vidaretransport ut i världen.

För närvarande pågår en utveckling på norra sidan inför den kaj som ska byggas 2024. Hela området kommer att bli ca 15 ha stort och en kaj på ca 275 meter har börjat projekteras. I detta område kan Port of Skellefteå erbjuda lagring och logistikfunktioner.

Närheten till batterifabriken och nya industrietableringar och industriområden har möjliggjort för Wallenius/Sol att trafikera Port of Skellefteå med veckotrafik för container och roro. Hamnen förbättrar även möjligheterna att kunna utveckla järnvägs-verksamheten med nya stickspår och lastplatser, till viss del redan nu men framför allt till när Norrbotniabanan är färdigbyggd.

4.6. KOLLEKTIVTRAFIKEN

Den fysiska transportinfrastrukturen har stor betydelse för tillgänglighet och hållbart resande i länet. Järnvägar, vägar, gång- och cykelvägar, hållplatser och resecentrum samt deras kvalitet påverkar vilken kollektivtrafik som kan bedrivas, hur attraktiv trafiken är och hur tillgängliga olika delar av länet blir. Hållplatser, resecentrum, buss- och tågstationer är dessutom kollektivtrafikens "skyltfönster" och en viktig del av många människors livsmiljö och vardag. För att uppnå ökad tillgänglighet och en större andel hållbart resande i länet är det därför strategiskt viktigt att utveckla den transportinfrastruktur som kollektivtrafiken använder. Norrbotniabanans byggande Umeå-Skellefteå ställer krav på satsningar i resecentrum under perioden. Det finns ett stort behov att lyfta kvalitén på länets hållplatser, resecentrum och busstationer.

Delar av transportinfrastrukturen delar kollektivtrafiken med till exempel privatbilstrafik och godstrafik. Andra delar av infrastrukturen är särskilt tillägnad kollektivtrafiken, framför allt busshållplatser, plattformar, resecentrum och busstationer. Länets kollektivtrafikutbud, resandeunderlag och kollektivtrafikens infrastruktur beskrivs i länets regionala trafikförsörjningsprogram Regionalt trafikförsörjningsprogram 2025-2031. Programmet innehåller även de mål och strategier som styr utvecklingen av länets regionala kollektivtrafiksystem.
Mål för den regionala kollektivtrafiken i Västerbotten:

- Mål 1. Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet är 25 % år 2035. Delmål för 2031 är 20 %.
- Mål 2. Andelen fordonskilometer som sker med förnybart drivmedel i allmän kollektivtrafik uppgår till 100 % år 2030.
- Mål 3. Minst 90 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 60 minuter med ett utbud om minst 10 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 87 % av invånarna.
- Mål 3. Minst 97 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 120 minuter med ett utbud om minst 3 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 93 % av invånarna.
- Mål 4. Den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar.
- Mål 5. Andelen resenärer som anser att det är attraktivt att åka med kollektivtrafiken i Västerbotten ska öka till 69 % år 2035. Delmål 67 % år 2031.

Region Västerbotten har utvecklat arbetet med hållplatsbrister och hållplatsåtgärder och samarbetet med Länstrafiken, Trafikverket och kommunerna kring dessa. En hållplatshandbok har tagits fram för att underlätta anläggandet och det finns en så kallad hållplatsbristlista som uppdateras årligen i samråd med kommunerna. Därutöver anordnar Trafikverket regelbundna möten för att diskutera hållplatsbristerna och planera insatser.
Genom länstransportplanen kan åtgärder i kollektivtrafikens infrastruktur genomföras. Framför allt gäller detta genom:

• Medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar. Denna kategori kan användas för medfinansiering upp till 50 procent av investeringskostnaden för exempelvis hållplatser efter kommunala vägnätet samt för busstationer och resecentrum. Under perioden kommer kommuner årligen kunna söka denna medfinansiering.

• Finansiering av hållplatser för kollektivtrafik längs det statliga regionala vägnätet. Åtgärderna upp till marknivå finansieras till 100 procent via Länstransportplanen. Medlen är fördelade på en del som avser ett begränsat antal namngivna hållplatsobjekt, och en del som används genom att göra urval i regionens hållplatsbristlista. Till de större insatserna under kommande tolvårsperiod hör utveckling av ett antal resecentrum inom Västerbottens län längs den kommande Norrbotniabanan på sträckan Umeå-Skellefteå.

4.7. GÅNG OCH CYKEL

Framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är otillfredsställande på flera sträckor i länet. Bristen på tillgänglighet gör att korta resor i hög grad sker med bil vilket inte är förenligt med målet om ett hållbart resande. Satsningar på gång- och cykelåtgärder är ett viktigt verktyg i arbetet med att åstadkomma ett hållbart resande. Behovet av nya gång- och cykelvägar är stort i hela länet och i många fall en förutsättning för att på ett trafiksäkert vis kunna förflytta sig mellan två målpunkter. Detta behov har även uttrycks tydligt genom att länets kommuner de senaste åren inkommit med mycket omfattande förslag på utbyggnad av nya gång- och cykelvägar.

Foto: Mårten Edberg

Satsningar på gång- och cykelvägar bidrar till ett antal positiva effekter. Gång- och cykelvägar bidrar bland annat till ökad framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter, positiva hälsoeffekter samt ökad trafiksäkerhet. Insatserna för gång- och cykel handlar i de större tätorterna ofta om att lösa ett specifikt transportbehov och samt minska trängsel och miljöeffekter från bilismen. I mindre tätorter och på landsbygden är åtgärden viktig framför allt ur generell trafiksäkerhetssynpunkt och för att bidra till en attraktiv miljö. Många av länets viktiga transport- och pendlingsstråk passerar genom byar eller kantas av randbebyggelse vilket innebär att de har en funktion som lokalgata samtidigt som det finns höga krav på framkomlighet för pendlings- och godstransporter. Att tillgodose trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna samtidigt som vägen behåller sin funktion och framkomlighet som transportled är en utmaning.

5. ÅTGÄRDSPLANERING

All långsiktig åtgärdsplaneringen ska föregås av en trafikslagsövergripande åtgärdssvalstudie där fyrstegsprincipen ska vara vägledande. Åtgärdsvalsstudier är det första steget i planeringsprocessen och sker genom dialog mellan flera aktörer. Åtgärdsvalsstudier är uppbyggda för att vara ett verktyg vid tillämpandet av fyrstegsprincipen. Med hjälp av fyrstegsprincipen kan valet av trafikslag och åtgärder påverkas redan på idéstadiet. Valet av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov och på så sätt bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnads-effektiva åtgärder. De åtgärder som blir utfallet av en åtgärdsvalsstudie kan vara allt från steg 1 till steg 4 åtgärder enligt fyrstegsprincipen. I de fall fysiska åtgärder som kräver väg- eller järnvägsplan ska genomföras, det vill säga steg 3 och 4 enligt fyrstegsprincipen, tas de planerna fram i en sammanhållen process.

Region Västerbotten kommer under senhösten 2025 att starta upp arbetet med att ta fram en ny systemanalys för länet. Målet med arbetet är att den ska utmynna i tre olika dokument där den övergripande systemanalysen identifierar brister och behov i transportsystemet och tydliggör funktionerna i för vägar och stråk i länet. De två andra dokumenten ska mynna ut i

en godsstrategi samt en cykelplan. Projektet ska vara avslutat och slutrapporterat i augusti 2026.

Figur 2 Fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Den är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar.

6. STRATEGISK INRIKTNING OCH PRIORITERINGAR

Planeringsramen för länstransportplanen i Västerbotten uppgår för planeringsperioden 2026–2037 till 1708 miljoner kronor. Den årliga ramen är i genomsnitt drygt 140 miljoner kronor för hela planperioden och denna fördelas mellan ett antal åtgärdsområden. Fördelningen av planens tillgängliga medel bygger på regeringens direktiv, de transportpolitiska målen, den övergripande målbilden för Västerbottens transportinfrastruktursystem och dialog med framför allt länets kommuner. Det samlade behovet av åtgärder överstiger vida de ekonomiska ramarna och därför krävs en hård prioritering mellan dels åtgärdskategorier, dels enskilda objekt. Länstransportplanen syftar sammantaget till att, utifrån ett helhetsperspektiv, lyfta länets resurser och stärka förutsättningarna för att bo och verka i hela Västerbottens län. Länstransportplanen följer i stort samma strategiska inriktningar som den förgående planperiod. Planen har ett fortsatt fokus på att utveckla de öst-västliga stråken, utveckla pendlingsstråken samt bytespunkter och resecentrum för kollektivtrafiken för att möjliggöra för regionens innevånare att kunna bo och verka i hela länet. Den satsning på gång- och cykelvägar som inleddes under tidigare planperioder fortgår och 25 procent av planens budget är avsatt för detta. Under denna period har även skett ett tillskott av budgetmedel till kollektivtrafikåtgärder dels för att kunna möta behovet av tillkommande resecenter längs Norrbotniabanan, dels för att främja resandet med kollektivtrafik genom satsningar på hållplatsåtgärder och kollektivtrafikanläggningar.

Planen har ett 12-årsperspektiv och omprioriteringar mellan såväl objekt som åtgärdskategorier komma att behöva göras under planperioden utifrån ändrade behov och förutsättningar.

Fördelningen mellan åtgärdskategorierna för hela planperioden 2026–2037 framgår av figur 3 och tabell 2.

Figur 3 Fördelning av investeringsmedel per åtgärdskategori planperioden 2026-2037 visat i procent.

Tabell 2. Fördelning av medel per åtgärdskategori – per fyraårsperiod och totalt – i länstransportplan 2026-2037 Västerbottens län

Åtgärdskategori	2026-2029 mkr	2030-2033 mkr	2034-2037 mkr	2026-2037 Totalt mkr
Väg/Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder	324	191	185	700
Gång- och cykelväg	310,5	80	46,5	437
Kollektivtrafikåtgärder	75	120	205	400
Medfinansiering enskilda vägar	19	16	16	51
Samfinansiering nationell plan	20	50	50	120
Fördelning mellan perioder (Angivet i Mkr)	**748,5**	**457,0**	**502,5**	**1708**

7. ÅTGÄRDSKATEGORIER

Västerbotten har stora behov av åtgärder i det regionala vägnätet, där framför allt behovet av trimnings- och underhållsåtgärder som hanteras av den nationella planen är stort. Men även behovet av investeringar som hanteras inom ramen för länstransportplanen är stort.

Nedan ges en beskrivning av vilka åtgärdskategorier planen hanterar.

Väg/miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt regionalt vägnät: Kan exempelvis innefatta trafiksäkerhetsåtgärder eller framkomlighetsåtgärder som exempelvis mötesseparering, cirkulationsplatser, korsningar, planskildhet på regionala vägar. Ofta är vägåtgärder av större karaktär och kan innefatta ett stråk. Större objekt som överskrider 75 miljoner kronor anges i planen medan mindre objekt listas utan prioriteringsordning och kommer där det är möjligt att samordnas med Trafikverkets underhållsåtgärder för att hålla nere kostnaderna.

Gång- och cykelvägar längs statligt regionalt vägnät: Behovet av gång- och cykelvägar är stort i hela länet. Det finns ett behov av att noggrant utvärdera vilken typ av lösning som kan lösa problemet då separerade gång- och cykelvägar är mycket kostsamma. Under förgående planperiod testades både en trottoar och en cykelväg genom att separera en del vägbanan med räcke samt ett antal målade cykelvägar för att skapa ett utrymme för oskyddade trafikanter. Gång- och cykelåtgärder är särskilt viktig att kombinera med underhållsåtgärder från Trafikverkets nationella plan, då det blir ekonomiskt effektivt.

Kollektivtrafikåtgärder längs statligt regionalt vägnät: Åtgärdsområdet innefattar investeringar i kollektivtrafikanläggningar längs det regionala vägnätet. Åtgärden innefattar exempelvis utveckling av regionala noder för kollektivt resande som resecentrum, anslutningar till- eller utveckling av hållplatser samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten, länstrafiken och Trafikverket har ett nära samarbete för att i så stor utsträckning som möjligt samordna hållplatsåtgärder längs vägnätet med underhållsåtgärder genomförda av nationell plan.

Potter: Inom samtliga tre ovannämnda åtgärdskategorier kommer det att finnas avsatta medel i så kallade potter. Detta för att möjliggöra en flexibilitet i planens genomförande och underlätta en samordning med Trafikverkets underhållsarbete. Potterna innebär också en möjlighet att på ett relativt snabbfotat sätt kunna hantera mindre brister som identifieras i transportsystemet relativt snabbfotat.

Statlig medfinansiering: regleras genom *Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar* m.m. och innebär att staten kan bidra till genomförande av regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar. Medel för statlig medfinansiering finns avsatta inom ramarna för de regionala planerna för transportinfrastruktur, de så kallade länsplanerna, och inom nationell plan för transportsystemet. Bidraget kan maximalt uppgå till 50 procent av ansökt belopp.
Statlig medfinansiering kan inte beviljas retroaktivt. Åtgärden får därför inte ha byggstartat – ”spaden i backen” – innan beslut fattas. Aktiviteter som får ha förekommit när beslut är förberedande aktiviteter såsom planering, projektering samt avslutad upphandling. Eventuell kontraktsteckning med entreprenör görs på sökandens egen risk innan beslut fattats.

Region Västerbotten har delat in finansieringen i 2 olika potter, en för miljö- och trafiksäkerhet och en för kollektivtrafikåtgärder. Ett årligt ansökningsförfarande tillämpas genom att Trafikverket årligen skickar ut en inbjudan där kommunerna ges möjlighet att ansöka om medfinansiering. Det förslag som inlämnas bör innehålla en beskrivning av vilka brister eller möjligheter som åtgärden syftar till att hantera, en karta som anger geografisk belägenhet, eventuell koppling till relevanta strategier eller planeringsdokument, samt annat som bedöms vara relevant för att ett urval och prioritering ska kunna göras.

Statlig medfinansiering till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs kommunalt vägnät

Statlig medfinansiering för åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på det kommunala väg och gatunätet kan vara gång- och cykelvägar, pendlarparkeringar, säkra passager för oskyddade trafikanter, miljö-, säkerhets- och tillgänglighetsåtgärder inom tätorter. Medel från länstransportplanen kan medfinansiera investeringsobjekt med maximalt 50 procent av objektets totala investeringskostnad.

Statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar

Statlig medfinansiering kan beviljas tillför investeringar i kollektivtrafikanläggningar, spårfordon och fartyg. Ett effektivt kollektivtrafiksystem bidrar till att utveckla och stärka arbetsmarknadsregioner och förbättrar därmed möjligheterna till regional tillväxt. Medfinansieringen ska bidra till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig, attraktiv och säker för att öka resandet med kollektivtrafik samt öka dess konkurrenskraft. Den regionala kollektivtrafiken ska möjliggöra resenärernas vardagsresande, till exempel arbetspendling, och således tillgodose ett allmänt kommunikationsbehov och bidra till att öka möjligheten för personer med funktionsnedsättning att använda transportsystemet. Medel från länstransportplanen kan medfinansiera investeringsobjekt med maximalt 50 procent av objektets totala investeringskostnad.

Medfinansiering enskilda vägar

De enskilda vägarna utgör den största delen av Sveriges vägnät. De väghållare som har ansvar för enskilda vägar är ofta en organisation, till exempel vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet och i vissa enstaka fall en enskild markägare. Vägarna är ett viktigt komplement till de allmänna vägarna för framkomlighet och tillgänglighet i hela landet. Region Västerbotten ger årliga bidrag för byggande och rekonstruktion av enskilda vägar. Kommuner, organisationer, till exempel vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet och i vissa enstaka fall en enskild markägare kan som enskild väghållare ansöka om bidrag på maximalt 70 procent av investeringskostnaden. För mer information kontaktas länsplanerupprättaren på Region Västerbotten.

Samfinansiering nationell plan: Samfinansiering till den nationella transportplanen innebär att en part, tex Region Västerbotten, går in och samfinansierar en åtgärd i nationell plan i syfte att tidigarelägga åtgärden.

8. ÅTGÄRDER OCH FÖRDELNING AV INVESTERINGSMEDEL

Av tabell 3 framgår hur Region Västerbotten har för avsikt att fördela investeringsmedlen över planperioden. Då det generellt funnits problem med att upparbeta medlen trots ett stort behov av investeringar i länets transportinfrastruktur är de första fyra åren något övertecknade utifrån hur ramfördelningen ser ut. Erfarenheten ger vid hand att det ändå ofta sker en viss förskjutning i tid till följd av exempelvis överklagningar och omtag.

Under planperioden finns ett utrymme att hantera ännu inte definierade åtgärder. För närvarande pågår ett antal utredningar men dessa är ännu ej färdigutredda och planmogna så det kommer högst troligt att behöva genomföras en kompletterande prioritering under planperioden.

	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Namngivna objekt > 75 Mkr				
Väg 363. Gång- och cykelväg Forslundagymnasiet-Hissjö	169	0	0	169
Väg 95, Planskild GC-passage vid Skellefteå resecentrum samt trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder	80	0	0	80
Väg 363 Nedre Rosinedal- Vindeln innovationcenter standardhöjande åtgärder	96	20	0	116
Väg 372, Risbergsgatan-Torsgatan-Klemensnäsvägen, mötesfri väg	0	50	100	150
Öst-västliga stråket		50	50	
Totalt:	345	120	150	**515**

Gång- och cykelvägar längs statligt vägnät				
	2026-2029	**2030-2033**	**2034-2037**	**Totalt**
Väg 544. Gång - och cykelväg Vännäsby	22			
Väg 522. Gång- och cykelväg Sörmjöle-Åheden.	25			
Väg 512. Gång- och cykelväg Röbäck- Skravelsjö	22			
Väg 363. Gång- och cykelväg Vindeln mot Solvik (till järnvägen)	21			
Väg 855. Gång- och cykelväg Skellefteå-Medle. Etapp 1	43			
GC-väg Ånäset C - E4	8,5			
Väg 363. Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö (169 mkr ingår i namngivna objekt >75 mkr)	169			
Utrymme kommande perioder		80	46,5	
Totalt:	310,5	80	46,5	**437**

Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät				
	2026-2029	**2030-2033**	**2034-2037**	**Totalt**
Väg 95/370/805/919 Bolidenkorsningen	47			47
Cirkulationsplats i Sorsele tätort.	11			
Väg 651.Passager för oskyddade trafikanter Robertsfors	0	0	0	0
Väg 363 Hippologum, korsningsåtgärd				
Utrymme kommande perioder		106	70	176
Pott- Vägåtgärder/miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät	75			75
Totalt:	133	106	70	309

Kollektivtrafikåtgärder längs statligt vägnät				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Bjurträsk	1,5			
Boliden 95	1,5			
Boliden hälsocentral	1,5			
vsk Yttersjö.	1,5			
Strömbäck	1,5			
Vilhelminavägen, Lycksele	1,5			
Robertsfors centrum	4			
Överklinten	1,5			
Pott- Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	20,5	20	15	
Totalt:	35	20	15	**70**

Statlig medfinansiering				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Pott-Statlig medfinansiering miljö- och trafiksäkerhet, max 50 procent bidrag	15	15	15	45
Pott-Statlig medfinansiering kollektivtrafikanläggningar, max 50 procent bidrag	10,0	10,0	10	30
Sävar resecentrum	30	30		
Bureå resecentrum	0	60		
Medfinansiering av tillkommande resecentrum längs Norrbotniabanan			180	
Medfinansiering enskilda vägar, max 70 procent bidrag	19	16	16	51
Totalt:	74	131	**221,0**	**426**

Samfinansiering Nationell plan				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Öst-västliga stråket. Samfinansiering Nationell plan (100 mkr ingår i namngivna objekt >75 mkr)		50	50	100
Tvärstråket Hällnäs-Storuman. Samfinansiering nationell plan korsningsåtgärder	20			20
Totalt:	20	50	50	**120**

Totalt:	748,5	457	502,5	1708

Tabell 3. Åtgärder och prioriteringar av investeringsmedel i länstransportplan för Västerbottens län 2026-2037.

8.1. PRIORITERADE ÅTGÄRDER- INVESTERINGAR ÖVER 75 MKR

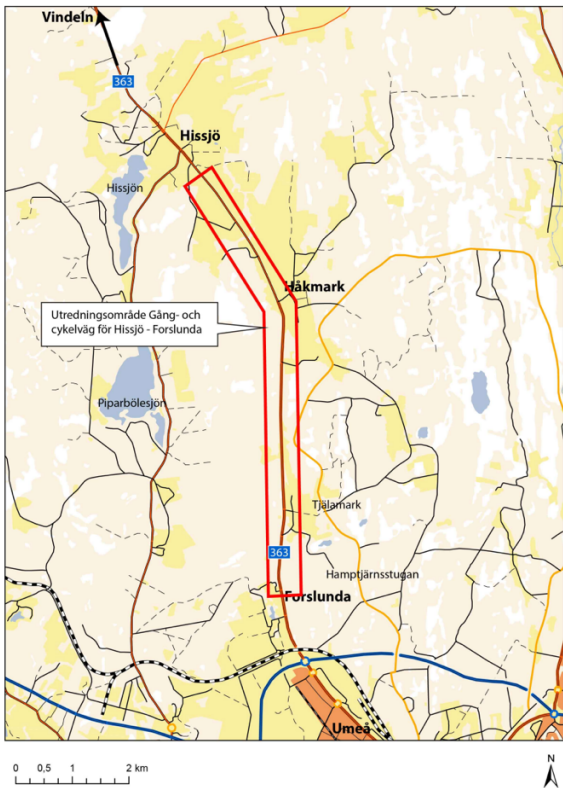
Investeringsobjekt vars kostnader överstiger 75 miljoner klassas som namngivna objekt i planen. Namngivna objekt kräver på grund av sin omfattning fler planeringsunderlag för att vara planmogna, exempelvis samhällsekonomiska bedömningar (SEB) vilket gör att dessa objekt ofta har en längre planeringstid. I Västerbotten finns ett stort antal viktiga transport- och pendlingsstråk som har behov av åtgärder i det regionala vägnätet, mycket innefattar underhållsåtgärder som hanteras av den nationella planen. Av tabell 4 framgår vilka större objekt som kommer att genomföras under perioden följt av en beskrivning av respektive objekt.

Tabell 4. Namngivna objekt- investeringar över 75 mkr.

	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Namngivna objekt > 75 Mkr				
Väg 363. Gång- och cykelväg Forslundagymnasiet-Hissjö	169	0	0	169
Väg 95, Planskild GC-passage vid Skellefteå resecentrum samt trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder	80	0	0	80
Väg 363 Nedre Rosinedal- Vindeln innovationcenter standardhöjande åtgärder	96	20	0	116
Väg 372, Risbergsgatan-Torsgatan-Klemensnäsvägen, mötesfri väg	0	50	100	150
Öst-västliga stråket		50	50	
Totalt:	345	120	150	**515**

Väg 363 Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö

På sträckan mellan Forslundagymnasiet och Hissjö saknas det idag parallellt vägnät som kan nyttjas för gång och cykling vilket medför att fotgängare och cyklister i nuläget måste färdas längs väg 363. Den aktuella sträckan är smal, kurvig och har dålig sikt, vilket gör att få nyttjar cykel för att transportera sig. Trafiken uppmättes år 2013 till 3440 fordon/dygn, varav 240 tunga fordon och sedan dess har en avsevärd ökning skett. Från Forslundagymnasiet och in till centrala Umeå går en separat gång- och cykelväg på västra sidan av väg 363. Gång- och cykelvägen kommer att fungera som pendlingsstråk för gående och cyklister samt för fastighetsägares nödvändiga transporter till respektive fastighet. Gång- och cykelvägen planeras för att i en framtid, med mötesfri landsväg utbyggd, även tillåta mopeder klass I och långsamtgående fordon (exempelvis EPA- och A-traktorer).



Figur 4. En gång- och cykelväg anläggs mellan Forslunda gymnasiet och Hissjö med start 2026.

Projektet bidrar till nytta för lokalsamhället och den regionala utvecklingen genom en förbättrad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna eftersom de skiljs från fordonstrafiken med en separerad gång- och cykelväg. Projektet bidrar till att knyta ihop befintlig gång- och cykelväg från Umeå till Tjälamark, Håkmark och Hissjö.

Väg 95 Planskild GC-passage vid Skellefteå resecentrum samt trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder

Väg 95 är en av Sveriges viktigaste näringslivsvägar där en stor del av trafiken utgörs av tunga transporter för energi-, skogs- och gruvnäringen. Trafiken på väg 95 genom centrala Skellefteå uppgår till ungefär 10 000 fordon per dag. I de prognoser som Trafikverket gjort tillsammans med Skellefteå kommun framgår att trafiken sannolikt kommer att öka till 14 000 fordon per dag år 2040. I samband med byggandet av Norrbotniabanan i centrala Skellefteå kommer sidoområden till väg 95 byggas om och samband en planskild passage byggs för oskyddade trafikanter. Förutom att åtgärden skapar en trafiksäker passage av allmän väg blir det också en del i att knyta samman viktiga och växande stadsdelar. Planen finansierar åtgärden med 80 miljoner kronor.

Väg 363 Nedre Rosinedal- Vindeln innovationcenter standardhöjande åtgärder

Väg 363 är ett av de viktigaste pendlingsstråken i Västerbotten och vägen trafikeras tidvis mycket intensivt av såväl persontrafik som tung trafik och trafiken väntas öka framgent. Vägen är smal, kurvig och har dålig standard i profil och plan. Det råder en omfattande gods- och pendlingstrafik på sträckan. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av kurvrätning och breddning av sträckan kommer att genomföra för att skapa en bättre trafiksäkerhet och förbättra framkomligheten. Trafiksäkerheten är i dagsläget bristande och hastigheten har sänkts i omgångar vilket har lett till ökade res- och transporttider. Åtgärden bedöms skapa bättre förutsättningar för regional utveckling och innebär ett positivt bidrag till social hållbarhet genom att öka trafiksäkerheten och framkomligheten längs väg 363.
I planen finns 116 miljoner kronor avsatta för åtgärden.

Väg 372, Risbergsgatan-Torsgatan-Klemensnäsvägen, mötesfri väg

Väg 372 med stora pendlingsströmmar mellan Skellefteå och Skelleftehamn är mycket olycksdrabbad med många allvarliga olyckor. Vägen är sedan tidigare utpekad som en av landets 100 mest olycksdrabbade vägar. Stora brister finns i trafiksäkerheten för alla trafikantslag. Förbättringar kommer därför att få stor positiv effekt på miljö, transportkvalitet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och regional utveckling.

Anläggandet av en mötesfri väg på sträckan, Risbergsgatan-Torsgatan-Klemensnäsvägen innebär en förlängning av befintlig mittseparering och bedöms ha god effekt på trafiksäkerheten. Finansiering finns avsatt i planen med 150 miljoner kroner.

Samfinansiering av fortsatta åtgärder för att förstärka det öst-västliga stråket genom att säkerställa funktionen till/från och i Umeå hamn

Umeå hamn är som enda hamn i regionen klassad som Comprehensive port och därmed del av EU:s strategiska nätverk. Tillsammans med väg E12 som också tillhör EU:s övergripande nät och färjeförbindelsen till Vasa bidrar dessa funktioner till ett öst-västligt stråk med en strategisk särställning. Stora investeringar pågår i Umeå hamn och behoven att utveckla den anslutande infrastrukturen för att kunna möta upp större godsvolymer samt att koppla an hamnen till järnvägens stomnät är stora. Det handlar om att utveckla multimodaliteten, signalsystem, miljöåtgärder och andra kapacitetshöjande åtgärder.
Trafikverket har gjort en åtgärdsvalsstudie för sträckan mellan Umeå godsbangård och Holmsund som visar på ett antal brister och behov i järnvägsnätet. I studien redovisas fördelarna med att möjliggöra för genomgående tåg på Holmsunds bangård genom att ersätta dagens funktioner på andra delar av systemet. Utöver bättre funktion på järnvägsnätet skapas då även bättre förutsättningar för fortsatt samhällsutveckling i Holmsund. Ansvaret att genomföra åtgärderna fördelas på olika parter, men måste ske i en sammanhållen process. En samfinansiering till åtgärderna finns avsatta i planen med 100 miljoner koronor.

8.2. GÅNG OCH CYKELÅTGÄRDER LÄNGS STATLIGT VÄGNÄT

Region Västerbotten under ett par planperioder ökat sin satsning på gång- och cykelåtgärder. Denna planperiod avsätts totalt 437 000 000 kr till anläggande av nya gång- och cykelvägar i länet. I övre delen av tabellen återfinns objekt som planeras för genomförande under planens första fyra år. Objekten i nedre delen av tabell 5 ligger prioriterade utan inbördes rangordning för genomförande år 2030 och framåt. Dessa objekt har i de flesta fall föregåtts av en åtgärdsvalsstudie. Dock råder fortfarande oklarheter kring faktiska kostnader etc. som kan komma att påverka möjligheten att genomföra åtgärden.

Behovet av gång- och cykelvägar i länet är stort det finns ett behov av att ta ett större mer samlat grepp kring länets av gång- och cykelinfrastruktur med tydligare kriterier och riktlinjer för bla prioriteringar. Med start senhösten 2025 kommer en cykelplan att tas fram i samband med att en systemanalys genomförs. Behovet av gång- och cykelvägar i länet är stort och för att hålla nere kostnaderna för gång- och cykelinvesteringar kommer dessa att i så stor utsträckning som möjligt samordnas med Trafikverkets underhållsarbete.

Tabell 5. Planerade satsningar för gång- och cykelåtgärder. Under planens första fyra år planeras byggstart för samtliga objekt ovanför den gula markeringen. Objekten under kommer att genomföras år 2030 och framåt.

Gång- och cykelvägar längs statligt vägnät	Kommun	År 2026-2029
Väg 544. Gång - och cykelväg Vännäsby	Vännäs	22 000 000 kr
Väg 522. Gång- och cykelväg Sörmjöle-Åheden.	Umeå	25 000 000 kr
Väg 512. Gång- och cykelväg Röbäck- Skravelsjö	Umeå	22 000 000 kr
Väg 363. Gång- och cykelväg Vindeln mot Solvik (till järnvägen)	Vindeln	21 000 000 kr
Väg 855. Gång- och cykelväg Skellefteå-Medle. Etapp 1	Skellefteå	43 000 000 kr
GC-väg Ånäset C - E4	Robertsfors	8 500 000 kr
Väg 363. Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö (169 mkr ingår i namngivna objekt >75 mkr)	Umeå	169 000 000 kr
Utrymme för ännu ej prioriterade objekt	Alla	126 500 000 kr
Totaltgång- och cykelåtgärder		**437 000 000 kr**
Väg 90. Åsele och väg 92 Lappvallen-Stamsjöbadet, oskyddade trafikanter	Åsele	0 kr
Väg 855. Gång- och cykelväg Skellefteå-Medle. Etapp 2	Skellefteå	0 kr
Väg 867, Ersmark-Kusmark, gång- och cykelbana	Skellefteå	0 kr
Borgafjäll,Gång-och cykelväg ny skola	Dorotea	0 kr
Gång- och cykelväg utmed Storgatan/E45 från centrum till Storbergets industriområde. Etapp 1.	Sorsele	0 kr
Väg 513, Rödviksvägen	Nordmaling	0 kr
Väg 533, Sörfors-Brännland	Umeå	0 kr
Väg 364, Gång- och cykelväg från skola till S Stenbergsvägen, 650 m	Botsmark	0 kr
Väg 1088, Gångbana Dikanäs etapp1+2	Vilhelmina	0 kr
Väg 642. Gång-och cykelväg innertavle-Täfteå	Umeå	0 kr
Väg 620 (Järnvägsallen). Gång- och cykelväg, Resecentrum-ICA	Vindeln	0 kr

8.3. MILJÖ- OCH TRAFIKSÄKERHETSÅTGÄRDER LÄNGS STATLIGT VÄGNÄT

Åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhet ska till att förbättra tryggheten och tillgängligheten i transportsystemet. Det kan vara åtgärder som planskilda korsningar, rastplatser, säkra passager för oskyddade trafikanter, cirkulationsplatser, stigningsfält och korsningsåtgärder. Dessa åtgärder är ofta av mindre karaktär och ambitionen är att genomföra dessa löpande. Denna planperiod avsätts totalt 700 miljoner kronor för väg/miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder. Av dessa är 346 miljoner kronor låsta i namngivna objekt > 75 mkr och 309 mkr är avsatta för mindre åtgärder, se tabell 6, som genomförs löpande. Utöver detta finns 45 mkr vikta för medfinansiering av trafiksäkerhets- och miljöåtgärder längs det kommunala vägnätet.

Tabell 6. Åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhet ska till att förbättra tryggheten och tillgängligheten i transportsystemet. Åtgärder kommer att identifieras, prioriteras och genomföras löpande under perioden.

Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät		Miljoner kronor
Väg 95/370/805/919 Bolidenkorsningen	Skellefteå	47
Cirkulationsplats i Sorsele tätort.	Sorsele	11
Väg 651.Passager för oskyddade trafikanter Robertsfors	Robertsfors	0
Väg 363 Hippologum, korsningsåtgärd	Umeå	-
Utrymme för ännu ej prioriterade objekt	Alla	176
Pott- Vägåtgärder/miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät	Alla	75
Totalt:		309

8.4. KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER LÄNGS STATLIGT VÄGNÄT

Kollektivtrafikåtgärder är, tillsammans med gång- och cykelvägarna, ett viktigt verktyg i arbetet för ett hållbart resande i närmiljön. Med en stärkt kollektivtrafik förbättras möjligheterna till ett klimatsmart resande som minskar bilberoendet, förbättrad kapacitet i vägsystemet samt ökad trafiksäkerhet. De planerade åtgärderna längs det statliga vägnätet är i första hand åtgärder som hållplatsfickor, anslutnings-vägar till hållplats för oskyddade trafikanter, uppställningsplatser för cyklar samt anläggning av samåknings-parkeringar med motorvärmare. I planen finns totalt 400 miljoner kronor avsatta för kollektivtrafikåtgärder. En stor andel av dessa, 330 mkr, avsatta för medfinansiering av kommunala kollektivtrafikanläggningar. Merparten av dessa 330 mkr är vikta för att medfinansiera de tillkommande resecentrumen längs Norrbotniabanan. 70 mkr är avsatta för hållplatsåtgärder kopplade till det regionala vägnätet och redovisas i tabell 7.

Utöver de objekt som återfinns i tabellen kommer en löpande prioritering att ske utifrån den hållplatsbristlista som arbetats fram i samverkan mellan Regionala Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken i Västerbotten och Trafikverket Norra.

Tabell 7. Utöver de objekt som återfinns i tabellen kommer en löpande prioritering att ske utifrån den hållplatsbristlista som arbetats fram i samverkan mellan Regionala Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken i Västerbotten och Trafikverket Norra.

Kollektivtrafikåtgärder längs statligt vägnät	Kommun	Miljoner kronor
Bjurträsk	Norsjö	1,5
Boliden 95	Skellefteå	1,5
Boliden hälsocentral	Skellefteå	1,5
vsk Yttersjö.	Umeå	1,5
Strömbäck	Umeå	1,5
Vilhelminavägen, Lycksele	Lycksele	1,5
Robertsfors centrum	Robertsfors	4
Överklinten	Robertsfors	1,5
Pott- Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	Alla	55,5
Totalt:		**70**

8.5. ÖVRIG FINANSIERING

M*edfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar, trafiksäkerhet och miljö*

Statlig medfinansiering innebär att kommunerna kan ansöka om medfinansiering till genomförande av regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator. Medfinansieringen kan uppgå till maximalt 50 procent av godkända kostnader.

Medfinansiering av tillkommande resecentrum längs Norrbotniabanan, delen Umeå–Skellefteå

Arbetet med att bygga Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå pågår för fullt. Samtliga etapper mellan Umeå och Skellefteå fick under första kvartalet 2025 byggstartsbesked vilket är mycket glädjande!

Byggstartsbeskeden innebär också att kommunerna längs sträckan kan börja planera för sina resecentrum och andra satsningar som behöver genomföras för att koppla samhället till den nya kustjärnvägen. Utgångspunkten är att de resecentrum som anläggs i kommuncentra, dvs i Robertsfors och Skellefteå centrum ska medfinansieras av den nationella transportplanen då dessa då den nationella nyttan bedöms vara stor medan Region Västerbotten avser att medfinansiera anläggandet av resecentrumen Sävar och Bureå (och framgent Byske) med 60 miljoner kronor vardera eller maximalt 50 procent av investeringskostnaden.

Den totala summa som avsätts i länstransportplanen kan därmed både komma att justeras nedåt utifrån behov.

Medfinansiering enskilda vägar

Kommuner, organisationer, till exempel vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet och i vissa enstaka fall en enskild markägare kan som enskild väghållare ansöka om bidrag på maximalt 70 procent av investeringskostnaden. För mer information kontaktas länsplanerupprättaren på Region Västerbotten.

Samfinansiering nationell plan: Samfinansiering till den nationella transportplanen innebär att en part, tex Region Västerbotten, går in och samfinansierar en åtgärd tillsammans med nationell och eventuellt andra intressenter som kommun, näringsliv m.fl-. Region Västerbotten har identifierat åtgärder kopplade kapacitets- och framkomlighetsbrister i det öst-västliga transportsystemet och har för avsikt att samfinansiera åtgärderna med totalt 120 miljoner kronor.

Tabell 8. Region Västerbotten har avsatt medel för medfinaniering och samfinansiering.

Statlig medfinansiering				
	2026-2029	**2030-2033**	**2034-2037**	**Totalt**
Pott-Statlig medfinansiering miljö- och trafiksäkerhet, max 50 procent bidrag	15	15	15	45
Pott-Statlig medfinansiering kollektivtrafikanläggningar, max 50 procent bidrag	10,0	10,0	10	30
Sävar resecentrum	30	30		
Bureå resecentrum	0	60		
Medfinansiering av tillkommande resecentrum längs Norrbotniabanan			180	
Medfinansiering enskilda vägar, max 70 procent bidrag	19	16	16	51
Totalt:	74	131	**221,0**	**426**
Samfinansiering Nationell plan				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Öst-västliga stråket. Samfinansiering Nationell plan		50	50	100
Tvärstråket Hällnäs-Storuman. Samfinansiering nationell plan korsningsåtgärder	20			20
Totalt:	20	50	50	**120**

9. Behov av utredningar

Region Västerbotten kommer under senhösten 2025 att starta upp arbetet med att genomföra en systemanalys som identifierar brister, behov och funktioner för länets transportinfrastruktur. I samband med detta kommer även en godsstrateg samt en cykelplan att tas fram. Dessa dokument bedöms bli viktiga för kommande val och prioriteringar.

I länstransportplanen finns investeringsmedel avsatta för senare prioriteringar.
Under kommande år blir aktuellt att prioritera vilka prioriteras brister som ska utredas för att ha planmogna åtgärder att lägga in vid nästkommande revidering av länstransportplanen. Denna revidering bedöms ske år 2029. De brister av mer omfattande betydelse avseende vägnätet som i nuläget bedöms som viktiga att beakta inför denna kommande prioritering redovisas i tabell 9. De åtgärder som redovisas i tabellen blir föremål för diskussion de närmaste åren. Denna diskussion kan även leda till att listan kompletteras med andra brister/möjliga åtgärder.

Tabell 9. Åtgärder som Region Västerbotten ser som prioriterade för utredning/ fördjupad utredning framgent.

Större åtgärder för utredning och kommande prioritering i slutet av planperioden eller i nästkommande planrevidering
Väg 827. Sundgrundsleden, trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder.
Väg 95, trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighetshöjande åtgärder.
Anslutning Skellefteå airport
Väg 364. Ersboda- Flurkmark, trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighetshöjande åtgärder.
Åtgärder för utrening och kommande prioritering i nästa nationella plan
Väg E12. Umeå -Vännäs, behov av kapacitetshöjand åtgärder. Viktigt pendlingsstråk med hög ÅDT och ojämn vägstandard och hastighet.
Väg E12. Uppdatering av ÅVS Trv 2015/108288
Väg E12/92 Utredning korsning Vännäs/Lycksele. Osäker korsning där fordon som kommer från Lyckselehållet måste korsa den tidvis hårt trafikerade väg 92. Korsningen ligger även med ett svagt motlut som innebär extra otrygghet under vinterhalvåret.
Tvärbanan Hällnäs-Storuman, fortsatt arbete för en elektrifiering

10. Effektbedömning och måluppfyllelse

Effektbedömningen är utförd på planförslaget för både namngivna objekt och åtgärdsområden, under hela planperioden 2022-2033.
Den samlade bedömningen är en kombinerad värdering av samhällsekonomiska kalkylvärden för åtgärderna, effekter som inte ingår i de samhällsekonomiska kalkylerna samt en

kombination av funktionsmål och hänsyns-mål. Den samlade effektbedömningen utgår från den målstruktur som finns inom svensk transportpolitik i enlighet med den transportpolitiska propositionen ”Mål för framtidens resor och transporter” (Prop. 2016/09:93). Det övergripande målet är ”*att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*”. Under det övergripande målet finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet syftar till att skapa en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Hänsynsmålet syftar till högre trafiksäkerhet samt förbättrad miljö och hälsa.
Trafikverket har där det varit möjligt bistått med samhällsekonomiska beskrivningar och kalkyler för de enskilda objekten. Att det inte finns kalkyler framtagna för alla planerade åtgärder beror främst på att betydande delar av planeringsramen avsätts till åtgärdsområden, där specifika åtgärder ännu ej beslutats mer än för planens inledande år, samt till åtgärdsvalsstudier.
En fullständig presentation av den samlade effektbedömningen för de objekt som prioriterats i länstransport-planen, för åtgärdsområdena samt för planen som helhet återfinns i bilaga 6. För åtgärdsområden samt för planen som helhet har Trafikverkets regionöverskridande beslutsunderlag och en samlad bedömning av åtgärderna använts som underlag.

11. Planens bedömda effekt

Övergripande bedöms Länstransportplanen för Västerbotten framför allt ge positiva effekter på tillgängligheten för människor och gods, trafiksäkerhet och hälsa.
När det gäller bedömningen av länstransportplanen ska man däremot ha i åtanke att direktiven och syftet med planen till stor del riktar sig mot väg- och järnvägsåtgärder vilket även återspeglar sig i valet av åtgärder. En bedömning av en länstransportplan innehåller också väldigt många osäkerheter.
En väsentlig del av länstransportplanens satsningar är medfinansiering via bidragsåtgärder, vilket i sin tur ger ytterligare effekter och kraft i investeringen. För perioden 2026–2029 finns åtgärder med hög mognadsgrad och därför mycket hög sannolikhet att de genomförs samt inom beräknade kostnadsramar. År 2029–2037 innehåller mer osäkerhet och fördelningen mellan åtgärdsområdena kan därmed komma att omprioriteras.

11.1. EFFEKTER PÅ TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Planens bidrag till de transportpolitiska målen specificeras avseende funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynmålet.

11.2. FUNKTIONSMÅLET OM TILLGÄNGLIGHET

Länstransportplanen stärker tillgängligheten inom länet såväl som till andra regioner. Detta sker dels genom större systemövergripande satsningar, dels genom mer lokala satsningar.

Samma objekt kan dessutom ha varierande inverkan på tillgängligheten på de olika nivåerna beroende på olika delåtgärder inom objekten.
Åtgärderna bidrar till ökad tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet för såväl människor som näringsliv. Genom åtgärder för ökad tillgänglighet bedöms länstransportplanen för åren 2026–2037 bidra till ökade möjligheter till arbetspendling, vilket kan främja bättre systemkopplingar mellan existerande arbetsmarknads-regioner. Detta förväntas stärka förutsättningarna för att Västerbotten ska kunna fortsätta utvecklas och attrahera inflyttare, arbetskraft och investeringar.
Satsningarna på kollektivtrafik, gång - och cykelstråk ger ökad flexibilitet för persontrafiken. Flera av de namn-givna objekten innebär förbättringar avseende trafiksäkerhet och framkomlighet för flera transportslag.
Vissa lokala barriäreffekter skapas genom enskilda investeringsobjekt, men planen ger som helhet en ökad tillgänglighet genom gång- och cykelvägsatsningar.
Planens åtgärder och inriktning bedöms stödja en fortsatt stark näringslivsutveckling i Västerbotten. Skogs- och gruvnäring och vindkraftsutbyggnad ställer krav på transportinfrastrukturen. Åtgärder för att öka kapacitet, tillförlitlighet, transportkvalitet, framkomlighet och tillgänglighet bedöms bidra väsentligt till ett fortsatt konkurrenskraftigt näringsliv.
Länstransportplanen för 2026–2037 bedöms sammanfattningsvis stärka tillgängligheten i transportsystemet som helhet.

11.3. JÄMSTÄLLDHET

För att uppfylla funktionsmålet krävs ett jämställt transportsystem, det vill säga att systemet likvärdigt ska svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Satsningarna som planen beskriver bidrar till förbättrade transportmöjligheter för både kvinnor och män. Planens effekter för jämställdhet bedöms positiv. En stor del av åtgärderna främjar kollektivtrafiken, vilken till större del används av kvinnor. Förbättrad kollektivtrafik-standard genom kortare restider och ökad tillgänglighet med förbättrade resecentrum bidrar även till ökad andel manliga resande, vilket bidrar positivt till målet om ökad jämställdhet. En kvantifiering av utfallet är dock inte möjligt att göra, men planens positiva riktningsdrivande effekter är tydliga.
Hela resekedjan kommer att utvecklas och bli bättre anpassad efter användarnas behov. Genom åtgärder såsom gång- och cykelvägar bedöms länstransportplanen få positiva effekter för barn och unga, som får lättare att ta sig till skola/skolskjuts på egen hand.

11.4. HÄNSYNSMÅLET OM SÄKERHET, MILJÖ OCH HÄLSA

Åtgärderna i länstransportplanen bidrar till att möta hänsynsmålet. De ingående vägobjekten har en tydlig positiv effekt på trafiksäkerheten genom breddning av väg, montering av mitträcken samt omkörningsfält och säkrare vägar för oskyddade trafikanter. Planen

innehåller objekt som på sikt kommer leda till överflyttning från väg till järnväg. Detta minskar trafikintensiteten på väg och därmed minskar även olycksrisken. Dessutom bidrar det till minskade utsläpp från transportsektorn. Samtidigt finns även ett antal objekt som främjar ökad vägtrafik.

Åtgärdsområdena för gång- och cykelvägar och kollektivtrafikfrämjande åtgärder bedöms ge positiva hälsoeffekter genom att dessa transportmedel ofta är förknippade med fysisk aktivitet. Utbyggnaden av gång- och cykelnät möjliggör överflyttning från kollektivtrafik och bil och därmed hälsofrämjande effekter och ökad säkerhet för inte minst barn och unga. Merparten av objekten i planen ligger i direkt anslutning till existerande infrastruktur vilket minskar påverkan på landskapet jämfört med nysträckningar. Vissa objekt innebär dock en negativ påverkan då ny mark till viss del tas i anspråk.
Länstransportplanen som helhet bedöms ha en positiv påverkan på hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.

12. Samlad miljöbedömning

Länstransportplanens samlade miljöeffekter bedöms vara relativt små, då åtgärderna främst avser förbättringar i befintliga transportsystem. Det finns dock en del satsningar som stödjer val av miljövänliga transportsätt såsom gång och cykeltrafik, samt kollektivtrafik, som förväntas ge positiva miljökonsekvenser. Norrbotniabanan beräknas kunna minska CO_2-utsläppen med omkring 80 000 ton per år när den är färdigställd dels genom kortare restider mellan Umeå–Luleå som gör att fler kan resa kollektivt i stället för att flyga eller köra bil, dels genom att gods överförs från väg till spårtrafik. Minskat gods på landsväg (genom byar och städer) antas minska andelen buller från transporter.

Miljöbedömningen av länstransportplanen är en av flera miljöbedömningar i en kedja av planeringssteg från översiktlig nivå till en alltmer detaljerad nivå. I den inledande fasen, inriktningsplaneringen, bedöms olika inriktningar, bland annat avseende miljöpåverkan, dock utan att någon formell miljöbedömning enligt miljö-balken genomförs.
Inför varje åtgärd som Trafikverket ska utföra görs tidigt i planeringsprocessen en åtgärdsvalsstudie med fyr-tegsprincipen som utgångspunkt. Denna process tar med olika aspekter och aktörer och leder fram till vilka åtgärder som är relevanta för att lösa en specifik brist. Där klargörs också behov av särskild miljökonsekvens-beskrivning.
Kunskapen om olika åtgärders miljöpåverkan varierar beroende på hur långt framskriden den fysiska planeringen är kring respektive projekt. Kunskapen om de objekt som har en långt framskriden fysisk planering är större än för de objekt som fortfarande är i ett tidigt utredningsskede. Länstransportplanens miljöbedömning bygger i stor utsträckning på den befintliga kunskap som finns om enskilda objekt. Miljökonsekvenser av den närmare

lokaliseringen och utformningen för enskilda åtgärder behandlas i respektive åtgärds miljökonsekvensbeskrivning. Bedömningen baseras även på typiska miljökonsekvenser kopplade till en viss åtgärdstyp.

12.1. STRATEGISKA VÄGVAL OCH ALTERNATIVA INRIKTNINGAR AV PLANEN

Den nationella planens innehåll påverkar länets infrastruktur och därmed också helheten i transportsystemet. Länstransportplanen har potential att lösa vissa problem och bidra till lösningen av vissa problem, medan en rad andra problem inte kan lösas inom planens ramverk. Planen kan endast i begränsad utsträckning bidra till att nå klimatmålen. Planen kan till viss del bidra till att nå målen som rör människors hälsa, främst och buller och minskade risker med transporter av farligt gods. Hälsoproblem beroende på luftutsläpp är främst en tätortsfråga, varför planen har små möjligheter att nå målen för detta område.
Tänkbara inriktningar på planen kan vara att satsa på järnvägstrafik, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, att vidmakthålla och förbättra befintlig väginfrastruktur och satsa på ny infrastruktur. De olika inriktningarna har i varierande grad positiva och negativa effekter på miljömålen.

12.2. SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Bedömningen av betydande miljöpåverkan är en helhetsbedömning av planen, inte av de enskilda objekten. Riktningsanalysen genomförs på ett generellt plan och visar endast en översiktlig bedömning av objektens miljöpåverkan. En länstransportplan sträcker sig över så lång tid, och inkluderar objekt i många olika stadier, att en rättvisande och helt korrekt miljöbedömning är svår att genomföra. Att jämföra miljöeffekterna av ett objekt som är klart att bygga och färdigutrett med ett objekt som ännu är i ett tidigt utredningsskede ger missvisande resultat. Effekterna av ett objekt kan även påverkas av tidpunkten för dess genomförande. Exempelvis kan en förbifart påverka trafiken på vägen tillräckligt för att det inte längre ska finnas ett behov av en gång- och cykelväg.
På grund av dessa faktorer presenteras här inte en statisk bedömning av länstransportsplanens effekt, utan en bedömning av planens inriktning och miljöpåverkan.

12.3. RIKTNINGSANALYS

De åtgärder som finns i länstransportplanen är i mycket begränsad utsträckning ny transportinfrastruktur utan bygger på utveckling och trimning av redan befintlig, vilket bedöms ge begränsad påverkan på natur- och kulturmiljö. Huvuddragen i länets infrastruktur är också etablerade sedan lång tid. Flertalet av planens åtgärder handlar om att effektivisera den befintliga infrastrukturen för att åstadkomma en ökad trafiksäkerhet, samt att förstärka de positiva systemeffekter som Botniabanan givit upphov till.

Länstransportplanens investeringar har delats in i sju investeringsområden. Dessa kan vidare grovt delas in i två huvudområden; Trafiksäkerhet på väg och Hållbart resande i närmiljön. Åtgärderna inom de olika områdena överlappar och förstärker till viss del varandra.
Det är inte möjligt att på ett säkert sätt kvantifiera planens miljöeffekter. Däremot är det rimligt att föra en diskussion utifrån de olika åtgärdsområdena och genomföra en riktningsanalys för respektive åtgärd. Majoritet av åtgärderna i planen är begränsade förbättringsåtgärder av befintlig infrastruktur. Kombinerat med åtgärdernas fokus på trafiksäkerhet, överflyttning av transporter från väg till järnväg och hållbart resande i närmiljön, så har Länstransportplanen en tydlig riktning mot ett mer hållbart samhälle. Avsaknaden av direkta steg 1 och steg 2-åtgärder i planen innebär inte en avsaknad av steg 1 och steg 2-effekter genom planens objekt. Den omfattande satsningen på åtgärder för kollektivtrafik och utbyggnad av gång- och cykelstråk bedöms ge tydligt positiva effekter, som främjar ett hållbart resande.

www.regionvasterbotten.se

region västerbotten

Umeå kommun
Kommunstyrelsens planeringsutskott

Protokollsutdrag
2025-11-25

§ 94

Diarienr: KS-2025/00919

Förslag till yttrande: Umeå kommuns yttrande över förslag till Länstransportplan för Västerbotten 2026 - 2037

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att godkänna stadsledningskontorets förslag till Umeå kommuns yttrande över förslag till Länstransportplan för Västerbotten 2026 – 2037.

Ärendebeskrivning

Umeå kommun har för yttrande fått Förslag till Länstransportplan för Västerbotten 2026 – 2037. Stadsledningskontoret har tillsammans med INAB upprättat ett förslag till yttrande över planförslaget.

Planförslaget

Planförslaget lägger en stor del av budgeten i början av planperioden, medan medel i slutet av perioden redovisas öppna för kommande prioriteringar eller som potter. Det innebär att några av de projekt som kommunen prioriterat i inspel till Region Västerbotten inte finns med för genomförande, men redovisade som möjliga projekt under senare delen av planperioden (efter 2030). Det gäller gång- och cykelvägar Täfteå – Innertavle samt Sörfors – Brännland, samt åtgärder på väg 364. Därutöver är en stor del av medlen avsatta till icke namngivna miljö-, trafiksäkerhets- och kollektivtrafikåtgärder samt medfinansiering av kommunala åtgärder. Medel finns även för samfinansiering med nationell plan för åtgärder som förstärker tillgängligheten till Umeå hamn.

Beslutsunderlag

Förslag till Länstransportplan för Västerbotten 2026 – 2037, Region Västerbotten

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunstyrelsens planeringsutskott 2025-11-25

Förslag till yttrande över förslag till Länstransportplan,
Stadsledningskontoret 2025-11-12

Beredningsansvariga

Thomas Lundgren

Planeringsutskottets beslutsordning

Planeringsutskottet bifaller tjänsteskrivelsens förslag.

Beslutet ska skickas till
Region Västerbotten
Stadsledningskontoret, strategisk utveckling

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse

2025-11-10

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2025/00013

Årsärende 2025: Finans- och kraftrapport

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar
Att godkänna Finans- och kraftrapport oktober 2025

Ärendebeskrivning

Med anledning av de regler och delegationer som kommunstyrelsen och kommunfullmäktige beslutat om avseende finans- och kraftverksamhet rapporteras månadsvis positioner och genomförda affärer för att kommunstyrelsen ska vara uppdaterad om dessa verksamhetens positioner samt att beslutade regler och ramar följs.

Beslutsunderlag

Finans- och kraftrapport oktober 2025

Beredningsansvariga

Anna-Karin Nilsson
Anna Westerlund

Beslutet ska skickas till
Olof Jansson

Förnamn, Efternamn	Anna Westerlund
Befattning	controller

FINANS- & KRAFTRAPPORT

OKTOBER 2025

Handläggare, Finans: Anna Westerlund
Handläggare, Kraft: Anna-Karin Nilsson
Ansvarig: Olof Jansson

Internbankens finansiella positioner

mnkr

Upplåning	okt-25	Förändr. fg mån	Förändr. årsskifte
Internbankens skuldportfölj	10 372,7	1,8	-34,8
Totalt	**10 372,7**	**1,8**	**-34,8**

Utlåning	okt-25	Förändr. fg mån	Förändr. årsskifte
Umeå kommun	1 874,1	-37,9	0,2
UKF	8 415,3	40,3	-33,2
Folkets Hus	83,3	-0,5	-1,8
Totalt	**10 372,7**	**1,8**	**-34,8**

Umeå kommuns nettoupplåning

mnkr

	okt-25	Förändr. fg mån	Förändr. årsskifte
Internbanken	1 874,1	-37,9	0,2
4H - Röbäck	0,0		0
Nettoskuld	**1 874,2**	**-37,9**	**0,1**

UKFs upplåning

mnkr

UKF-koncernen	I-banken	Externt	Totalt	Förändr. fg mån
Bostaden	3 986,2		3 986,2	-10,3
Umeå Energi	1 503,0	368,6	1 871,6	27,2
VAKIN	1 697,5		1 697,5	-49,2
INAB	675,9		675,9	1,5
Umeå Hamn	758,1		758,1	9,6
UKF	-83,7	360,0	276,3	2,8
Övriga	-121,7		-121,7	-40,2
UKF-koncernen	**8 415,3**	**728,6**	**9 143,9**	**-58,6**

Umeå kommuns räntenetto

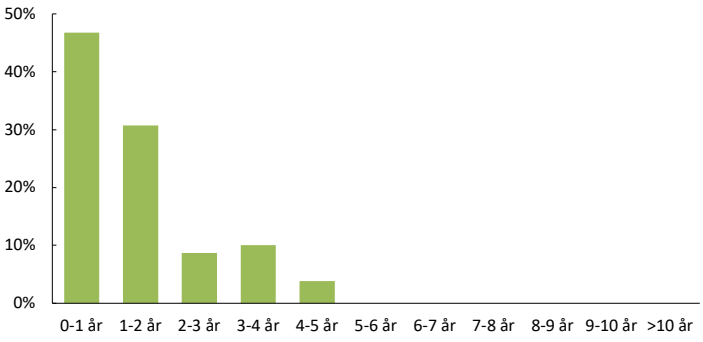
mnkr

	okt-25
Internbankens nettointäkt	43,9
Umeå kommuns räntekostnad	-34,2
Umeå kommuns räntenetto	**9,7**

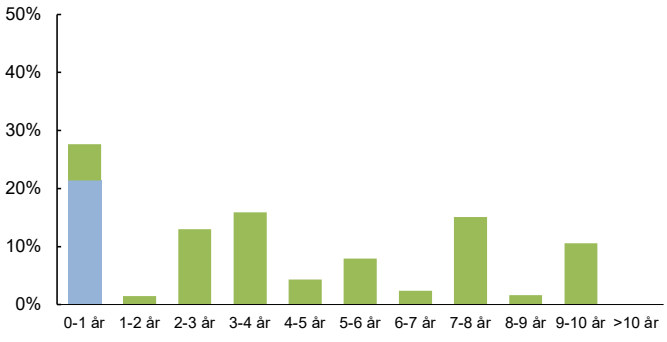
Internbankens skuldportfölj

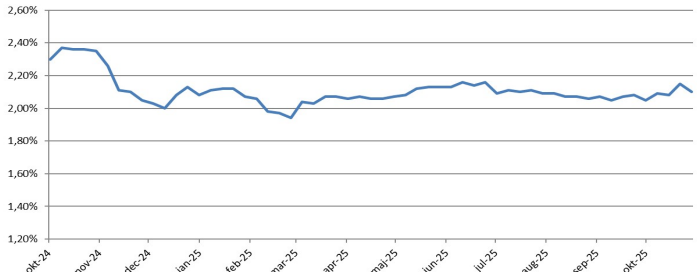
Total skuld (mnkr)	**10 372,7**
varav bundet	*8 155,0*
varav rörlig ränta	*2 217,7*

Kapitalförfall



Ränteförfall





Skuldportföljens upplåningsränta per 2025-10-31 2,14%

*exkl. 0.45% internbanksmarginal

FINANS- & KRAFTRAPPORT

OKTOBER 2025

Skuldportföljens finansiella nyckeltal - avstämning mot finansiella regler

FINANSIERINGSRISK **RÄNTERISK** **FINANSIELL MOTPARTSRISK**

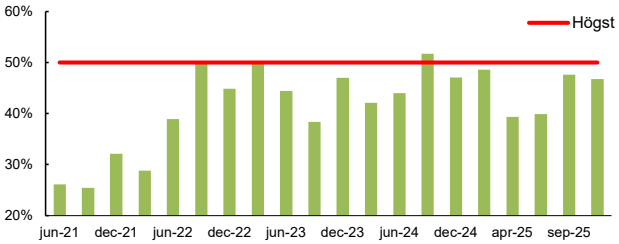
Finansieringsrisk

Finansiella regler	okt-25	Inom reglerna
A. Högst 50% får förfalla inom 1 år	46,8%	JA
B. Snittkapitalbindning 1,25-2,5 år, norm 1,5 år	1,42	JA
C. Likviditetsreserv minst 400 mnkr	584	JA
Genomsnittlig kreditmarginal	0,26%	

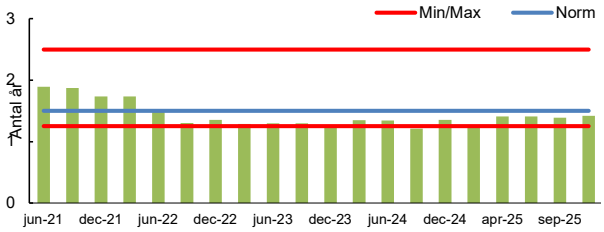
Kommentar

A.
B.
C.

A. Andel kapitalförfall inom 1 år



B. Kapitalbindningtid



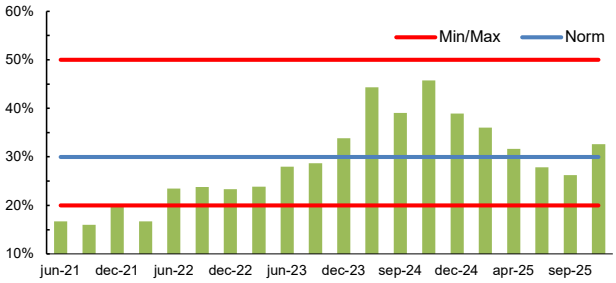
Ränterisk

Finansiella regler	okt-25	Inom reglerna
A. Ränteförfall inom 0-1 år lägst 20% och högst 50%, norm 30%	33%	JA
B. Snitträntebindning 3 - 6 år, norm 4 år	3,93	JA
C. Lån eller derivat > 10 år ska motiveras	9,5	JA
D. Icke tillåtna derivat	Nej	JA
E. Ställda optioner nya derivat	Nej	JA
F. Derivatvolym < kreditvolym	Ja	JA

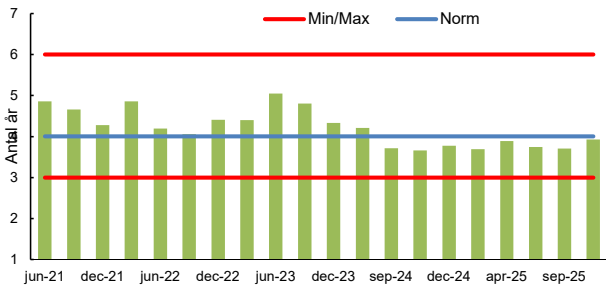
Kommentar

A.
B.
C.
D.
E.
F.

A. Andel ränteförfall inom 1 år



B. Räntebindningstid



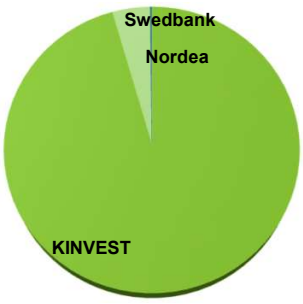
Motpartsrisk

Finansiella regler

Vid affärsuppgörelser som avser lån, derivat och extern placering av likvida medel ska motpartens långa kreditvärdighet hos kreditvärderingsinstituten Moody's vara lägst A2 eller hos S&P lägst A–.

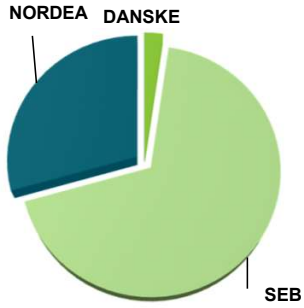
Kommentar

Kreditgivare	S&P rating	mnkr	Andel
KINVEST	AAA	9 906,5	96%
Nordea	AA-	450,0	4%
Swedbank	AA-	16,2	0%
Totalt		**10 372,7**	**100%**



Derivatgivare*	S&P rating	mrdkr	Andel
DANSKE	A+	200,0	2%
SEB	AA-	5 925,0	68%
NORDEA	AA-	2 545,0	29%
Totalt		**8 670,0**	**100%**

* inkl fwd startade



UMEÅ KOMMUN

FINANS- & KRAFTRAPPORT

OKTOBER 2025

Marknadsräntor och kommentar

3M Stibor och 5års Swap

Riksbanken lämnar ränta och räntebana oförändrade. Men en viss duvaktighet kan ändå skönjas. Sammantaget bjuder Riksbanken på mycket få nyheter men uttrycker en fortsatt osäkerhet om styrkan i återhämtningen. Inte minst kring ”hur mycket hushållen väljer att konsumera”. Sannolikheten för att räntan sänks något snäpp till under det närmaste året får sägas vara klart högre, än att en första höjning kommer snabbare än planerat.

Donationsmedel

mnkr

	okt-25	Förändr. fg mån	Förändr. årsskifte*
Marknadsvärde	19,5	0,0	2,0

* inkl. utdelning

Borgen

mnkr

	2024-12-31*	Förändr. årsskifte
Kommunägda företag	1 166,6	-24,6
Extern borgen	100,2	-2,5
Totalt	**1 266,8**	**-27,1**

* uppdateras årsvis

Pensionsstiftelser

mnkr

	Marknadsvärde		Avkastning mån		Avkastning 2025		Avk. sedan start *	
	Kommun***	UKF**	Portfölj	Index	Portfölj	Index	Portfölj	Index
TOTALVÄRDE	184,9	169,1	2,6%	2,3%	4,7%	5,4%	6,8%	6,6%
VÄRDE fg mån	180,2	164,8						

* Start 2012-10-31. Avkastning anges på årsbasis
** Avyttrat 8,9 mnkr 0425 för utbetalning av gottgörelse
** Avyttrat 13,8 mnkr 0625 för utbetalning av gottgörelse

UMEÅ KOMMUN

FINANS- & KRAFTRAPPORT

Oktober 2025

Marknadskommentar - krafthandel

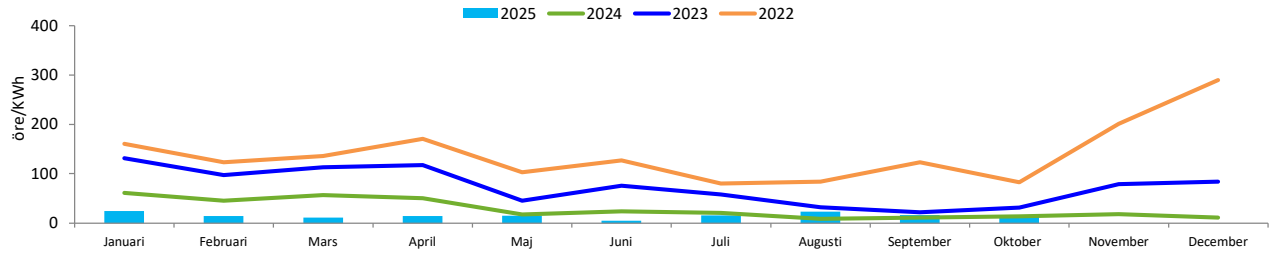
Goda nederbördsmängder har bidragit till hög produktionsvolym men samtidigt låga priser. Magasinen är välfyllda och produktionen för november blir mest sannolikt klart över budget, men till relativt låga priser.

Krafthandelns produktion och resultat

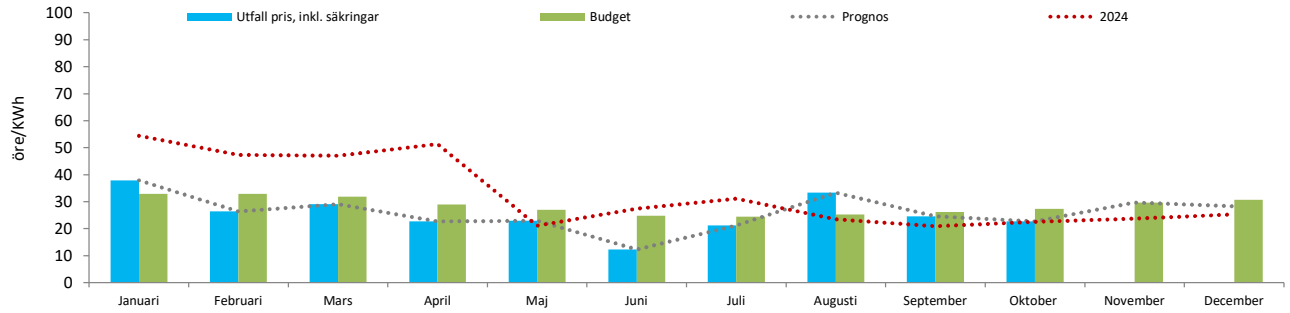
mnkr

	Oktober 2025	Budget	Avvikelse	Ack utfall	Ack budget	Ack avvikelse	Årsprognos	Årsbudget	Avvikelse
Totalt resultat	**10,0**	**10,6**	**-0,6**	**90,6**	**96,8**	**-6,2**	**105**	**117**	**-12**

Marknadens spotpris, historiskt månadsmedel

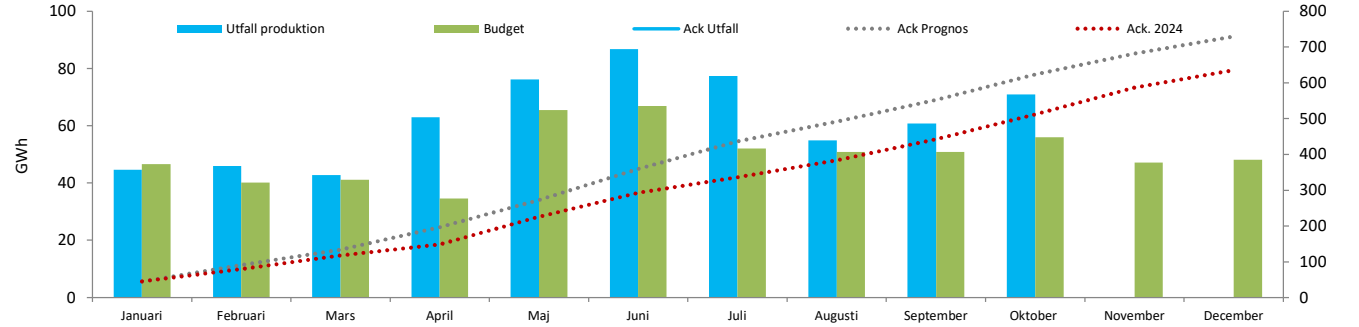


Produktionspris inkl. säkringar



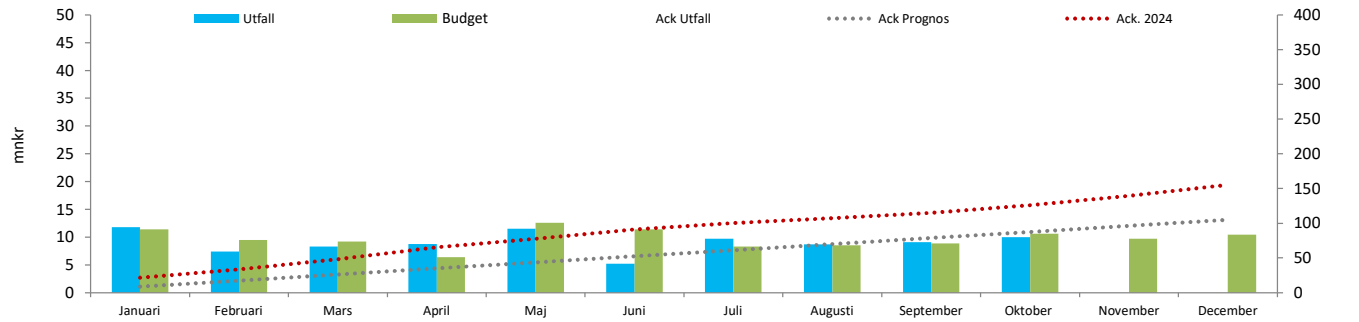
Produktion, Kommunens andel - 25,85% av Stornorrfors

GWh



Resultat - Kraftverksamhet

mnkr



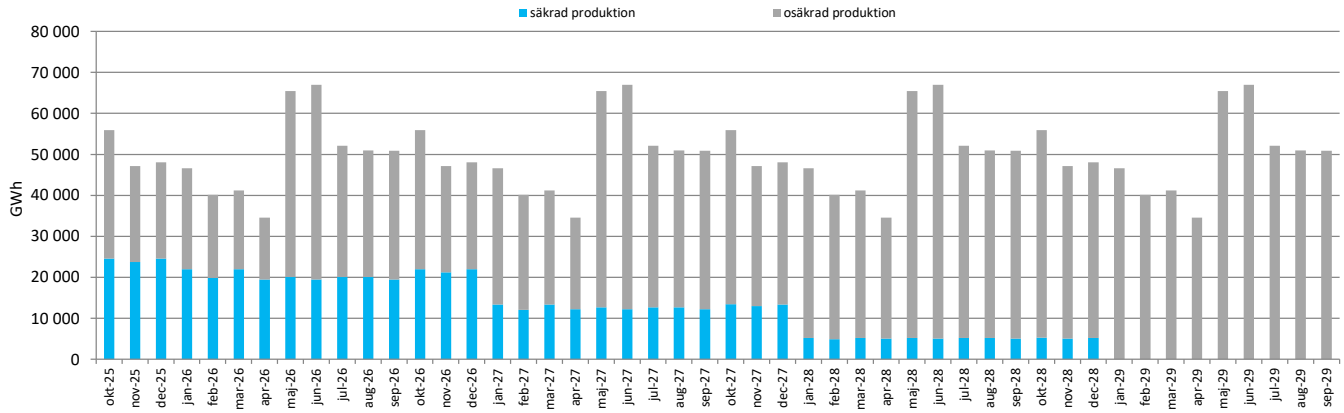
UMEÅ KOMMUN

FINANS- & KRAFTRAPPORT

Oktober 2025

Prissäkrade produktionsvolymer

En målsättning med kommunens försäljning av sin andelskraft är att få en över åren jämn, stabil och sannolik försäljningsintäkt. Strategin för att uppnå detta är en indexliknande hantering där terminsaffärer genomförs kontinuerligt och strukturerat. Genom att över tiden fylla på säkringsvolymer för varje kalenderår uppstår en prisutjämnande effekt. Nedan redovisas prognostiserade produktionsvolymer samt hur stor del av dessa som är prissäkrade.

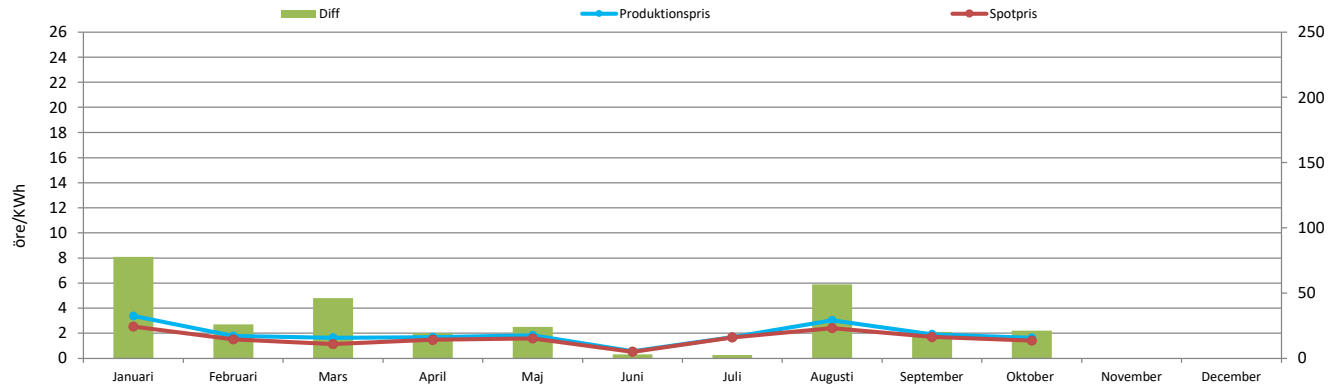


Optimering

öre/KWh

Umeå kommun är delägare i Stornorrfors kraftverk till 25,85% och därmed berättigad till samma andel av den kraft som produceras. Kommunen har enligt avtal rätt att fiktivt, inom avtalat intervall, "köra" sin produktionsandel som om det vore en egen kraftstation. Målsättningen med kommunens "körning" är därför att optimera produktionen och resultatet genom att planera sitt kraftuttag.

Kurvorna visar de olika priserna medan höjden på staplarna beskriver skillnaden mellan det pris som optimeringen åstadkommit och det verkliga genomsnittliga spotpriset.



Ekonomifunktionen

Lena Höök Gustafsson
Ekonomidirektör

Olof Jansson
Finanschef

BESLUT GENOMFÖRDA ENLIGT DELEGATION FRÅN KOMMUNSTYRELSEN

Oktober 2025

NYA FINANSIELLA AFFÄRER

Löpnr	*Motpart*	*Belopp*	*Nom.ränta*	*Affärsdatum*	*Likvdatum*	*Sffdatum*
KI_181169	Kommuninvest	300 000 000		2025-10-13	2025-10-22	2026-10-13
KI_181610	Kommuninvest	200 000 000		2025-10-28	2025-11-28	2027-10-20
KI_181611	Kommuninvest	200 000 000		2025-10-28	2025-12-10	2027-10-20
KI_181632	Kommuninvest	200 000 000		2025-10-29	2025-12-10	2026-12-10

NYA ELHANDELSAFFÄRER

*Eltermin**	*Portfölj***	*Effektenheter (MW)****	*MWh*	*Pris/MWh*	*Startdatum*	*Sffdatum*
FWYR-27	UK produktion prissäkr.	2	17 520	256,50	2027-01-01	2027-12-31
FWYR-28	UK produktion prissäkr.	2	17 568	278,25	2028-01-01	2028-12-31
FWYR-26	UK produktion prissäkr.	2	17 520	213,00	2026-01-01	2026-12-31
SUNQ1-26	UK egenanv. Prissäkring	2,5	2 159	340,00	2026-01-01	2026-03-31
SUNQ4-26	UK egenanv. Prissäkring	2,5	2 209	228,00	2026-10-01	2026-12-31
SUNQ1-27	UK egenanv. Prissäkring	1,0	2 159	337,00	2027-01-01	2027-03-31
SUNQ4-27	UK egenanv. Prissäkring	1	2 209	294,00	2027-10-01	2027-12-31
SUNYR-28	UK egenanv. Prissäkring	1	8 784	284,00	2028-01-01	2028-12-31

* Med uttrycket "eltermin" avses ett kontrakt om att köpa/sälja en bestämd mängd kraft till ett fastställt pris under en viss tidsperiod (prissäkring). I Umeå kommuns fall utförs elterminer endast med finansiell avräkning mot spotpriset, dvs. ingen fysisk leverans ingår i elterminsavtalet. Terminernas löptid fås genom att enbart läsa de sista tecknen i produktens namn. T.ex. är **SUNYR-24** en produkt som sträcker sig över hela året 2024, **SUNQ4-24** sträcker sig över kvartal fyra år 2024.
** Umeå kommun har två elhandelsportföljer; en produktions- och en egenanvändningsportfölj (inköpsportfölj). Inköp/försäljning av elterminer i dessa portföljer görs för att diversifiera prisriskerna.
*** Effektenheter är energin man köpt/sålt per tidsenhet.

ÖVRIG DELEGATION

Borgensman: Umeå kommun

Kredittagare: Umeå Energi Elnät AB

Kreditbelopp: 27 500 000 SEK
Swedbank 8327-9 625 902 462-5

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

§ 364

Diarienr: KS-2025/00013

Finans- och kraftrapport oktober 2025

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att godkänna Finans- och kraftrapport oktober 2025

Ärendebeskrivning

Med anledning av de regler och delegationer som kommunstyrelsen och kommunfullmäktige beslutat om avseende finans- och kraftverksamhet rapporteras månadsvis positioner och genomförda affärer för att kommunstyrelsen ska vara uppdaterad om dessa verksamhetens positioner samt att beslutade regler och ramar följs.

Beslutsunderlag

Finans- och kraftrapport oktober 2025

Beredningsansvariga

Anna-Karin Nilsson
Anna Westerlund

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Näringslivs- och arbetsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Beslutet ska skickas till
Olof Jansson

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse

Kommunstyrelsen

Diarienr: KS-2025/00730

Inbjudan: Umeå kommuns och Vasa stads gemensamutvecklingsstrategi - avstämning och fortsatt arbete

Förslag till beslut

- att Kommunstyrelsens ordinarie ledamöter och Kommunfullmäktiges presidium bjuds in till den gemensamma konferensen ”Umeå kommuns och Vasa stads gemensamma utvecklingsstrategi – avstämning och fortsatt arbete”, som äger rum i Umeå på P5 den 11 december kl 11-16.

Ärendebeskrivning

Den 28 augusti 2023 fattade Umeå kommun och Vasa stads kommunfullmäktigeförsamlingar beslut om en gemensam utvecklingsstrategi. Torsdagen den 11 december 2025 bjuds Kommunstyrelsens ordinarie ledamöter och Kommunfullmäktiges presidium och Vasa stads presidium från fullmäktige och ledamöter i stadsstyrelsen in till en gemensam konferens för fortsatt arbete med vårt gemensamma utvecklingsarbete. Konferensen äger rum på P5 den 11 december kl 11-16 och avslutas med en gemensam middag innan Vasaborna tar färjan hem på kvällen.

Sista anmälningsdatum är den 28/11. Anmälan till Vanessa Holmlund.

Beslutsunderlag

- Bifogad inbjudan
- Utvecklingsstrategi - UMEÅ och VASA 2030 – gränslösa möjligheter i en hållbar tillväxtregion
- Årsrapport 2024
- Uppföljning indikatorer Umeå-Vasa, juni 2024

Beredningsansvariga

Cathrin Alenskär

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00730

Beslutet ska skickas till
Mikael Brändström
Cathrin Alenskär

Förnamn, Efternamn	Cathrin Alenskär
Befattning	Internationell samordning/Projektledare

INBJUDAN

Umeå kommuns och Vasa stads gemensam utvecklingsstrategi - avstämning och fortsatt arbete

Plats P5, Umeå

Datum 11 december 2025

Tid 11:00-16:00 + middag

Den 28 augusti 2023 fattade Umeå kommun och Vasa stads kommunfullmäktigeförsamlingar beslut om en gemensam utvecklingsstrategi. Torsdagen den 11 december 2025 möts presidiet för Umeå kommuns fullmäktige och ordinarie ledamöter i Kommunstyrelsen och från Vasa stads presidium från fullmäktige och ledamöter i stadsstyrelsen i Umeå tillsammans med ansvariga tjänstepersoner för fortsatt arbete med vårt gemensamma utvecklingsarbete.

Sista dag för anmälan är 28 november till vanessa.holmlund@umea.se. Uppge även ev specialkost.

Vid frågor kontakta Cathrin Alenskär, Umeå kommun, cathrin.alenskar@umea.se.

Varmt välkomna!

UMEÅ och VASA 2030
– gränslösa möjligheter i en hållbar tillväxtregion

Rapport över genomförda aktiviteter 2024

UMEÅ KOMMUN

VASA.

Innehåll

Inledning 5

Sammanvägd nulägesbedömning Umeå–Vasa 6

Fokusområde 1: 8
Ett innovativt, integrerat, växande och hållbart näringsliv

Fokusområde 2: 10
En konkurrenskraftig region som attraherar talanger

Fokusområde 3: 12
Attraktiva stads- och livsmiljöer

Fokusområde 4: 14
Umeå och Vasa – Gemensamma upplevelser

Kommunikation 16

FOTOGRAFIER

s.1 Kimmo Makkonen, s.6 Umeå kommun,
s.9 Christoffer Björklund, s.12 Umeå kommun, s.15 Rauli Lehto

Inledning

Under 2024 fortsatte det gemensamma strategiarbetet mellan Umeå och Vasa. På följande sidor summerar vi vad som gjorts. Arbetsgrupperna har under året som gått haft olika förutsättningar att hitta tillfällen till samarbete. Övergripande är det viktigt att säga att vi rör oss framåt mot den vision som beslutades när planen antogs.

Tillsammans jobbar vi för att främja hållbar tillväxt och välfärd i hela regionen genom att ge människor, företag och andra organisationer likvärdiga förutsättningar. Det tar tid att hitta nya arbetssätt och vi gör det med delaktighet och jämlikhet i fokus.

Sammanvägd nulägesbedömning Umeå–Vasa

Umeå och Vasa uppvisar båda en dynamisk och positiv utveckling, men med olika profiler. Båda kommunerna visar stark tillväxt inom sysselsättning, befolkning och utbildning, men skillnaderna ligger i tillväxtens struktur och långsiktiga robusthet.

Vasas utveckling drivs i hög grad av industriell tillväxt, särskilt inom energiteknologi. Genom klustret EnergyVaasa och det växande GigaVaasa-området har staden en tydlig spets inom framtidsbranscher såsom batteriteknik, elektrifiering, förnybar energi och smarta elnät. Den industriella sysselsättningen ökar snabbt, i synnerhet genom rekrytering av personer med utländsk bakgrund, vilket understryker Vasas ökande internationella profil och beroende av invandring.

Umeå å andra sidan har en bredare ekonomisk bas, där tillväxten sker inom flera branscher samtidigt. Kommunens höga andel eftergymnasialt utbildade och starka universitetskoppling möjliggör en god tillgång på kompetens. En betydande faktor för Umeå är den höga kvarstanningsgraden bland studenter, vilket ger långsiktig stabilitet i kompetensförsörjningen och bidrar till den breda branschbredden i näringslivet.

Både Umeå och Vasa har en stark inflyttning av unga, vilket bidrar till arbetsmarknadens vitalitet. Samtidigt är båda kommunerna drabbade av låg nativitet, vilket på sikt riskerar att minska antalet födda och försvaga den demografiska balansen. Vasas tillväxt är redan beroende av utländsk arbetskraft. Umeå behöver fortsatt locka och behålla internationella studenter och specialister. Inflyttning av särskilt unga vuxna och internationell arbetskraft är därmed avgörande för fortsatt tillväxt.

En kritisk gemensam utmaning är det snabbt vikande bostadsbyggandet. Båda kommunerna måste säkerställa ett tillräckligt utbud av bostäder, särskilt hyresrätter för unga och nyinflyttade, för att bibehålla sin attraktionskraft. I Vasa har nyproduktionen rasat och lett till en brist på små hyresbostäder, särskilt för studenter och unga. Umeå har haft hög bostadsproduktion historiskt, men även där minskar antalet nya byggprojekt, vilket kan bli en flaskhals för fortsatt tillväxt och inflyttning.

Fokusområde 1:

Ett innovativt, integrerat, växande och hållbart näringsliv

Projektet Bothnia Green Energy, som stöder utvecklingen av hållbara energilösningar pågår och ett konkret resultat är Kvarkenrådets nya Energiberedning där sex energibolag, bl.a Umeå Energi och Vasa Elektriska, samt universiteten ingår.

Inom projektet har fyra innovationspiloter valts ut där energibolagen tillsammans med små och medelstora företag jobbar med framtidens energilösningar. Utöver detta har det under året varit frekventa utbyten mellan Vasa Elektriska och Umeå Energi. Primärt har det handlat om att dela erfarenheter inom området storskalig energilagring och etableringen av Mana och Liquid Wind på Umeå Eco Industrial Park.

Det andra projektet som pågår är Bothnian Coastal Route där den finska och svenska kusten i Bottenviken marknadsförs och utvecklas för att bli en unik året runt besöksanledning. En webbsida för researrangörer har tagits fram[1], 1300 researrangörer har nåtts av nyhetsbrev och marknadsföring har genomförts i tjugo italienska medier. Parallellt har ett kompetensnätverk skapats med lokala reseföretag i området.

Diskussioner förs hur vi ska kunna göra vår gemensamma region mer känd internationellt. En del av kommunikationsavdelningen från Umeå besökte sina kolleger i Vasa gällande detta tema under hösten 2024.

[1] https://bothniancoastalroute.com/

Fokusområde 2:
En konkurrenskraftig region som attraherar talanger

Förutsättningar för en gemensam statistikdatabas har undersökts men kunde inte slutföras under året. Flera regionvisa marknadsföringskampanjer för att locka arbetskraft har genomförts. Arbetet med integration av internationell arbetskraft pågår intensivt inom respektive stad. Vasas Job shadow-utbyte möjliggjorde att en person från Vasa fick följa med välfärds- och strategiarbetet vid Umeås nya strategiavdelning under några veckors tid.

För att göra vår region mera känd i Norden deltog Vasaregionen och Umeå i Meet&-Match-rekryteringsmässan i Skellefteå i november 2024. Bägge sidor deltog också på EmigrationExpo 24 i Holland i april 2024.

Tillsammans med Kvarkenrådet har det kartlagts underlag för ett gemensamt projekt med syfte att branda Kvarkenregionen. Projektet beviljades inte finansiering år 2024 och ett nytt försök görs under 2025.

För att skapa förutsättningar för utländsk arbetskraft att integrera sig genomfördes en benchmarking-resa till Umeå i oktober 2024, representanter från Vasa träffade Gateway Umeå-projektet och representanter för Region Västerbotten.

När det gäller tillgången till och behovet av arbetskraft har VASEKs representant under det gångna året gjort företagsbesök hos lokala företag. Vidare har tillgängliga informationskällor för arbetskrafts- och kompetensbehov kartlagts på finska sidan (inklusive Arbetskraftsbarometern, tillgång till och matchning av arbetskraftrapporten samt Statistikcentralens statistikdatabaser). Handelskammarens Business Panel-undersökningar har också noterats. Det finns också möjlighet att få skräddarsydd information från arbetsförmedlingens databas via NMT-centralen.

Ändringar i Attraktiva Vasaregionen-projektet syftar också till att stödja företags beredskap att anställa internationella talanger. Samarbete med andra projekt med samma fokusgrupp har inletts. För att stödja medföljande familjemedlemmar som väljer att flytta till vår region uppdateras flyttinformation och hemsidor för Vasaregionen inom Attraktiva Vasaregionen-projektet för att göra dem mer tilltalande.

Samarbetet mellan de som jobbar med regionens attraktivitet har utökats genom diskussioner med Visit Vaasa för att öka medvetenheten om regionens arbetsmöjligheter för turister.

För att informera regionens studenter om praktikplatser har branschvisa rekryteringsevent för högskolestuderande inom ekonomi, förvaltning, energi, IT, juridik, social- och hälsovård genomförts. Talent Forum Vasa, en gemensam rekryteringsmässa för alla sex högskolor, hölls i januari 2024 med cirka 60 utställare och över 1300 studenter. ●

Fokusområde 3:
Attraktiva stads- och livsmiljöer

En av huvudmålsättningarna för detta fokusområde har varit att på bred front prioritera pågående initiativ för en fast förbindelse över Kvarken. Umeå och Vasa har intensifierat sitt samarbete kring frågan, bland annat i samband med yttrande över remiss från den svenska Havs och vattenmyndigheten.

Städerna har ingen representant i arbetsgruppen för utredningen utan representeras av Kvarkenrådet. I början av september genomförde den finländska utredningsgruppen en studieresa till Umeå och Vasa. I oktober 2024 har städerna lämnat synpunkter på de förslag till sträckningar och anslutningar som utredningen studerar.

Umeå kommun, Vasa stad, Umeå kommunföretag, Umeå Hamn AB samt Kvarken Ports har undertecknat ett MOU gällande bland annat fossilfri förbindelse mellan städerna år 2030.

Under hösten 2024 drevs arbetet med den Gröna korridoren vidare tillsammans med Den Norske Veritas (DNV) som har Umeå-Vasa som ett case i pågående projekt.

Under hösten 2023 träffade Umeå kommuns företrädare för Region Västerbotten och påtalade vikten av att lyfta den öst-västliga förbindelsen och hur den behöver stärkas på olika sätt. Detta resulterade i att det blev ett tema på invigningen av Västerbotten på Grand 2024 i Stockholm. Den öst-västliga förbindelsen var också huvudtema vid Mötesplats Lycksele 2024 och Vasa Future Festival som hölls i augusti 2024.

Ambitionen är att stärka våra positioner inom Ten-T nätverket. Revideringen av Ten-T förordningen beslutades preliminärt i december 2024. Umeå utpekas i det reviderade förslaget till Ten-T förordning som Urban Nod. Aktiviteten att få in Vasa hamn i Ten-E pågår med finska ministeriet.

En kartläggning av vilka internationella nätverk båda städerna ingår i har utförts. ●

Fokusområde 4:
Umeå och Vasa – Gemensamma upplevelser

Inom projekten Cultural Platform Kvarken, Kvarken Film Network, Botnia Coastal Route har man bland annat marknadsfört Kvarkenregionen i elva olika städer i Europa, och inbjudit in influencers till Kvarken. Inom projektet genomfördes även två workshops för kulturaktörer i Kvarkenregionen för att sondera behovet av ett större projekt.

Nordens dag ordnades i kulturhuset Väven, Umeå i mars där Wasa Teater och Vasa stad ordnade program för barnfamiljer. Samarbetet med Umeå gällande Konstens Natt 2024 i Vasa har även förverkligats. I Vasa körfestival deltog hundra sångare från Umeå.

Umeå biblioteksförvaltning besökte Vasa i april 2024.

Allt fler större evenemang ordnas och marknadsföringskampanjer som görs på båda sidorna av Kvarken utvärderas och följs av båda Visit-bolagen.

Vasa och Umeå har beviljat ekonomiskt stöd till föreningar för att främja samarbete; bland annat till konstnärsföreningarna för att ordna utställningar.

På Vasa Elektriska Arena ordnades en innebandymatch där Umeåklubben IBK Dalen spelade mot Seinäjoen Peliveljet från Seinäjoki. Innebandyklubben IBK Dalen från Umeå spelar i Svenska Superligan för herrar. Seinäjoen Peliveljet (SPV) spelar i sin tur i F-ligan, som är den högsta serien i innebandy i Finland. Vasa stad ansvarade för ordnandet och marknadsföringen av evenemanget.

Gällande det utökade internationella samarbetet fick Vasa och Umeå stor uppmärksamhet under European Week of Regions and Cities i Bryssel, där representanter från Vasa presenterade den gemensamma strategin under rubriken: Multi-level governance – dual use of infrastructure.

I juni 2024 sammanstrålade fyra representanter från Cherson och tre representanter från Vasa i Umeå för att under en veckas tid diskutera stadsplanering i de tre olika länderna och hur Vasa och Umeå kan hjälpa Cherson med deras återuppbyggnadsarbete. Trots pågående krig planerar de framtiden med tillförsikt.

En kartläggning av vilka internationella nätverk båda städerna ingår i har utförts.

Kommunikation

Samarbetet mellan Vasa och Umeå har under året blivit tätare genom en rad kommunikationsåtgärder. Syftet är att öka medvetenheten om samarbetet mellan städerna och stärka den regionala gemenskapen. En stor del av kommunikation och marknadsföring sker också naturligt inom respektive fokusområde (till exempel VisitVaasa och VisitUmeå).

Vasa och Umeå har kommit överens om en gemensam användning av hashtaggar för att bättre synliggöra samarbetet. Hashtaggarna är #VaasaUumaja (Umeå använder: #UmeåVasa) #strategia #VasaUmeå #strategi.

Vasa har i sin aktiva närvaro på LinkedIn på ett proaktivt sätt synliggjort samarbetet ett flertal gånger under 2024. Inläggen behandlade bland annat publiceringen av samarbetsrapporten, Umeå regionråds och kommunikationskollegornas besök i Vasa, Wasaline, Nordens dag samt vår gemensamma synlighet under European week of Cities and Regions i Bryssel 2024. Umeå har gjort liknande insatser men inte i samma omfattning som Vasa.

På Barn med på jobbet-dagen fick barnen lösa en gåta som gällde Vasas vänort Umeå och man informerade också om detta på stadens intranät.

I Umeå togs en fotoutställning fram för hamnterminalen. Syftet är att skapa en trevligare inramning vid resa samtidigt som unika motiv lyfts fram. Samtal förs om en förlängd utställning som går mellan terminalerna i Vasa respektive Umeå.

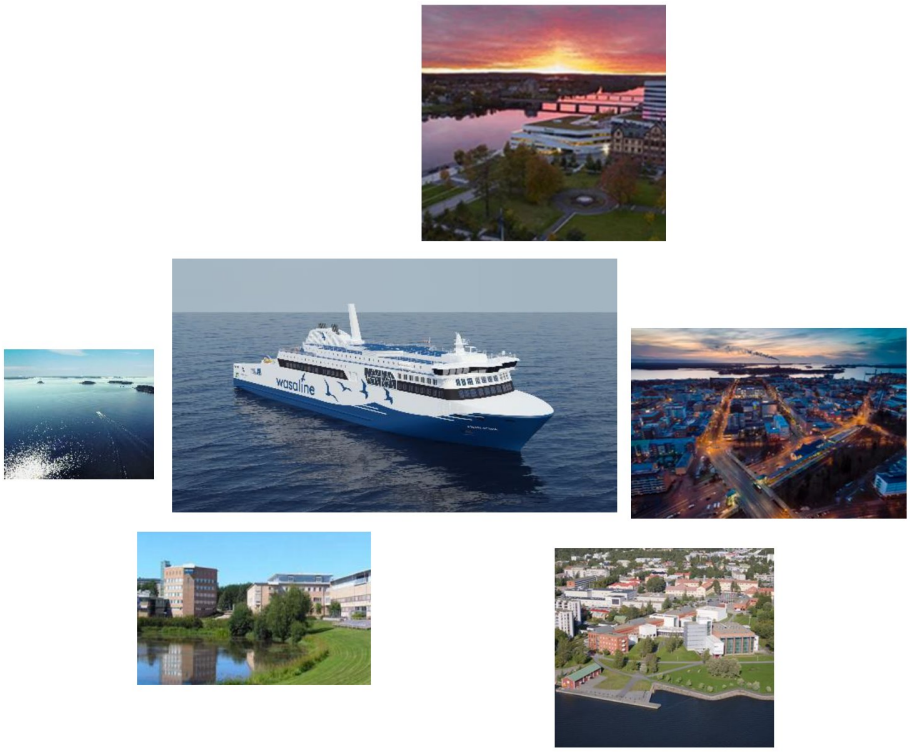
Betald reklam riktat till Umeå har använts i sociala medier för Konstens natt och Roland Perssons utställning på Österbottens museum. Även allmän kulturreklam, som styrs till sidan vaasa.fi/kulttour, har använts i sociala medier. På sidan kan man köpa biljetter till teaterföreställningar, konserter och museer. Där finns även aktuella kulturartiklar.

På Vasas webbplats har man skapat en ny helhet för vänorterna där Umeå har fått en egen plats. På webbplatsen vasa.fi finns Umeå-Vasa strategin samt de årliga rapporterna publicerade. Information om strategiarbetet har också synliggjorts på respektive intranät.

I Vasa stads invånartidning presenterades evenemangstips i Umeå. På Wasalines skärmar visades även reklam för utställningar på Vasas museer i februari, maj och september 2024. Möjligheten att länka Umeås evenemang till evenemangskalendern på Vasas webbplats utreddes, men av tekniska skäl var det dock inte möjligt.

UMEÅ KOMMUN

VASA.
VASA.



Umeå och Vasa 2030 - Gränslösa möjligheter i en hållbar tillväxtregion

UMEÅ KOMMUN

VAASA.
VASA.

Innehåll

Bakgrund ... 3
Introduktion ... 3
Vision ... 6
Fokusområden ... 6
Fokusområde 1: Ett innovativt, integrerat, växande och hållbart näringsliv ... 6
1.1 Företagen växer och nya hållbara företag etablerar sig ... 7
1.2 Möten och affärer mellan företagen i Kvarkenregionen ökar bland annat genom färjan Aurora Botnia som möjliggörare ... 7
1.3 Företagen är föregångare arbetar aktivt med sin klimatomställning och att utveckla nya cirkulära affärsmodeller ... 7
1.4 Vi är kända för vårt näringsliv i Europa ... 7
Fokusområde 2: En konkurrenskraftig region som attraherar talanger ... 8
2.1 Gemensam fungerande arbetsmarknadsregion ... 9
2.2 Umeå-Vasa – en attraktiv och tillgänglig karriärdestination ... 9
2.3 Ökad andel studenter som stannar kvar i regionen ... 10
Aktuell situation på arbetsmarknaden ... 10
Fokusområde 3: Attraktiva stads- och livsmiljöer ... 13
3.1 Gemensam miljöambition ... 14
3.2 Social hållbarhet för ökad attraktivitet ... 14
3.3 Hållbar mobilitet och transport ... 14
3.4 Stärka vår position inom EU ... 15
Fokusområde 4: Umeå och Vasa – gemensamma upplevelser ... 15
4.1 Utökat mellanfolkligt samarbete mellan Umeå och Vasa ... 16
4.2 Internationellt samarbete ... 16
Övergripande kommunikation ... 17
Sammanfattning ... 17
Appendix 1: Urval ur Umeås och Vasas gemensamma historia ... 19

Bakgrund

Vasa och Umeå är och har alltid varit viktiga delar av den flera hundra år långa gemensamma historia som kännetecknar samarbetet över Kvarken. Finland var en del av konungariket Sverige i 600 år, fram till delningen av riket efter 1808–1809 års krig. Finland blev självständigt 1917. Urval ur denna gemensamma historia samt städernas likartade utveckling från 1200-talet till 1900-talet beskrivs mera ingående i appendix 1.

Introduktion

Vasa och Umeå är de två största städerna i Kvarkenregionen och har varit vänorter sedan 1949. Vi vill med detta arbete förbättra livskvalitén för våra invånare och stärka verksamhetsförutsättningarna för våra företag och organisationer.

Globaliseringen innebär att vi blir mer ömsesidigt beroende av varandra och att vi bland annat behöver samverka internationellt och ta ett ökat ansvar och säkerställa grundläggande medborgerliga rättigheter. Ett internationellt perspektiv är viktigt för att kunna se den egna verkligheten i ett globalt sammanhang. I Umeå kommuns strategiska plan, internationella program samt i näringslivsstrategin konstateras att Umeå kommun ska utveckla internationella samarbeten, bland annat samarbetet med Vasa.[1] I Vasa stads strategi står det uttryckligen att samarbetet med Umeå bör intensifieras.

Kvarkenrådet EGTS:s verksamhetsområde har utökats väsentligt. Därför är det betydelsefullt att Umeå och Vasa har en egen strategi och att vi hittar lämpliga samarbetsformer mellan organisationerna.

Samarbetet och samarbetsformerna mellan Umeå kommun och Vasa stad har varierat i omfattning över tid och för att samarbetet nu ska utvecklas och bli mer strategiskt och långsiktigt har Umeå kommun och Vasa stad arbetat fram en gemensam utvecklingsstrategi. Denna strategi kompletteras med en aktivitetsplan och en kommunikationsplan.

Städerna fungerar som urbana noder där regionala funktioner finns samlade och effektiva transportsystem knyts samman. Tillgången på utbildning, kvalificerad vård, bred arbetsmarknad liksom ett rikt kultur- och fritidsliv gör städerna attraktiva att leva i. Båda städerna befinner sig i regioner inom EU som är högst rankade i Europa när man mäter utveckling och välmående hos befolkningen; European Social Progress Index.[2]

För näringslivet är tillgången till kvalificerad arbetskraft, kostnadseffektiva och miljöriktiga transportsystem, liksom närheten till innovativa miljöer som universitet och högskolor, av stor vikt för investeringsviljan och konkurrensförmågan. Städerna Vasa och Umeå har en lång tradition av samarbete. Genom en långsiktig och utvecklad samverkan ska vi fortsätta fokusera på våra urbana kvaliteter med hållbarhet, delaktighet och tillgänglighet i fokus för att öka interaktionen mellan städerna och bygga en ännu mer konkurrenskraftig region.

[1] Umeå kommuns strategiska plan 2016–2028, Internationellt program Umeå kommun och Umeå kommuns Näringslivsstrategi 2019–2025.

[2] https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/maps/social-progress_en

Sverige och Finland blev medlemmar i EU 1995. EU:s målsättningar är bland andra att främja fred, sina värden och människors välfärd, upprätta en inre marknad och att stärka den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen och solidariteten mellan EU-länderna, verka för hållbar utveckling som bygger på välavvägd ekonomisk tillväxt och prisstabilitet, marknadsekonomi med hög konkurrenskraft, full sysselsättning och sociala framsteg och att värna sin rika kulturella och språkliga mångfald.[3] Inom ramen för dessa prioriteringar hittar man flera ingångar till samarbete mellan Umeå kommun och Vasa stad.[4]

Både Finland och Sverige har gjort en omvärdering av sin säkerhetspolitiska situation. Under tiden denna strategi utarbetats har Finland och Sverige båda sökt om att ansluta sig till försvarsalliansen North Atlantic Treaty Organization (NATO). Finland blev full medlem av NATO 4.4.2023. Länderna fortsätter att förstärka sitt försvarssamarbete och när båda ländernas Natomedlemskap ratificerats stärks det gränsöverskridande försvarspolitiska samarbetet inte bara inom NATO, utan i hela Norden, samt specifikt i Kvarkenregionen. Därmed kommer kris- och beredskapsfrågorna att få ett betydligt ökat fokus i städernas verksamheter. I Kvarken finns ytterst viktig infrastruktur, såsom våra hamnar och färjeförbindelsen mellan Umeå och Vasa, som är en viktig länk för försörjningsberedskapen. Dessutom koncentreras alltmer av både exporten och importen till hamnarna på Finlands västkust, vilket ökar trycket att även ständigt utveckla hamnarna i Umeå och Vasa.

Sverige och Finland jobbar dessutom med Förenta nationernas mål för hållbar utveckling (Sustainable Development Goals; SDG), även om arbetssätten och metoderna ser olika ut. SDGs, även kända som de Globala målen eller Agenda 2030, antogs av FN 2015 som en universell uppmaning till handling för att utrota fattigdom, skydda planeten och säkerställa att alla människor senast 2030 åtnjuter fred och välstånd. De Globala målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.[5] Vasa stad och Umeå kommun jobbar båda med de Globala målen, men på olika sätt.

Det finns goda finansieringsmöjligheter för gränsregionala projekt i Kvarkenregionen, särskilt genom Interreg Auroraprogrammet[6] och Interreg Youth-programmet[7]. Syftet med dessa program är att bygga ett EU över gränserna och att folk närmar sig varandra. Det finns även många andra EU-program som kan finansiera gemensamma projekt.

Nordiska Ministerrådet har som vision att Norden ska vara världens mest hållbara och integrerade region 2030, vilken antogs av de nordiska statsministrarna i augusti 2019. Nordiska ministerrådets arbete baserar sig på tre strategiområden under de kommande fyra åren: ett grönt Norden, ett

[3] https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values/aims-and-values_sv
[4] https://ec.europa.eu/info/strategy_en
[5] https://www.undp.org/sustainable-development-goals?utm_source=EN&utm_medium=GSR&utm_content=US_UNDP_PaidSearch_Brand_English&utm_campaign=CENTRAL&c_src=CENTRAL&c_src2=GSR&gclid=EAIaIQobChMIuK-e0Ib_9gIVgtV3Ch1Dpw7oEAAYASAAEgLqNvD_BwE
[6] www.interregaurora.eu
[7] www.interregyouth.com

konkurrenskraftigt Norden och ett socialt hållbart Norden. Parisavtalet[8] och Agenda 2030 visar vägen, och Norden ska arbeta ännu ambitiösare och snabbare än övriga världen. Bland annat arbetar Nordiska Ministerrådet på att föra samman nordiska aktörer för att lära sig av varandra och få bättre förståelse för varandra på tvärs av de nordiska länderna samt att genomföra insatser som på ett konkret sätt underlättar för de nordiska invånarna i deras vardag. Gränshinderrådet, som ligger under Nordiska ministerrådet, befrämjar den fria rörligheten inom Norden för enskilda personer och företag.[9]

Nordens första EGTS område (Europeisk gruppering för territoriellt samarbete) har skapats i och med utformningen av Kvarkenrådet EGTS. Det geografiska området är stort med Umeå och Vasa i dess mitt. Båda städerna var grundande medlemmar av Kvarkenrådet (1972) och båda har även varit med som grundpelare i att skapa detta, av EU utformade juridiska instrument för gränsregional samverkan, Kvarkenrådet EGTS 1.1.2021. Kvarkenrådet har utarbetat en ny strategi för åren 2030.

Illustrationen nedan visar hur Umeå och Vasas gemensamma strategi passar in såväl i ett EU sammanhang, i Norden som i Kvarkenregionen.

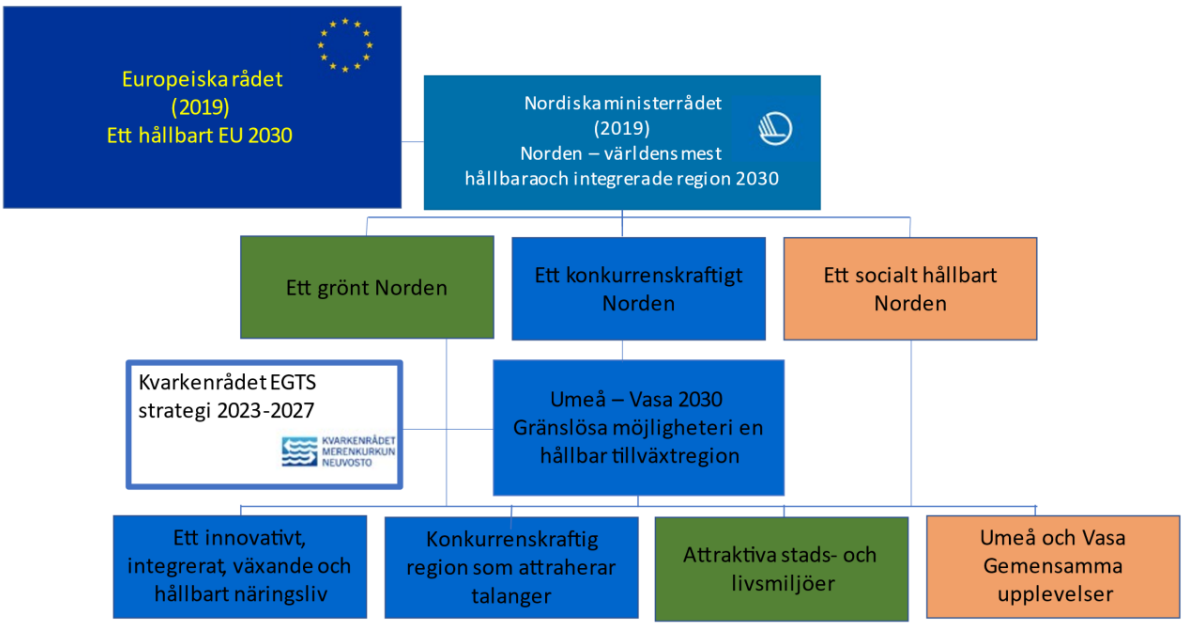


Bild 1: Umeå kommun – Vasa stads utvecklingsstrategi i ett europeiskt och nordiskt sammanhang

[8] www.consilium.europa.eu/fi/policies/climate-change/paris-agreement/

[9] Nordisk Ministerråd - PolitikNord2020-707 (norden.org)

Vision

Den gemensamt utarbetade visionen lyder:

Umeå och Vasa 2030 - gränslösa möjligheter i en hållbar tillväxtregion

Vi jobbar för att främja hållbar tillväxt och välfärd i hela regionen genom att ge människor, företag och andra organisationer likvärdiga förutsättningar. Arbetet utförs med delaktighet och jämlikhet i fokus. Vi har ett gemensamt befolkningsmål om att bli 300 000 invånare totalt i städerna Umeå och Vasa till år 2050.

Fokusområden

De utvalda fokusområdena omfattar 1) Ett innovativt, integrerat, växande och hållbart näringsliv, 2) En konkurrenskraftig region som attraherar talanger, 3) Attraktiva stads- och livsmiljöer och 4) Umeå och Vasa – gemensamma upplevelser. Alla innehåller olika element av de tidigare nämnda urbana kvaliteter som hållbarhet, delaktighet och tillgänglighet.

Fokusområde 1: Ett innovativt, integrerat, växande och hållbart näringsliv

EU har som mål att inom sina gränser upprätta en inre marknad, verka för hållbar utveckling som bygger på välavvägd ekonomisk tillväxt och prisstabilitet, marknadsekonomi med hög konkurrenskraft och sociala framsteg. EU ska främja ekonomisk, social och territoriell sammanhållning samt solidaritet mellan medlemsstaterna.[10]

I Nordiska ministerrådets vision för 2030 prioriteras ett konkurrenskraftigt Norden. Det innebär att vi tillsammans ska främja grön tillväxt i Norden baserad på kunskap, innovation, mobilitet och digital integration. Ett konkurrenskraftigt Norden kopplar främst till de globala hållbarhetsmålen 4, 8, 9, 11 och 17.[11] Ett konkurrenskraftigt Norden är helt i linje med fokusområde 1 i denna strategi där ett innovativt, hållbart, växande och hållbart näringsliv mellan Umeå och Vasa står i fokus.

Inom fokusområde 1 har vi valt att prioritera fyra områden: 1.1 Företagen växer och nya hållbara företag etablerar sig, 1.2 Möten och affärer mellan företagen i Umeå och Vasa ökar bland annat genom färjan Aurora Botnia som möjliggörare, 1.3 Företagen i regionen är föregångare och arbetar aktivt med sin klimatomställning och att utveckla nya cirkulära affärsmodeller och 1.4 Vi är kända för vårt näringsliv i Europa – fler företag vill etablera sig.

[10] Lissabonstrategin artikel 3, C_2016202SV.01000101.xml (europa.eu)

[11] Mål 4 – God utbildning för alla, Mål 8 – Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt, Mål 9 – Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, Mål 11 – Hållbara städer och samhällen och Mål 17 – Genomförande och globalt partnerskap.

1.1 Företagen växer och nya hållbara företag etablerar sig

Världen står inför en stor klimatutmaning, samtidigt som vi behöver fortsätta arbeta för en hållbar tillväxt och därmed skapa fler arbetstillfällen. Norden kan anses vara en föregångare i Europa inom hållbar utveckling och Umeå och Vasa har redan tagit en ledande position i den gröna omställningen. Därför kommer vi att fortsätta vårt samarbete med att stödja företag för tillväxt och innovation samtidigt som vi ger företagen stöd mot ett klimatneutralt och grönare näringsliv.

Att ge stöd till företag för tillväxt kan innebära att skapa gemensamma mötesplatser för företag så att de når en större marknad. Förvånansvärt få företag har upptäckt potentialen med den närliggande marknaden på ömse sidor om Kvarken.

1.2 Möten och affärer mellan företagen i Kvarkenregionen ökar bland annat genom färjan Aurora Botnia som möjliggörare

Mötesplatser, som även kan vara digitala, innebär att företagen kan hitta nya samarbetspartners och innovationssamarbeten. Det senare kräver ofta en del stöd i form av matchmaking, att rätt företag matchas med varandra för att snabbare komma fram till innovationssamarbete. I det här arbetet är naturligtvis den nya färjan Aurora Botnia en viktig plattform, en pålitlig transportlänk och en möjlighet att resa hållbart mellan Umeå och Vasa.

1.3 Företagen är föregångare arbetar aktivt med sin klimatomställning och att utveckla nya cirkulära affärsmodeller

Både Umeå och Vasa har påbörjat sitt arbete med stöd för omställningen av företag mot ett klimatneutralt och grönare näringsliv. Tillsammans ser vi potentialen att integrera det stödet i vårt mer klassiska näringslivsstödjande arbete. Här har vi även mycket att lära av varandra vilket möjligen skulle kunna leda till att omställningen av vårt gemensamma näringsliv går snabbare än om vi fortsätter arbetar med frågan var och en för sig.

1.4 Vi är kända för vårt näringsliv i Europa

North Sweden Cleantech[12] och EnergyVaasa[13] är idag fungerande plattformar som lyfter fram regional utveckling och samverkan inom näringslivet.

Det är ytterst viktigt att kommunicera och marknadsföra vår region och vårt näringsliv tillsammans, genom att beakta både mjuka och hårda värden. Att lyfta företag som förebilder och att berätta om vad som finns och pågår i vår gemensamma region så att människor, företag och

[12] www.northswedencleantech.se/sv/

[13] www.vaasa.fi/sv/energyvaasa/

organisationer, både i, men framför allt utanför, vår region blir nyfikna och imponerade. Lyckas vi kommer fler företag att finna det attraktivt att etablera sig och verka i Umeå-Vasaregionen.

Besöksnäringen har samarbetat under många år bland annat via gemensamma utvecklingsprojekt finansierade av EU, och den nya färjan ger nya naturliga utvecklingsmöjligheter. Inom besöksnäringen kan vi utveckla regionen som en gemensam destination som attraherar internationella besökare i större omfattning med sina spännande och intressanta besöksmål.

Fokusområde 2: En konkurrenskraftig region som attraherar talanger

EU verkar för full sysselsättning och sociala framsteg eftersträvas. EU ska bekämpa social utestängning och diskriminering samt främja social rättvisa och socialt skydd, jämställdhet mellan kvinnor och män, solidaritet mellan generationerna och skydd av barnets rättigheter. EU ska ytterligare främja vetenskapliga och tekniska framsteg.[14]

Ett konkurrenskraftigt Norden strävar efter välfungerande arbetsmarknader och att dra nytta av utbildning för att binda de nordiska länderna närmare varandra. Dessa målsättningar går hand i hand med vårt andra fokusområde angående en konkurrenskraftig Umeå-Vasaregion som attraherar talanger.

Eftersom vi idag är i stort behov av alla sorters kunniga människor är det orsak att inkludera begreppet befolkningsförsörjning som ett vidare begrepp än endast kompetensförsörjning eller det moderna begreppet talangattraktion/kompetensattraktion. Talanger ska med andra ord i detta sammanhang inte endast ses som högt utbildad arbetskraft utan alla som behövs inom olika branscher är talanger som vi bör attrahera till oss. Vår befintliga demografiska struktur och tillkomsten av fler arbetstillfällen till följd av expansion i offentlig och privat sektor innebär att bristen på kompetens och talang växer och behoven kommer att öka.

Bristen uttalas redan av flertalet arbetsgivare inom privat, kommunal och statliga sektor. Ett starkt näringsliv och en stor offentlig sektor gör att arbetsutbudets sammansättning i regionen är optimalt med ett fortsatt stort och brett utbud av arbetsplatser. Det i sin tur gör att möjligheten att avancera och byta jobb inom regionen ökar både till följd av nyetableringar och tillväxt i hela regionen. Samtidigt är arbetskraftsbehoven enorma, med en utmanande demografisk utveckling i både Vasa och Umeå. Bägge regioner står inför en utökad arbetskraftsbrist om inte inflödet av arbetskraft och specifikt utländsk arbetskraft ökar. Det är av största vikt att jobba med denna fråga då den nationella och internationella konkurrensen om talanger hårdnar och vi måste attrahera nya invånare från både när och fjärran. Det behövs även insatser för att undanröja hinder för inflyttning mellan de nordiska länderna och till Norden.

Utbildningsfrågor på alla nivåer har en avgörande betydelse för attraktionskraften. En högkvalitativ och framgångsrik skolgång är en viktig faktor för att locka till sig nya invånare och för att behålla de som redan bor här, vilket i sin tur påverkar utvecklingen i området. Därför är det viktigt att investera i skolan för att säkerställa en kontinuerlig kompetensutveckling och på så sätt

[14] Lissabonstrategin artikel 3, C_2016202SV.01000101.xml (europa.eu)

bidra till en positiv samhällsutveckling. Ett utökat engagemang bland de unga i samhällsfrågor lyfts senare fram i fokusområde 3, men kan även identifieras här för att stärka samverkan inom utbildningsfrågor.

En växande utmaning är att studenter på våra universitet och högskolor dels inte söker sig ut på den regionala arbetsmarknaden, dels heller inte uppmärksammas tillräckligt av våra lokala, regionala och globala arbetsgivare, i den utsträckning som behövs för att täcka behoven. Att stärka varandra för att än mer attrahera inflyttning och arbetskraft till hela Vasa-Umeåregionen kommer därför att bli en framtida kärnfråga för samarbetet.

Fokusområde 2 har valt att fokusera på 2.1 En gemensam fungerade arbetsmarknadsregion, 2.2 Umeå-Vasa en attraktiv och tillgänglig karriärdestination och 2.3 Öka andelen studenter som stannar kvar i regionen.

2.1 Gemensam fungerande arbetsmarknadsregion

I Norden ses fri rörlighet som en självklarhet. Alla vill kunna röra sig obehindrat över gränserna för att arbeta, studera eller göra affärer. Målsättningen för Vasa och Umeå är att utveckla en fungerande integrerad konkurrenskraftig region där det är ytterst viktigt att såväl företag som offentliga sektorns behov av kompetent arbetskraft kan tillgodoses. Det är även av största vikt att arbetstagare får bredare kunskap om och bättre möjligheter till att söka sig till potentiella arbetstagare i hela regionen så att tillgången till fler arbets- och karriärmöjligheter tillgodoses.

Regionen kunde fungera som pilotområde om Nordiska ministerrådet vill testa nya idéer för att få bort fler gränshinder. Gränshinderrådet vid Nordiska ministerrådet samarbetar med olika organisationer och myndigheter för att identifiera och på sikt lösa gränshinder. Att juridiska och administrativa barriärer för arbetskraftens rörlighet och för företagens verksamhet identifieras, tydligare information tillgängliggörs och att gränshindren på sikt reduceras är av yttersta vikt. Även arbetsgivarna bör bli mer medvetna om villkoren för anställning av arbetskraft inom Norden. Detta är ett mycket omfattande arbete, som Kvarkenrådet identifierat som en prioritering i sin strategi för 2030.

2.2 Umeå-Vasa – en attraktiv och tillgänglig karriärdestination

Umeå med två universitet och Vasa med fyra universitet och två yrkeshögskolor, som alla försöker tillgodose både den privata såväl som den offentliga sektorns arbetskraftsbehov gör att städernas urbana miljöer med ett starkt näringsliv möjliggör avknoppning av innovationer och närhet till många typer av arbetstillfällen för olika arbetstagare. Tyvärr har företag och offentliga arbetsgivare allt mindre tillgång till rätt kompetent arbetskraft, vilket är en förutsättning för tillväxt och produktivitet. Att synas tillsammans i internationella rekryteringssammanhang blir därför allt viktigare. Både Umeå och Vasa är attraktiva städer med attraktiva boendemiljöer och rikt utbud av kultur, fritid och nöje. Boendesituationen i Umeå är en ständig utmaning medan i Vasa finns ett rikt utbud av olika boendeformer, vilket är en förutsättning för en attraktiv karriärdestination. Lyckade etableringsprocesser vid inflyttning och arbetskraftinvandring är ytterligare en given utgångspunkt. Detta tillsammans skapar välfärd och välstånd i hela vår gränsöverskridande region där det ska vara enkelt och naturligt för arbetstagare att söka jobb och röra sig i regionen trots gränshinder och för arbetsgivare att ha tillgång till en bred kompetensbas.

2.3 Ökad andel studenter som stannar kvar i regionen

Olika aktiviteter som krävs för att utöka kvarstanningen i både Umeå och Vasa bör utvecklas för att möta utmaningen att studenter på universiteten inte söker sig ut på den lokala och regionala arbetsmarknaden, eller inte uppmärksammas av de lokala arbetsgivarna, i den utsträckning som behövs för att täcka behoven. Dessutom kan möjligheterna med ett utökat utbyte i form av praktik och tjänstemannautbyte mellan städerna ses som ett sätt att attrahera mera personal till den offentliga sektorn. Ytterligare finns det skäl att tillsammans med Kvarkenrådet lyfta frågan om behovet av certifiering av nordiska utbildningar till tex Nordiska ministerrådet. Genom en ökad samverkan mellan Vasa stad och Umeå kommun kan vi erbjuda praktikmöjligheter i båda städerna och tillsammans matcha den offentliga sektorns och företagens kompetensbehov med utbildningar på båda sidorna Kvarken. För att göra en smidig transition mellan att vara student till att bli arbetstagare eller entreprenör behövs insatser för att stärka relationen mellan studenterna och arbetsgivarna i respektive region under hela studietiden.

Aktuell situation på arbetsmarknaden

Umeå kommun och Vasa ekonomiska region är mer jämförbara utifrån befolkningsunderlag och ekonomisk struktur. Genom att välja Umeå kommun och Vasas ekonomiska region kan man jämföra två områden som mera liknar varandra både till geografisk storlek och befolkningsstorlek än om man endast jämför med Vasa stad. Vasa ekonomiska region består av sex kommuner (2021): Korsholm, Korsnäs, Laihela, Malax, Vasa och Vörå kommuner. En utmaning när man jämför statistik mellan Sverige och Finland är att man inte har harmoniserad data. Det medför att det är svårt att jämföra exakt data. Detta bör man ha i åtanke när man jämför data länderna emellan och jämförelser mellan Umeå kommun och Vasa ekonomiska region kan endast ses som riktgivande.

När man tittar på befolkningsstrukturen i Umeå kommun och Vasaregionen finns det vissa skillnader men även många likheter. Vid årsskiftet 2021/2022 uppgick befolkningen i Umeå kommun till 130 997 personer och i Vasaregionen till 108 980 personer (antal födda – antal döda och antal inflyttade – antal utflyttade). Vid samma tidpunkt var andelen 20–64-åringar 60,4% i Umeå kommun och i Vasaregionen 61,5% 15–64 åringar. Antal utrikesfödda i Umeå kommun var 15 906 personer (12,9%) och motsvarande siffra i Vasaregionen uppgick till 9 162personer (8,4%) och för Vasa stads del är antalet utrikesfödda 6854 personer (10,1%).

Vid årsskiftet 2021/2022 fanns det i Umeå fler 0–4 åringar än i procentuell jämförelse med Vasaregionen. I ålderskategorin 20–39 år fanns det fler kvinnor och män i Umeå än i procentuell jämförelse med Vasaregionen. Däremot i ålderskategorierna 10–14 år, 15–19 år och 50 år och äldre fanns fler kvinnor och män i Vasaregionen än i Umeå kommun.

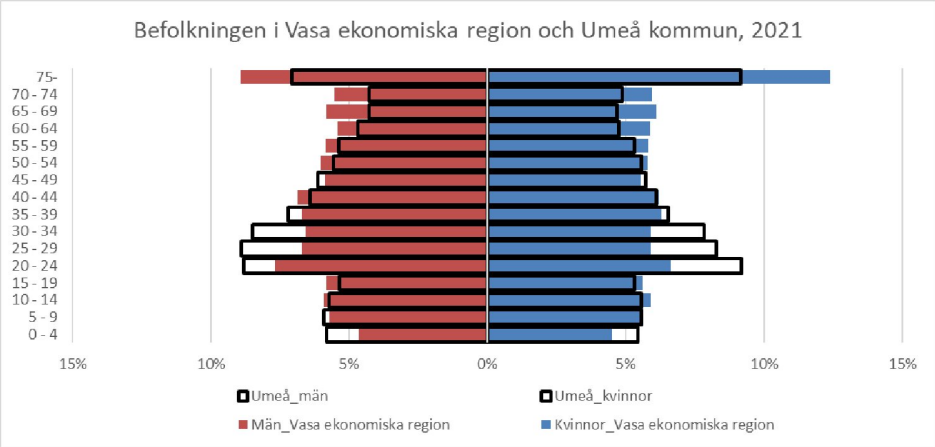


Bild 2: Befolkningen i Vasa ekonomiska region och Umeå kommun 2021

Vid årsskiftet 2021/2022 fanns 63 427 personer mellan 18–64 år i Vasaregionen, varav 51 394 personer var arbetsföra, antal sysselsatta var 47 894 personer, 3 500 arbetslösa (5,5%) och 12 033 personer stod utanför arbetsmarknaden.

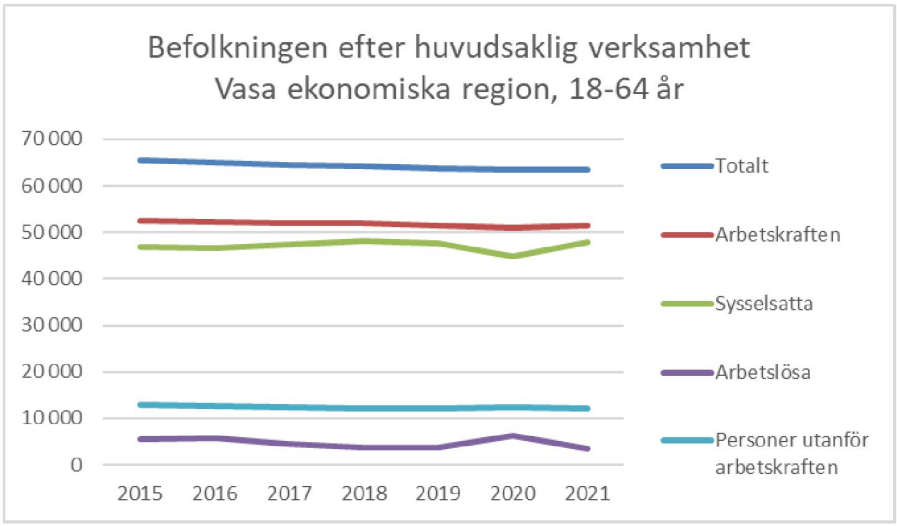


Bild 3: Befolkningen efter huvudsaklig verksamhet i Vasa ekonomiska region

I Vasaregionen är andelen sysselsatta av arbetskraften nästan 90%. Arbetslösheten uppgår till ca 6% år 2022, vilket är det lägsta i Fasta Finland. En låg arbetslöshet leder till brist på kompetent arbetskraft i området. Vasa ser ut att få en positiv befolkningstillväxt de kommande åren, framför allt tack vare internationell inflyttning. Hela Finland lider av en minskad nativitet och den nuvarande befolkningstillväxten täcker inte behovet av rätt och kompetent arbetskraft.

Dun & Bradstreet analyserade även hur tillgången på arbetskraft matchar arbetslivets behov i Umeå kommun och ser att tillgången på arbetskraft är större än behovet.

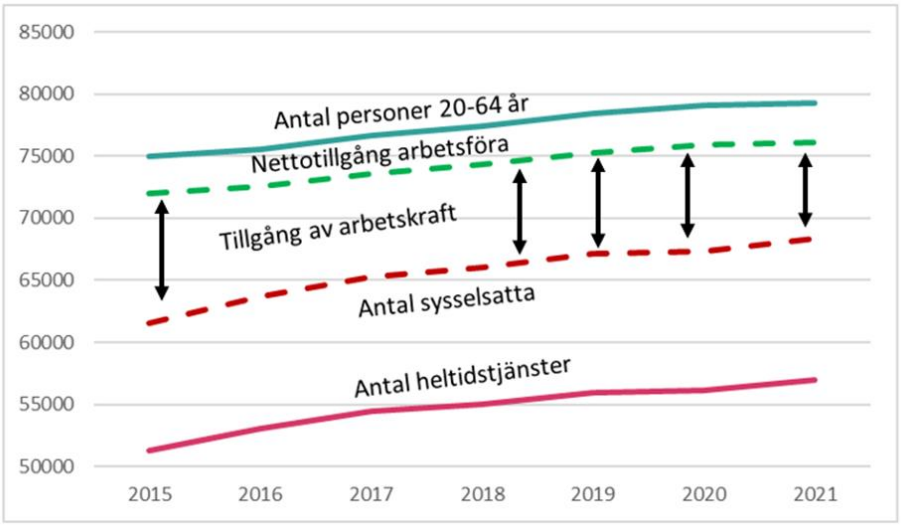


Bild 4: Tillgång på arbetskraft i förhållande till behovet, Dun & Bradstreet, 11/2022

I Sverige finns inte samma typ av data som är framtagen för Vasaregionen, men enligt den näringslivsanalys för Umeå kommun som gjorts av Dun & Bradstreet kan man se att knappt 80 000 är mellan 20–64 år, antal sysselsatta är cirka 68 500 personer och att arbetskraften eller nettotillgång arbetsföra uppgår till cirka 76 000 personer.

Tillgången på arbetskraft är större än behovet i Umeå. Detta kan förklaras med att en större andel av befolkningen är studerande i Umeå än Sverigesnittet, vilket även är fallet i Vasa. Den arbetsföra befolkningen ökar för varje år i Umeå samtidigt som antalet anställda också ökar. Umeå kommun har en mycket låg arbetslöshet på 2,9% under 2022 och denna trend bedöms fortsätta eftersom befolkningen i arbetsför ålder minskar samtidigt som efterfrågan på arbetskraft från företag och offentliga aktörer är fortsatt stark.

I Finland genomförs yrkesbarometern upp till två gånger per år för att visa på vilka utsikter för sysselsättningen har till olika yrken. Enligt Yrkesbarometerns senaste bedömning från september 2022 är behovet av arbetskraft i Österbotten inom vissa sektorer en flaskhals, vilket innebär att bristen på arbetskraft inom den lokala arbetsmarknaden utgör ett hinder för verksamhetens utvidgning.[15] Den största bristen av personal är: all sjukvårdspersonal, restaurangpersonal och svetsare. I Vasaregionen är även behovet av specialister inom anläggningsbranschen, maskinteknik, teknik, elteknik, elektronik samt logopeder och lärare i yrkesämnen stort. Ett visst överutbud finns av bland annat datasupportpersonal, grafiska designer, sekreterare, montörer, reparatörer och översättare. Bedömningen grundar sig på arbets- och näringsbyråernas syn på hur läget på arbetsmarknaden kommer att utvecklas under det kommande året. Situationen kan snabbt ändras yrkesvis.

[15] www.ammattibarometri.fi-www.yrkesbarometern.fi

Sammanfattningsvis kan konstateras att samma utmaningar gäller i Vasa ekonomiska region och i Umeå kommun. Brist på människor och kompetens generellt gör att vi tillsammans bör utveckla sätt att göra hela vår region till en bättre fungerande och integrerad region för den befintliga arbetsmarknaden samt en attraktiv karriärdestination för arbetskraftsinvandring och studerande som effektivt integreras i regionen. Finland har även kommit längre i sitt arbete att attrahera talanger och har avsatta resurser och strategier på nationell, regional och lokal nivå.[16]

Fokusområde 3: Attraktiva stads- och livsmiljöer

En av EU:s fyra prioriteringar fram till år 2024 handlar om att bygga ett klimatneutralt, grönt, rättvist och socialt EU. Det innebär att vi ska investera i gröna initiativ som förbättrar luft- och vattenkvaliteten, främjar hållbart jordbruk och bevarar miljön och den biologiska mångfalden. Vi ska skapa en effektiv cirkulär ekonomi och en välfungerande energimarknad i EU som tillhandahåller förnybar energi och energieffektivitet. EU:s gröna giv är EU-kommissionens ena prioritering, vilken innebär att EU ska omvandlas till en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi, samtidigt som man bevarar naturen i EU, tar itu med klimatförändringarna och gör EU koldioxidneutralt och resurseffektivt till 2050.1 I Nordiska ministerrådets vision för 2030 prioriteras även ett grönt Norden. Det innebär att vi tillsammans i Norden ska främja en grön omställning av våra samhällen och arbeta för koldioxidneutralitet och en hållbar cirkulär och biobaserad ekonomi. Ett grönt Norden kopplar främst till de globala hållbarhetsmålen nr 6 och 7 och 11–14[17] under Agenda 2030. Ett grönt Norden kan direkt kopplas till vårt tredje fokusområde som berör attraktiva stads- och livsmiljöer.

Umeå driver sedan länge ett långsiktigt och strategiskt arbete med social hållbarhet. Vasa siktar på att bli klimatneutralt redan 202X och vill bli den energiklokaste och mest energieffektiva staden i Finland och Förenta nationernas globala mål för hållbarhet inarbetas i stadens strategi. Vasa har sin styrka i ett redan starkt och växande energikluster samt goda livsmiljöer. Ett kvitto på det framgångsrika arbetet är att Finland redan sex år i följd blivit utsedd till världens lyckligast land, där Vasa ytterligare strävar till att bli Finlands lyckligaste stad.

Båda städerna befinner sig i regioner inom EU som är högst rankade i Europa när man mäter utveckling och välmående hos befolkningen. Man använder sociala- och miljöindikatorer, vilket visar på den sociala hållbarheten i regionerna; Social Progress Index.[18] Sociala framsteg är samhällets förmåga att möta det grundläggande medborgarnas mänskliga behov, etablera byggstenarna som att tillåta folk och samhällen att förbättra och upprätthålla livskvalitet och skapa förutsättningar för alla individer kan få nå sin fulla potential. Umeå och Vasa kan därmed stå som modell nationellt och internationellt.

[16] Förstudie: Nationell samordningsmodell för attraktion och mottagande av internationell kompetens

[17] *Mål 6 – Rent Vatten och sanitet för alla, Mål 7 – Hållbar energi för alla, Mål 11 – Hållbara städer och samhällen, Mål 12 – Hållbar konsumtion och produktion, Mål 13 – Bekämpa klimatförändringarna, Mål 14 – Hav och marina resurser.*

[18] https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/maps/social-progress/2020_en

Rubriken spänner över ett brett spektrum av frågor och inom fokusområde 3 har vi valt att fokusera på 3.1 Gemensam miljöambition, 3.2 Social hållbarhet för ökad attraktivitet, 3.3 Hållbar mobilitet och transport och att 3.4 Stärka vår position inom EU.

3.1 Gemensam miljöambition

Människor och företag vill i allt större utsträckning bidra och ta ett eget ansvar för miljön och resurshushållningen. Att möta dessa önskemål på ett bra sätt är avgörande om fler ska vilja bo och verka i vår region. Kunskap och erfarenhet från både nationell och internationell nivå, som kan leda till att snabbare komma fram till hållbara lösningar, ska hämtas in. EU lyfter fram de urbana nodernas betydelse för tillväxt och omställningsförmåga i unionens länder. Vår målsättning tydliggörs genom samverkan kring en gemensam miljöambition med europeisk status.

3.2 Social hållbarhet för ökad attraktivitet

I linje med Nordiska ministerrådets vision för 2030 där ett socialt hållbart Norden är ett prioriterat område syftar en utvecklad strategisk samverkan mellan Umeå och Vasa till att främja en inkluderande, jämställd och sammanhängande region med gemensamma värderingar.

Stora industrisatsningar, en fortsatt stark tillväxt och en mer sammankopplad region kan innebära nya sociala utmaningar. Umeå och Vasa ska fortsatt och gemensamt arbeta för att bevara sin position att ligga i framkant gällande social hållbarhet och säkra en socialt hållbar tillväxt. En utvecklad strategisk samverkan innebär också ett bredare erfarenhetsutbyte och kollegial samverkan för skapande av socialt hållbara och attraktiva stads- och livsmiljöer.

Förmågan att attrahera och engagera den unga generationen är en viktig nyckel till fortsatt tillväxt. Städerna med dess omland ska utvecklas med fokus att kunna erbjuda de bästa förutsättningarna för nya generationer att växa upp i. I den fortsatta utvecklingen av våra städer ska både invånare och företag ges möjlighet att delta och påverka utformningen. Särskilt fokus ska läggas på att utveckla modeller för att engagera unga. I Umeå och Vasa ska barnen känna att de har möjlighet att påverka sin framtida livsmiljö. Samarbete för attraktiva gestaltande miljöer, där kulturen kan bidra för att finnas i stadsdelar och orter runt tätorten kan stärka städernas arbete för tillväxt utan utanförskap.

3.3 Hållbar mobilitet och transport

Städerna har tagit ett mycket stort ekonomiskt ansvar för färjeförbindelsen över Kvarken i sin roll som ägare av färjan och hamnarna och brohamnsfunktionen, vilket är en viktig satsning som säkerställer de öst-västliga kommunikationerna av både människor och gods. Den höga innovations- och miljöprofilen på färjan Aurora Botnia, lägger en mycket bra grund för en fortsatt utveckling till ett klimatvänligare transportmönster.

Det finns fortfarande mycket att göra för att stärka städernas position på regional, nationell och europeisk nivå. Det nya säkerhetspolitiska läget samt Finlands och Sveriges inträde i NATO sätter ytterligare fokus på de öst-västliga transportvägarna och Kvarkenförbindelsen som en viktig länk för krisberedskap och materialförsörjning. Städerna ska fortsatt verka för att förankra betydelsen

av denna funktion. EU:s definition av urbana noder sätter särskild fokus på utvecklad mobilitet för kollektiva resor, gång och cykel. Visionen finns om en sömlös kollektiv resmöjlighet mellan städerna och ett sammanhängande cykelstråk kantat med information och upplevelser. Bland företagen i Vasa och Umeå finns redan idag ett stort transportberoende och utvecklingen av transportinfrastrukturen måste fortsätta att prioriteras högt. Vårt geografiska läge går inte att ändra, däremot kan avstånden överbryggas genom utvecklade transportsystem. Elflyg och fast förbindelse över Kvarken är två projekt att gemensamt verka för.

Gemensamt inrymmer städerna verksamheter och initiativ som ligger långt framme inom flera framtidssektorer. Det handlar bland annat om grön omställning, social hållbarhet, energi och cirkularitet. Inom området framtidens mobilitet kompletterar städerna varandra på ett mycket spännande sätt med verksamheter och projekt såsom tex batteritillverkning, batterimaterialförsörjning, återvinning, Nordic Energy Belt, som möjliggör nya affärsmöjligheter (godsflöden, logistik och arbetskraft), etisk AI, mjukvaruutveckling, fordonsdesign och fordonstillverkning. Ett strategiskt urval görs för gemensam profilering gentemot EU.

3.4 Stärka vår position inom EU

Det gemensamma arbetet att stärka positionen i EU:s strategiska nät fortsätter. Det gäller såväl transportnätet TEN-T som energinätet TEN-E. Båda städerna ska definieras som urbana noder, hamnarna liksom transportlänken som knyter ihop stomnäten på ömse sidor i Sverige och Finland måste erkännas som nödvändiga för att ge människor och företag i vår region likvärdiga förutsättningar att resa och transportera gods kostnadseffektivt och klimatriktigt. Stråkets betydelse för krisberedskap och försörjning innebär att samarbetet måste intensifieras vad gäller att uppnå status i EU:s energinätverk som även stödjer integrationen av förnybara energikällor.

Städernas representation i Bryssel är viktiga kanaler för bevakning av ärenden i riktning mot EU. Österbottens förbund administrerar Västra Finlands Europakontor (WFEO) som fungerar som intressebevakningskontor för fyra landskap i Västra Finland. North Sweden European Office är Umeås - Västerbottens, Norrbottens, Jämtland Härjedalens och Västernorrlands direktlänk till EU. Målet med verksamheten är att skapa förutsättningar för regionens företag, akademi och offentlig verksamhet att agera framgångsrikt på EU-arenan. Representationen i Bryssel bör utvecklas efter identifierade behov och målsättningar, eventuellt även i samverkan med regionens universitet.

Fokusområde 4: Umeå och Vasa – gemensamma upplevelser

Grundläggande inom EU är att unionen bygger på värdena respekt för människans värdighet, frihet, demokrati, jämlikhet, rättsstaten och respekt för de mänskliga rättigheterna, inklusive rättigheter för personer som tillhör minoriteter. Dessa värden ska vara gemensamma för medlemsstaterna i ett samhälle som kännetecknas av mångfald, icke-diskriminering, tolerans, rättvisa, solidaritet och principen om jämställdhet mellan kvinnor och män. Unionen ska

respektera rikedomen hos sin kulturella och språkliga mångfald och sörja för att det europeiska kulturarvet skyddas och utvecklas.[19]

I Nordiska ministerrådets vision för 2030 prioriteras ett socialt hållbart Norden, som det tredje strategiområdet. Det innebär att vi tillsammans i Norden ska främja en inkluderande, jämställd och sammanhängande region med gemensamma värderingar och stärkt kulturutbyte med välfärd. Ett social hållbart Norden kopplar främst till de globala hållbarhetsmålen nr 3, 5, 10, 16 och 17[20] under Agenda 2030. Ett socialt hållbart Norden kan även direkt kopplas till vårt fjärde fokusområde som berör samverkan mellan civilsamhället och där fokus ligger på gemensamma upplevelser.

4.1 Utökat mellanfolkligt samarbete mellan Umeå och Vasa

För att främja välstånd och välfärd i vår region behöver invånarna mötas, lära känna varandra och utbyta erfarenheter. Förutsättningarna för detta är utmärkta då världens miljövänligaste färja Aurora Botnia – och i framtiden elflyget sammanbinder Umeå och Vasa året runt. Regionens turistattraktioner bör komplettera varandra ytterligare på ett intressant sätt. Kvarkenregionen marknadsförs internationellt som en destination och separata intressanta besöksmål utarbetas.

Umeå kommun och Vasa stad har som mål att stimulera samarbetet invånare emellan till en attraktionskraft och varumärke för regionen; Österbotten är mer än bara Österbotten och Västerbotten är mer än bara Västerbotten - de är tillsammans Kvarken! Här kan du delta i gemensamma finsk-svenska evenemang på färjan och i Umeå samt Vasa. Ett utökat kultur- och idrottssamarbete stärker, diversifierar och levandegör allt det som sker i både Umeå och Vasa. Destinationsbolagen i respektive kommun marknadsför aktivt besöksanledningar och upplevelser på respektive sida för att främja kulturellt utbyte och kommunerna uppmuntrar och stödjer kulturutbyte och turism över Kvarken.

Städernas kulturinstitutioner, kulturföreningar, organisationer, studentföreningar, idrottsföreningar och pensionärsförbund kommer dessutom att uppmuntras att ordna regelbundna evenemang, fester, tävlingar, danser och resor tillsammans. Vasa och Umeå är regionernas noder, som inspireras av varandra!

4.2 Internationellt samarbete

Nordiskt samarbete har varit vägledande sedan länge för Umeå och Vasa. Båda kommunerna är vänorter med Harstad kommun och Helsingör kommun från 1949. Under lång tid har ett medborgarutbyte ägt rum med vänorterna i Norge och Danmark.

[19] Lissabonfördraget artikel 2, C_2016202SV.01000101.xml (europa.eu)

[20] Mål 3 – God hälsa och välbefinnande, Mål 5 – Jämställdhet, Mål 10 – Minskad ojämlikhet, Mål 16 – Fredliga och inkluderande samhällen och Mål 17 Genomförande och globalt partnerskap.

Umeå kommun och Vasa stad är grundande huvudmedlemmar av Kvarkenrådet EGTS, vilket är en av Nordiska ministerrådets officiella gränskommittéer som arbetar med att utveckla samarbetet och undanröja gränshinder.

Både Umeå och Vasa har även varit aktiva medlemmar av det nordiska nätverket Nordic City Network, där numera endast Umeå deltar.

Ett nytt internationellt samarbete har aktualiserats. På grund av Rysslands krig mot Ukraina har hundratals städer och byar förstörts och miljontals ukrainare tvingats att fly från sina hem. Europeiska alliansen av kommuner och regioner för att återuppbygga Ukraina[21] lanserades av Europeiska Regionkommittén på uppmaning av Ukrainas president Zelenskyj, efter att Ukraina fått status som EU-kandidatland. Umeå kommun och Vasa stad vill förena sina krafter för att stödja Ukrainas återhämtning och återuppbyggnad, idag och efter kriget. Detta kunde göras dels genom direkt hjälp till staden Cherson, vilket utreds som bäst, men även via att utforska möjligheterna inom den europeiska alliansen.

Övergripande kommunikation

Den övergripande kommunikationsplanen tar avstamp i målsättningarna i Umeå och Vasas gemensamma strategi och insatser prioriteras utifrån aktuella åtgärder. Kommunikationen ska stärka och synliggöra samarbetet lokalt, regionalt och internationellt.

Ytterligare behövs gemensamma marknadsföringsåtgärder för hur Umeå och Vasa tillsammans ska synas mer på den internationella arenan för att attrahera internationella talanger och internationella investeringar till vår del av världen.

Uppföljningen av samarbetet mellan Umeå och Vasa ska ske regelbundet för att säkerställa kontinuiteten i det aktiva arbetet.

Sammanfattning

Vasa och Umeå ingår i flera internationella sammanhang och samarbetar på många olika sätt och för att samarbetet ska utvecklas ytterligare och bli mer strategiskt och långsiktigt har Umeå kommun och Vasa stad arbetat fram denna gemensamma utvecklingsstrategi. Visionen är att vi i framtiden är en region med gränslösa möjligheter där nu existerande hinder för samarbeten suddats ut och där vi i sann samnordisk anda är en fungerande integrerad funktionell region.

Strategin har fyra fokusområden:

1) Ett innovativt, integrerat, växande och hållbart näringsliv, 2) En konkurrenskraftig region som attraherar talanger, 3) Attraktiva stads- och livsmiljöer och 4) Umeå-Vasa – gemensamma

[21] https://cor.europa.eu/sv/engage/Pages/European-Alliance-of-Cities-and-Regions-for-the-reconstruction-of-Ukraine.aspx

upplevelser. Alla fokusområden innehåller dessutom olika element av urbana kvaliteter som hållbarhet, delaktighet och tillgänglighet.

Bild 5: Utvecklingsstrategins fyra fokusområden

Strategin kompletteras med en aktivitetsplan och en kommunikationsplan som beaktar alla fokusområden. Redan idag kan många aktiviteter finansieras inom ramen för kommunernas budgetar och genom extern finansiering.

Appendix 1: Urval ur Umeås och Vasas gemensamma historia

Vasa och Umeå är och har alltid varit viktiga delar av den flera hundra år långa gemensamma historia som kännetecknar samarbetet över Kvarken. Att handel, transporter och samverkan varit viktig i Kvarken redan på 1500-talet illustreras på nedanstående karta.

Bild 6: Carta marina av Olaus Magnus, publicerad 1539

Kvarkenregionen utgör ett helt unikt område i världen med sitt flacka landskap och snabba landhöjning. För tusen år sedan hade redan delar av nuvarande Umeå börjat stiga ur havet, medan området för nuvarande Vasa ännu låg helt under vatten. På grund av landhöjningen ligger den allra första bosättningen numera 10-tals kilometer inåt land från kusten. Kusten fick fast bosättning troligen under 1200-talets slut. Kvarkenområdet blev en del av Sverige på 1300-talet (Bonns, 2001)

Under 1400 talet förekom många stridigheter i hela riket. Dessa påverkade handeln i Kvarkenregionen negativt. Uppenbarligen lyckades man trots allt upprätthålla handeln åtminstone under lugnare perioder, eftersom ett ökat materiellt välstånd kan skönjas under denna tid. Tack vare ett nyvunnet välstånd byggdes många stenkyrkor upp i hela Kvarkenområdet under 1400-talet. Fiske samt säljakt utgjorde huvudnäringarna ända in på 1500-talet med lax och tran som hårdvaluta. Tack vare landhöjningen blev då även småskaliga jordbruk och mer omfattande boskapsskötsel allt vanligare. (Bonns 2001, s. 17–18)

I början av 1600-talet reser den nyblivne kung Karl IX runt både i Öster- och Västerbotten för att bekanta sig med regionen. Han beslöt sedermera att grunda två städer i Österbotten vid denna tidpunkt, nämligen Uleåborg 1605 och Vasa 1606, som fick sina privilegier 1611. (Luukko, 1972, s 51–53; Bonns 2001, s.31) Umeå fick sina stadsprivilegier 1622 och blir 1638 med sina knappt 40 stadsbor residensstad i det nya Västerbottens län som vid denna tidpunkt är detsamma som nuvarande Norr- och Västerbotten. (www.umea.se)

I slutet av 1600-talet blev den då redan kända ”Vasarågen” en mycket populär handelsvara och efterfrågan var stor framför allt i Stockholm. Från Västerbotten kom man för att byta till sig fisk mot spannmål och kreativa lösningar för att undgå tull- och hamnavgifter var ett faktum. (Luukko 1972, s. 225, 240). Därmed kan konstateras att de ekonomiska förbindelserna var mycket livliga mellan Vasa och Västerbotten redan under detta århundrade.

Under 1600-talet var områdets administration under ständig förändring mellan skilt- eller gemensamt styre för Väster- och Österbotten. År 1647 grundades Västerbottens län, men 1654 förenades återigen Österbotten och Västerbotten till ett gemensamt län med Umeå som residensstad. I mitten av 1670-talet blev Vasa residensstad i länet. Västerbottens län återupprättades igen 1674. (Bonns 2001, s. 29-31)

I februari 1808 bröt kriget ut mellan Sverige och Ryssland. Slaget om Vasa står 25 juni och förlusterna är betydande. Många andra blodiga slag utspelar sig i och runt Vasa samt i Umeå. När Vasa utrymdes i september sändes många sjuka samt fångar till Umeå. Striderna 1809 i Skellefteå, Sävar, Ratan nära Umeå och i Piteå blir de sista att hållas på svensk mark. Slaget vid Oravais 14.9.1808 ledde till svenskt nederlag och blir slutet på den svenska eran i Finland. Kriget 1808–1809 utgör alltså inte bara de sista krigshändelserna på svensk mark utan även en delning av riket. Fredsavtalet undertecknas i Fredrikshamn 17.9.1809. Finland blev därmed ryskt och Österbotten en del av storfurstendömet Finland ända fram till Finlands självständighet 1917. Mycket lite är tyvärr känt om hur kustborna reagerade och vad de kände inför denna nya situation med en riksgräns rakt igenom Kvarken, men åtminstone mentalt måste omställningen ha varit betydande, eftersom vi tidigare varit delar av det gemensamma Bottniska området. Efter fredsslutet fortsatte handeln trots allt över Kvarken och till hela Sverige nästan som tidigare. Handeln hämmades några år senare då tullar infördes, men 1837 hade reguljär ångbåtstrafik inletts längs norrlandskusten och ångskonaren ”Strömkarl” anlände då till Vasa från Umeå. Reguljär gods- och passagerartrafik kom i gång 1839. Passagerartrafiken låg nere under första världskriget, men under 1920-talet inleddes igen regelbundna helgturer mellan Umeå och Vasa med ett biljettpris om 15 kronor för en tur och retur resa. Trafiken avbröts än en gång av krigsutbrottet 1939. Isvägen över Kvarken 1939–1940 blev en av de viktigaste rutterna för krigsmateriel från Sverige till Finland. Över 2000 billaster hann köra över Kvarken denna närmast arktiska vinter, med plogning dagtid och transporter nattetid. Både smuggling av framför allt varor och människor pågick till krigsslutet 1944. År 1949 började det nystartade rederiet Umeå-Vasa trafikera med ”Turisten”, som efterföljdes av mera för dessa farvatten lämpliga fartyg nämligen Korsholm I-III. Korsholm III var år 1958 för övrigt den första bilfärjan i Finland. År 1971 påbörjades året runt trafiken. Inträdet i EU 1995 innebar en helt ny era i trafiken över Kvarken. (Bonns, 2001, s. 47, 54-57,71,76-81). 2013 grundar Umeå och Vasa det gemensamma rederibolaget NLC Ferry AB Oy, som sedan dess skött den dagliga Kvarkentrafiken under namnet Wasaline. I dagsläget trafikeras rutten med världens mest miljövänliga färja Aurora Botnia. Året därpå bildas Kvarkenhamnar AB för att driva och utveckla hamnarna i bägge städer. År 2022 ansökte både Sverige och Finland att gå med i NATO, vilket får stor betydelse för städernas framtid.

Källor

Bonns Bertil, 2001 (Länsstyrelsen i Västerbotten): *Kvarkens historia*
Luukko Armas, 1972: *Vasa stads historia del I 1601-1721*

Uppföljning indikatorer Umeå-Vasa samarbete

Genomgång av godkända indikatorer

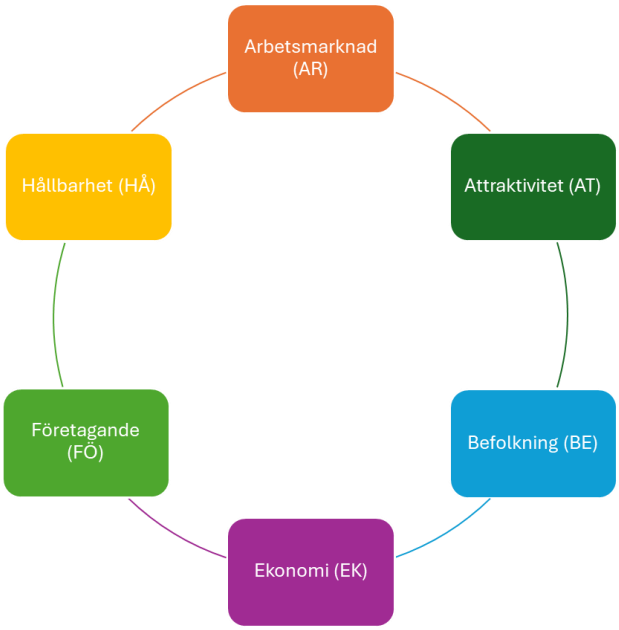
Jonas Nylén, Suvi Aho, Stefan Råback

Sisällys

Inledning 2
Befolkningsutveckling 4
Attraktivitet 11
Ekonomi 14
Energy Vaasa 2024 17

Inledning

Den här analysen baseras på ett antal tematiska områden som utifrån den antagna utvecklingsstrategin Umeå och Vasa. Förslag till tematisk uppföljning och val av indikatorer har presenterades inom projektet under april 2024 och beslutades användas för uppföljning i juni 2024. Analysen är uppdelad inom sex områden.



Figur 1 Översiktlig uppföljning gemensam utvecklingsstrategi Umeå och Vasa

Vasa hör till Finlands mest framgångsrika medelstora städer och ekonomiska regioner. Befolkningen i vår stad har ökat i rekordtakt under de senaste åren. Antalet arbetsplatser har också ökat kraftigt. Granskat enligt näringsgren har tillväxten skett speciellt inom industrin och social- och hälsovårdstjänsterna. Det har varit tillväxt också inom många andra sektorer. I och med den gynnsamma utvecklingen av antalet arbetsplatser har antalet sysselsatta personer ökat, och ökningen har gällt speciellt sysselsatta med utländsk bakgrund, vilkas antal har ökat med ungefär 50 procent på några år. Vasas arbetslöshetsgrad är låg och sysselsättningsläget mycket bra.

För att trygga en fortsatt tillväxt i Vasa förutsätts för det första mera arbetsplatser och för det andra aktivt lockande av nya experter till staden och förankring av dem. En allt större del av dem är invandrare eller personer med invandrarbakgrund, eftersom befolkningen med finländsk bakgrund helt enkelt inte på länge har räckt till för att fylla alla de arbetsplatser som blir lediga. I och med Vasas befolkningstillväxt under de senaste åren har tillgången på lediga hyresbostäder blivit märkbart sämre. Speciellt när det gäller små hyresbostäder till rimligt pris kan man redan tala om en bostadsbrist. De som blir lidande är speciellt studerande och unga

som flyttar till staden, vilka är de som främst bor på hyra, och personer i sårbar ställning, vilka har ett ytterst stort behov av hyresbostäder till rimligt pris. Vasas bostadsbrist är på väg att bli en flaskhals för en fortsatt tillväxt. Vasas kraftiga befolkningstillväxt har oturligt nog råkat sammanfalla med den största konjunktursvackan i det fritt finansierade bostadsbyggandet sedan recessionen i början på 1990-talet.

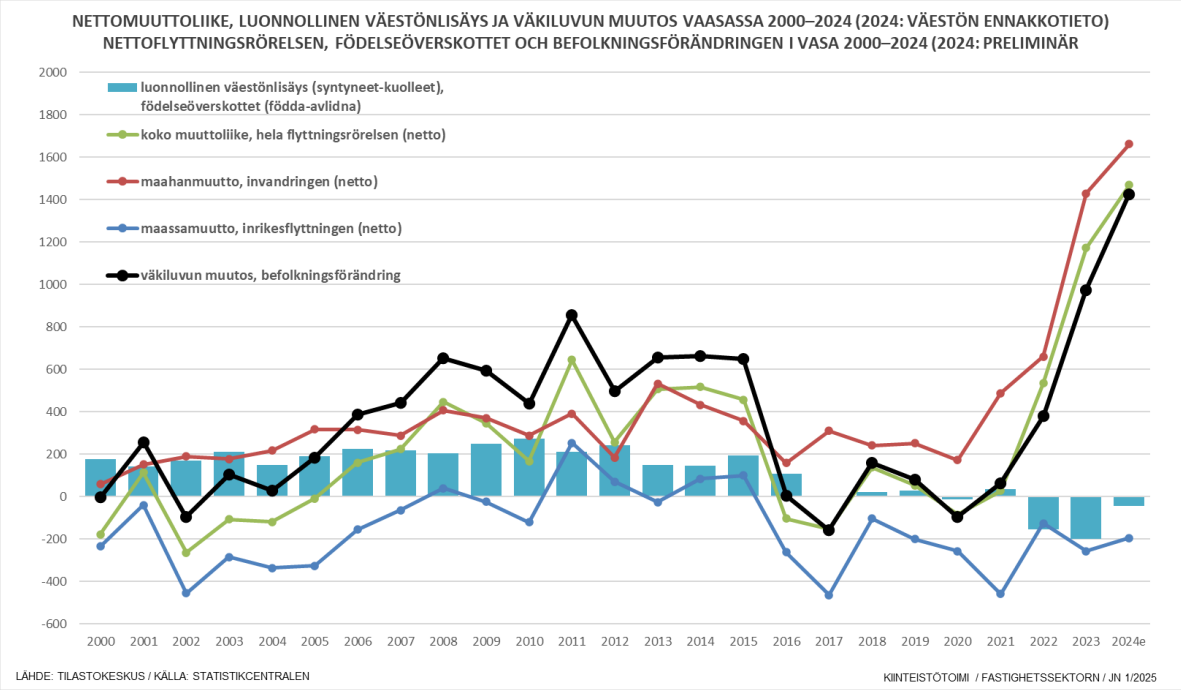
Eftersom Vasas nativitet har sjunkit kraftigt under de senaste ca 10 åren (såsom i hela landet), har det här framhävt behovet av att locka nya unga invånare till staden. Saken är helt enkelt den att om man vill nå en ökning i antalet födda, förutsätter det här att man lyckas locka ett betydligt större antal unga invånare till staden. Redan upprätthållandet av den nuvarande nivån med lägre antal födda, förutsätter betydande ansträngningar.

Befolkningsutveckling

Vasas folkmängd har ökat ovanligt kraftigt under åren 2022–2024. Under den här perioden är 62,5 % av ökningen på 2 759 invånare personer i 20–39 års ålder (Statistikcentralens förhandsuppgift). Av dem är många studerande eller i början av sin arbetskarriär, många bor på hyra och många är invandrare. Vasas nettoinvandring (invandring – utvandring) var det rekordartade 3 751 invånare under de senaste tre åren. Nettoinvandringen är större än befolkningstillväxten, eftersom Vasa förlorade invånare i den interna flyttningsrörelsen i landet (-577 invånare) och dessutom var den naturliga befolkningsförändringen (födda-döda) minus 400 invånare. I skillnaden ingår också en s.k. korrigering av folkmängden (-15 invånare).

Vasas befolkning ökade tidigare också i och med en positiv naturlig befolkningsförändring (födda - döda). Den var i genomsnitt +197 invånare per år under åren 2000–2015, dvs. totalt +3 151 invånare. När antalet döda har varit 133 personer mera än antalet födda per år 2022–2024 och om trenden fortsätter på samma sätt i framtiden, vilket också kan antas i och med en åldrande befolkning (med finländsk bakgrund) och ett sjunkande antal födda, kommer staden att förlora ett betydande antal invånare på lång sikt (~2 100 invånare fram till år 2040). En betydande nedgång i nativiteten och en åldrande befolkning är Finlands, och också Vasas, mest betydande utmaning.

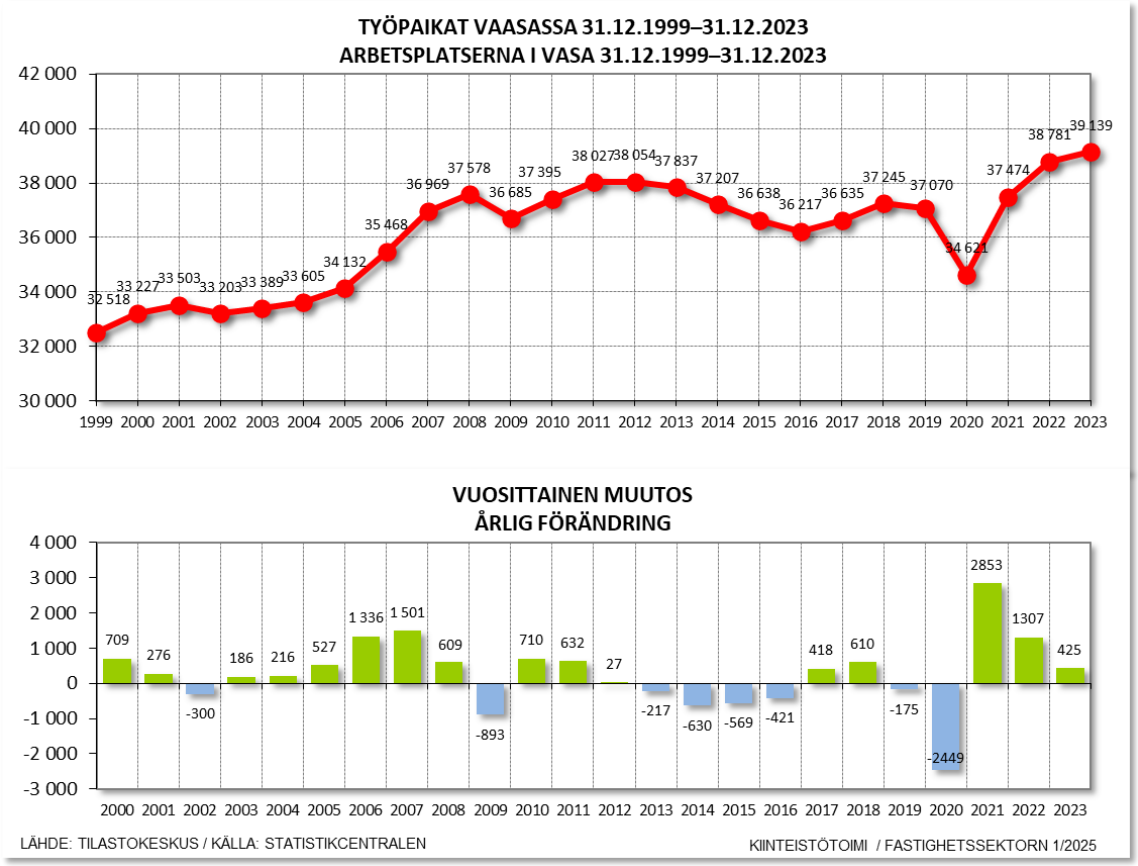
Eftersom det inte ser ut som om situationen för befolkningen med finländsk bakgrund kommer att förändras väsentligt till denna del (trenden torde fortsätta på ganska liknande sätt åtminstone under de närmaste åren), innebär det här i praktiken att vi behöver allt mera unga invandrare för att kompensera för de invånare med finländsk bakgrund ”som försvinner”. Vasa har i det här hänseendet lyckats bäst bland de medelstora städerna och ekonomiska regionerna, eftersom både vår befolkningstillväxt och vår invandrarbefolknings tillväxt har varit störst bland de medelstora städerna såväl på kort som på lång sikt. I själva verket är tillväxten i Vasas ekonomiska region den 7:e största i vårt land och vi placerar oss efter Vasas största stadsregioner på följande plats. Internationalismen är för oss en allt väsentligare fördel.



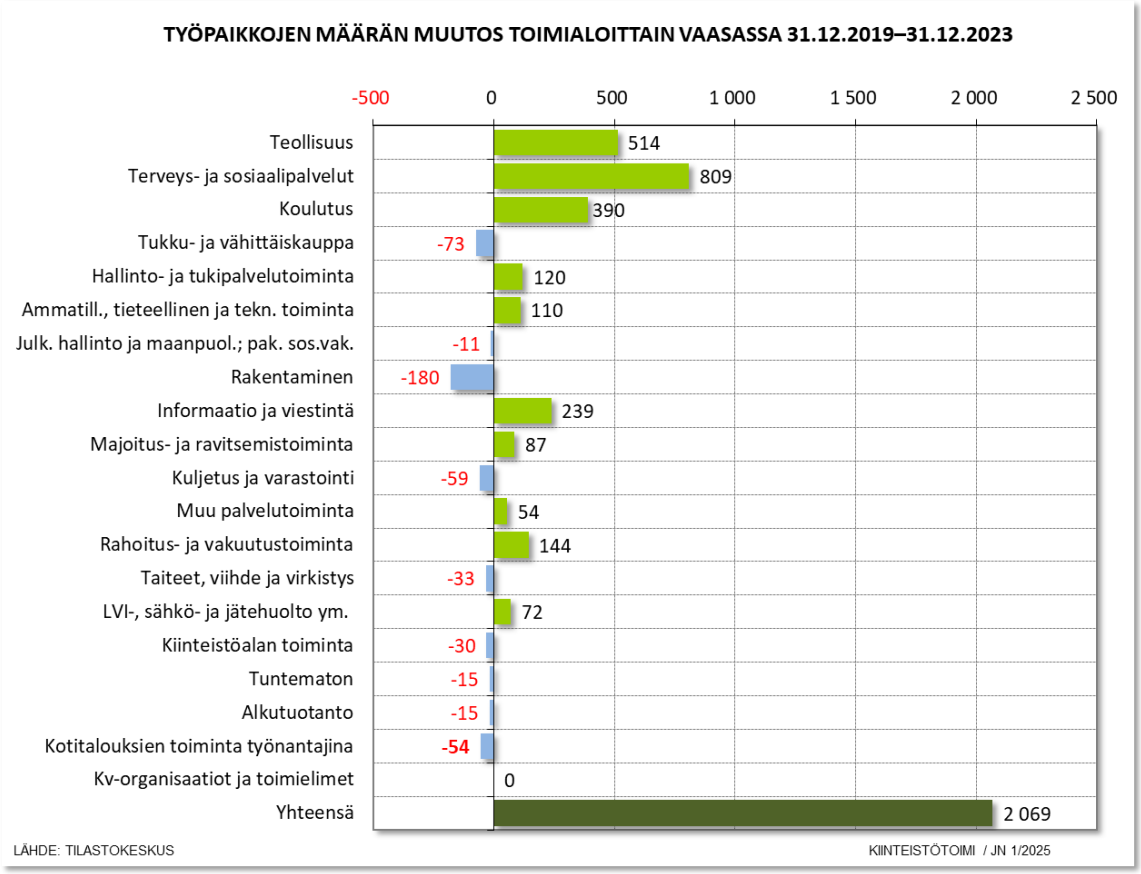
Kuva X Väestönkehityksen osatekijät Vaasan kaupungissa 2000–2024 (v.2024 ennakkotieto)

Vasas befolkningstillväxt under de senaste åren baserar sig speciellt på tre bakgrundsfaktorer. Utöver den ovan beskrivna stora nettoinvandringen har antalet arbetsplatser ökat kraftigt, +2 069 åren 2020–2023. Stadens och den ekonomiska regionens sysselsättningsläge är bland de bästa i landet. Antalet sysselsatta personer har under åren 2020–2023 ökat med 1 477, och en del av de anställda på de nya arbetsplatserna (ca 600) pendlar till Vasa. Antalet arbetsplatser har ökat både inom den offentliga och den privata sektorn (t.ex. industrin +514 samt social- och hälsovårdstjänsterna +809).

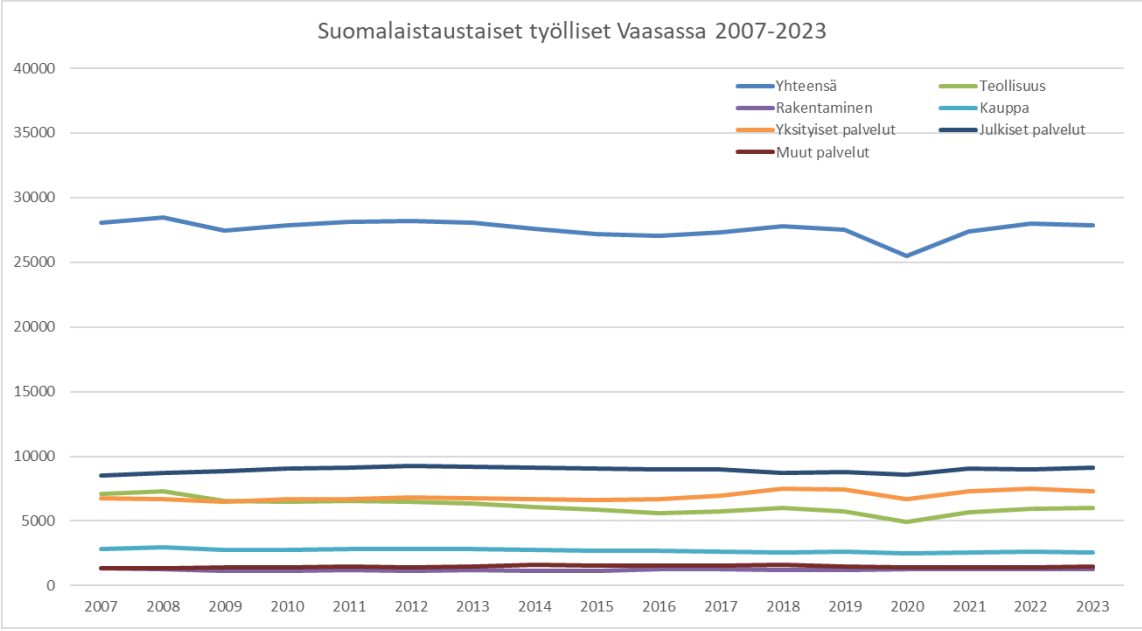
Av Vasas 1 477 nya sysselsatta personer under åren 2020–2023 har 1 088 personer utländsk bakgrund (73,7 %) och 389 personer finländsk bakgrund (26,3 %). På lång sikt, under åren 2007–2023, har antalet sysselsatta i Vasa ökat bara och enbart i och med ökningen av antalet sysselsatta med utländsk bakgrund (+2 490/250 %). Antalet sysselsatta personer med finländsk bakgrund har i själva verket minskat något (-187/0,7 %). Av Vasas 31 376 sysselsatta personer har 3 488 utländsk bakgrund (11,1 %). Andelen är liten, men den har ökat med besked både på lång och speciellt på kort sikt. Allting tyder på att den invandrade befolkningen är i en nyckelställning vid ökande av antalet sysselsatta både i Vasa och i övriga delar av landet. Arbetskraften med finländsk bakgrund är helt enkelt inte tillräcklig. När nativiteten hos befolkningen med finländsk bakgrund dessutom har rasat, leder det med tiden till ett kraftigt minskande antal unga och unga vuxna, vilket medför att arbetskraften med finländsk bakgrund kommer att minska ytterligare.



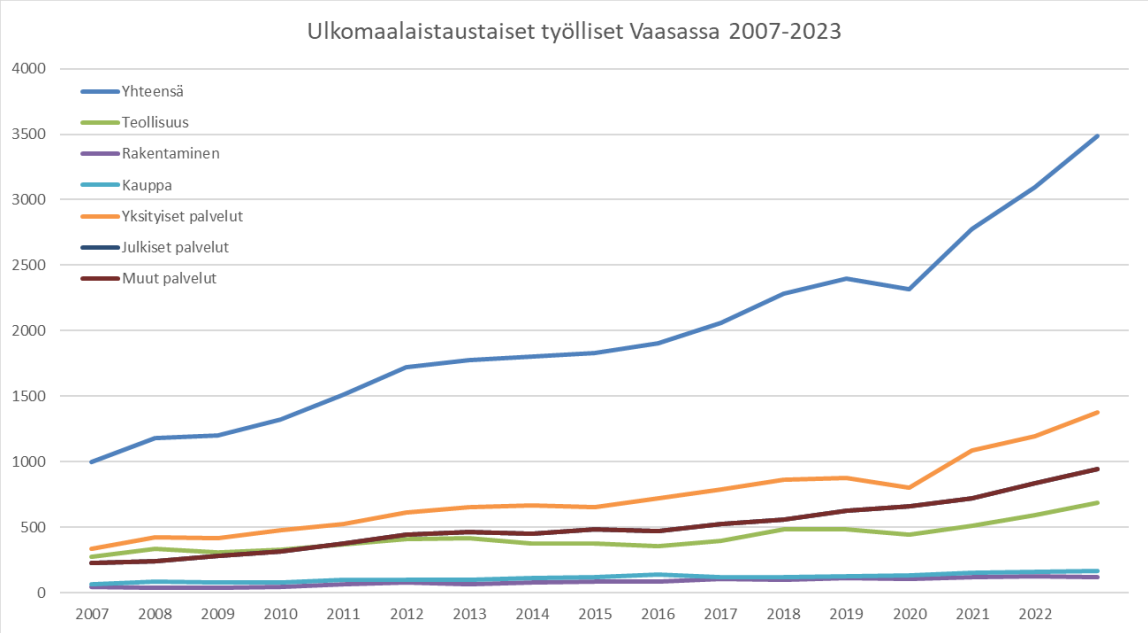
Kuva X Työpaikat Vaasan kaupungissa 1999–2023



Kuva X Työpaikkojen määrän muutos toimialoittain Vaasan kaupungissa 2019–2023



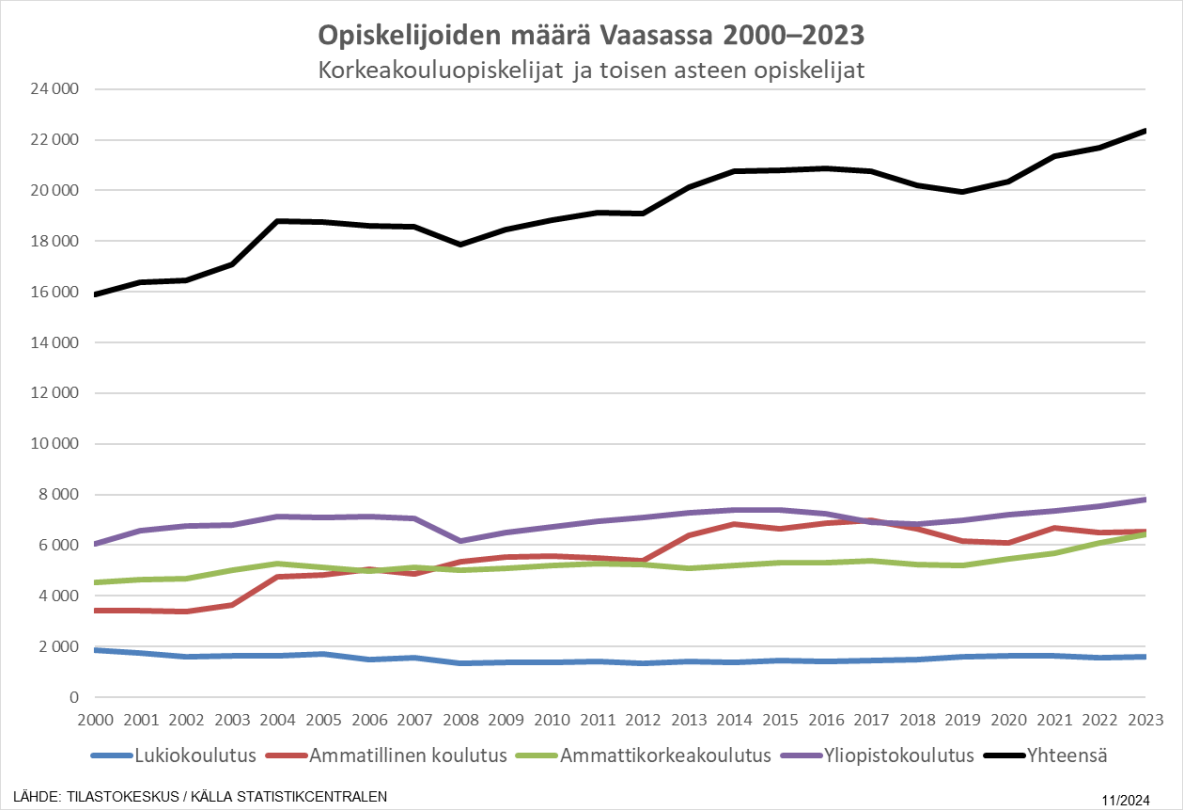
Kuva X Suomalaistaustaiset työlliset Vaasassa 2007–2023



Kuva X Ulkomaalaistaustaiset työlliset Vaasassa 2007–2023

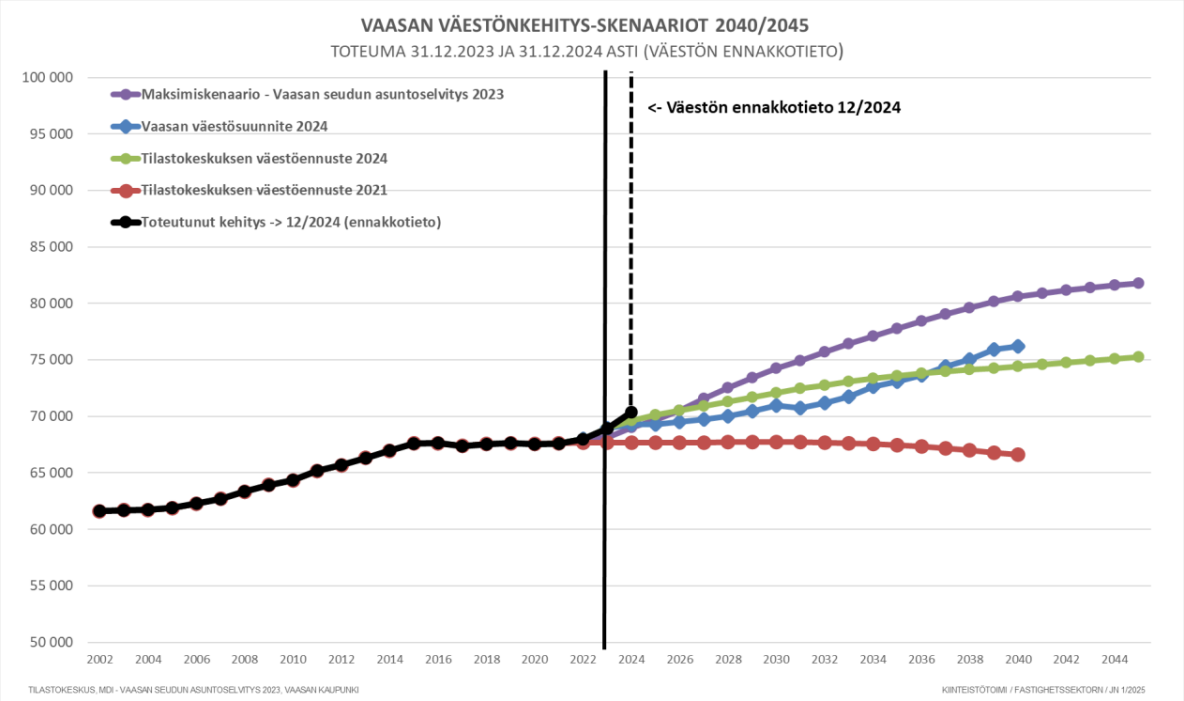
Den tredje bakgrundsfaktorn för Vasas befolkningstillväxt under den senaste tiden är en ökning av antalet studerande vid våra högskolor, ca +3 000 studerande åren 2020–2024 (för år 2024 finns högskolornas egna uppgifter som Statistikcentralen inte ännu har publicerat). När den kraftiga ökningen av antalet studerande, unga vuxna och invandrare i staden oturligt nog har sammanfallit med den största konjunktursvackan inom byggandet av fritt finansierade flervåningshus sedan recessionen på 1990-talet, har det här realiserats i form av en betydande hyresbostadsbrist. Bedömningen är att behovet av hyresbostäder som riktas till studerande är en ökning på åtminstone 500 st. redan för att tillfredsställa den nuvarande efterfrågan.

Eftersom våra högskolor strävar efter en betydande ökning av antalet studerande också under de kommande åren, de pågående och kommande investeringarna inom näringslivet förutsätter nya experter och Vasa också i övrigt är starkt tillväxtinriktat, kommer ett betydande antal nya hyresbostäder att behövas. Om sådana inte kan fås till stånd, blir bostadsutbudet en flaskhals för tillväxten. Ett väsentligt faktum som ansluter sig till det här är att flyttandet sker bland de unga åldersgrupperna, men efter att de har fått arbete och speciellt bildat familj minskar benägenheten att flytta dramatiskt. Vasa har orsak att till alla delar främja hyresbostadsbyggandet för att unga experter ska kunna flytta till staden. Om man misslyckas med det, flyttar experterna till andra städer/länder. Den globala konkurrensen om dem är också hårdare än tidigare.



Kuva X Opiskelijoiden määrä Vaasassa 2000–2023

För Vasa upprättades olika scenarier för befolkningsutvecklingen i Vasaregionens bostadsutredning (2023). I grafiken nedan har utredningens maximiscenario plockats fram, där antagandet är att Vasas befolkning ökar med ca 11 000 invånare fram till år 2045. Antagandena i maximiscenariot är att batterifabriksområdet genomförs i stor omfattning och att motsvarande investeringar som ökar antalet arbetsplatser lika mycket genomförs på 2030-talet. Dessutom har i scenariot antagits att Vasas ”grundutveckling” motsvarar perioden med kraftig befolkningstillväxt åren 2005–2015 (utan inverkan av nativiteten under den tiden). Scenariot beskriver den största antagna tillväxten som skulle kunna ske i regionen. Åtminstone i ljuset av de potentiella investeringar i nuläget som ökar arbetsplatsantalet.



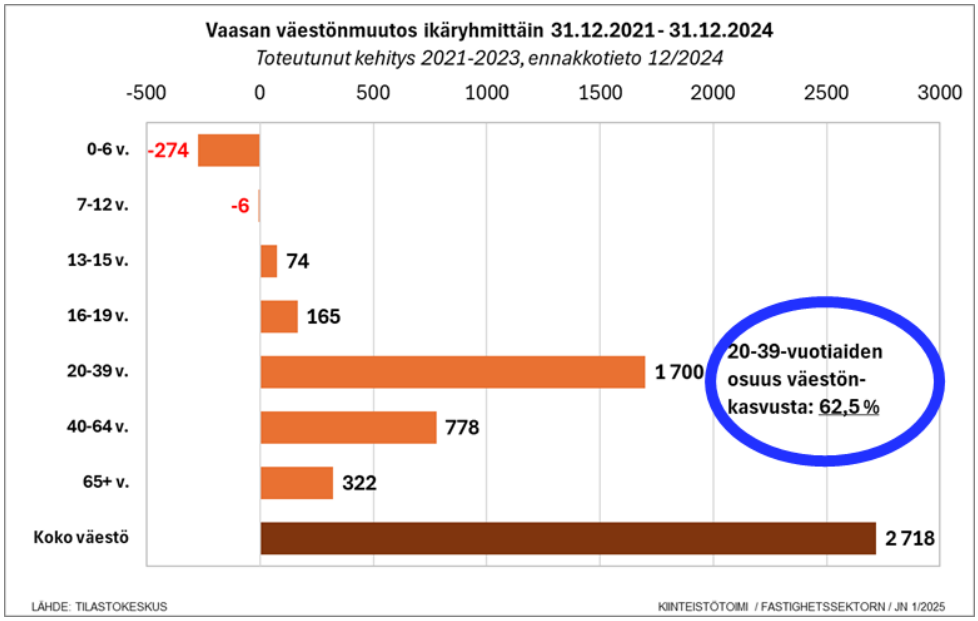
Kuva X Väestönkehityksen osatekijät Vaasan kaupungissa 2000–2024 (v.2024 ennakkotieto)

Attraktivitet

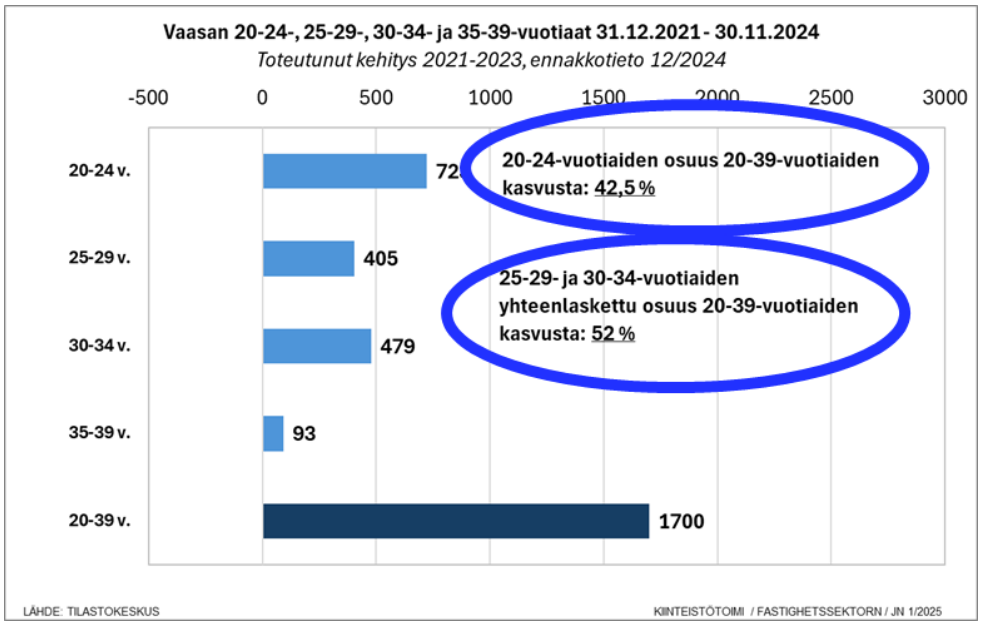
Vasas tillväxt beror, utifrån stadens utveckling och befolkningsutvecklingstrenden under den senaste tiden allt väsentligare på huruvida vi lyckas locka unga vuxna att flytta till staden. De behövs både för att tillsätta de arbetsplatser som blir lediga och för att upprätthålla/öka antalet födda. Stadens befolkningstillväxt under de senaste åren visar att vi har lyckats med det. Den kollapsade bostadsproduktionen håller emellertid på att bli en flaskhals för en fortsatt tillväxt.

- Antalet 20–39-åringar i Vasa har ökat exceptionellt kraftigt under åren 2022–2024 (förhandsuppgift), då deras andel av stadens hela befolkningstillväxt var 62,5 procent (*jfr 2002–2024, när andelen var 47,5 %).*
- Den kraftiga ökningen av antalet unga vuxna (20–39 år) har inte, åtminstone inte ännu, lett till någon ökning i antalet 0–6-åringar. Antalet födda har också under de senaste åren hållits på en ny, ca 30 % lägre nivå jämfört med åren i början av 2010-talet.
- Andelen 35–39-åringar av ökningen av 20–39-åringarna har minskat till 5,5 % under åren 2022–2024 jämfört med en andel på 10,6 procent under tidsperioden 2002–2024.
- Andelen 20–24-åringar av ökningen av antalet 20–39-åringar har hållits på samma höga nivå 42,5 % under åren 2022–2024 (jfr med åren 2002–2024, då andelen var 44,5 %).
- Andelen 25–34-åringar har ökat till 52 procent 2021–11/2024, jfr 44,9 % åren 2002–2024. Andelen 35–39-åringar har på motsvarande sätt minskat från 10 procent till 5,5 procent.

Tyngdpunkten för Vasas befolkningstillväxt har inriktats allt kraftigare på 20–34-åringar, och på den här gruppens bostadsbehov är det skäl att fästa speciell uppmärksamhet. I den här åldersgruppen har behovet av hyresbostäder betonats. Bakom ökningen av antalet 20–24-åringar finns en exceptionellt kraftig ökning av speciellt studerande under de senaste åren. Bristen på studiebostäder och hyresbostäder till rimligt pris som är lämpliga för studerande är redan nu betydande (~500 bostäder) och bristen är på väg att öka.



Kuva X Vaasan väestönmuutos ikäryhmittäin 2021–2024.



Kuva X Vaasan 20-24-, 25-29-, 30-34- ja 35-39-vuotiaat 2021–2024.

I Finland rådde en byggboom för flervåningshus, vilken inleddes kring mitten av 2010-talet och som fortsatte till början av 2020-talet. Under den här tidsperioden blev många små flervåningshusbostäder färdiga, av vilka en betydande del hamnade hos bostadsplacerare och blev hyresobjekt. Fenomenet har förekommit i stor grad också i Vasa. Vasas bostadsproduktion var i full gång under hela 2010-talet, men på 2020-talet minskade produktionen och år 2024 rasade produktionen. År 2025 är sannolikt också ett mycket lugnt bostadsbyggnadsår. Såsom ovan har konstaterats, sammanföll raset i bostadsbyggandet oturligt nog med Vasas rekordartade befolkningstillväxt. I staden har det också snabbt blivit brist på bostäder, vilket gäller speciellt små hyresbostäder till rimligt pris.

Av nya unga invånare som flyttar till Vasa är en ytterst stor del (grovt uppskattat upp till 80–90 %) i behov av hyresbostäder. Vid ung ålder bor man i regel och mer utpräglat på hyra. Antalet hushåll som bor i fritt finansierade hyresbostäder har nästan fördubblats i Vasa sedan år 2010. Ungefär 45 % av stadens hushåll bor på hyra, medan andelen var ca 36 % år 2010. Av befolkningen bor ungefär en tredjedel på hyra. Ett tillräckligt utbud på hyresbostäder är en mycket väsentlig attraktionsfaktor för en ort som strävar efter tillväxt. En betydande utmaning för Vasa är den obefintliga hyresbostadsproduktionen med understöd från Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet (ARA). ARA-produktionens andel av hela landets bostadsproduktion är ca hälften av hela produktionen åren 2024–2025. Huvuddelen av den här produktionen/-finansieringen hamnar hos landets största tillväxtcentrum. Staten har ökat finansieringen för ARA-produktion som en s.k. kontracyklisk åtgärd, dvs. för att kompensera för minskningen av fritt finansierad produktion.

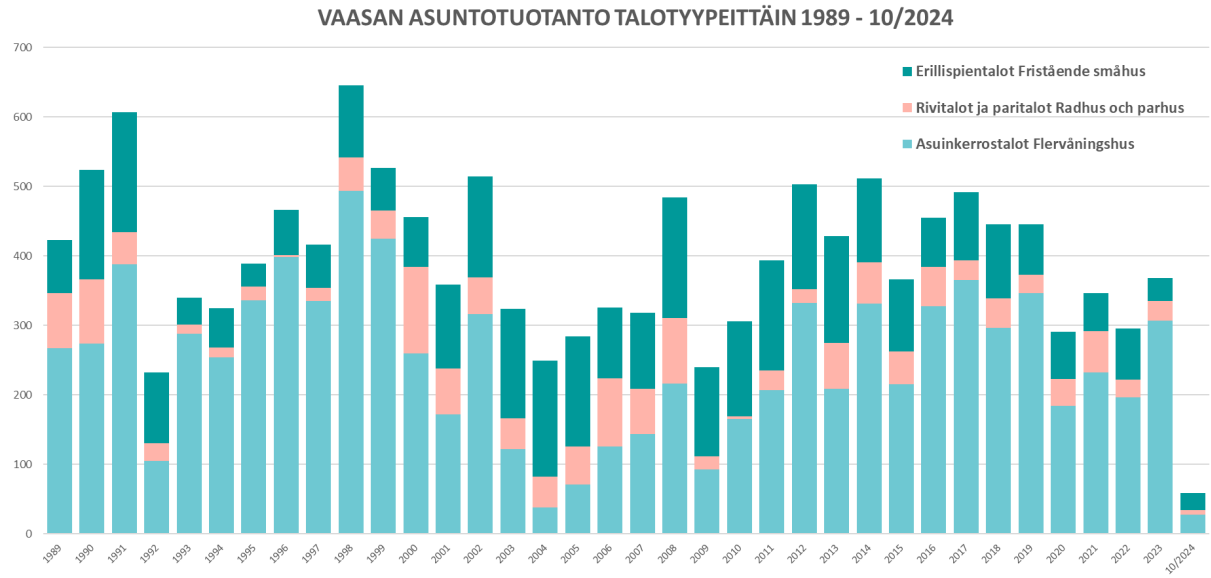
I Vasa har andelen våningshusbostäder av hela landets produktion efter början på 2000-talet präglats av en kraftig tillväxttrend. Samtidigt har speciellt andelen småhus minskat.

Nedan finns olika hustypers genomsnittliga andel av hela produktionen i Vasa åren 2000–2011 *-> åren 2012–2023*.

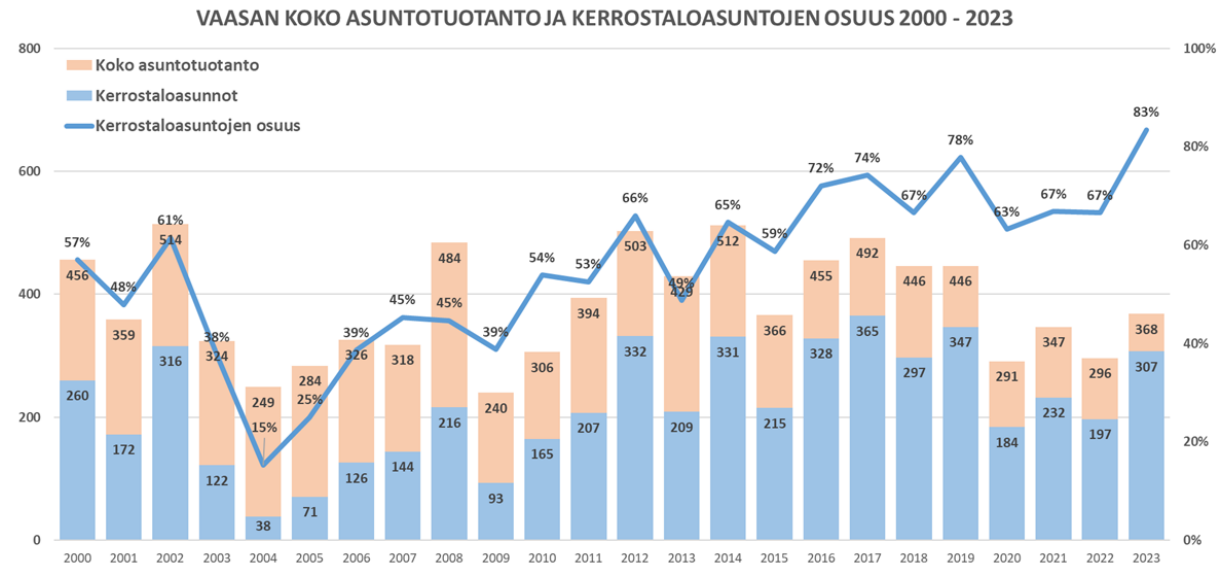
Separata småhus 38,3 % *-> 22,4 %*

Rad- och kedjehus 16,3 % *-> 10,1 %*

Flervåningshus 45,4 % *-> 67,5 %*



Kuva X Vaasan asuntotuotanto talotyypeittäin 1989–10/2024



Kuva X Vaasan koko asuntotuotanto ja kerrostaloasuntojen osuus 2000–2023

Ekonomi

Efter coronapandemin har jobbtillväxten varit snabb i Österbotten. Sedan mitten av det senaste decenniet har cirka 3 900 nya jobb skapats i Österbotten, varav hälften inom industrin.

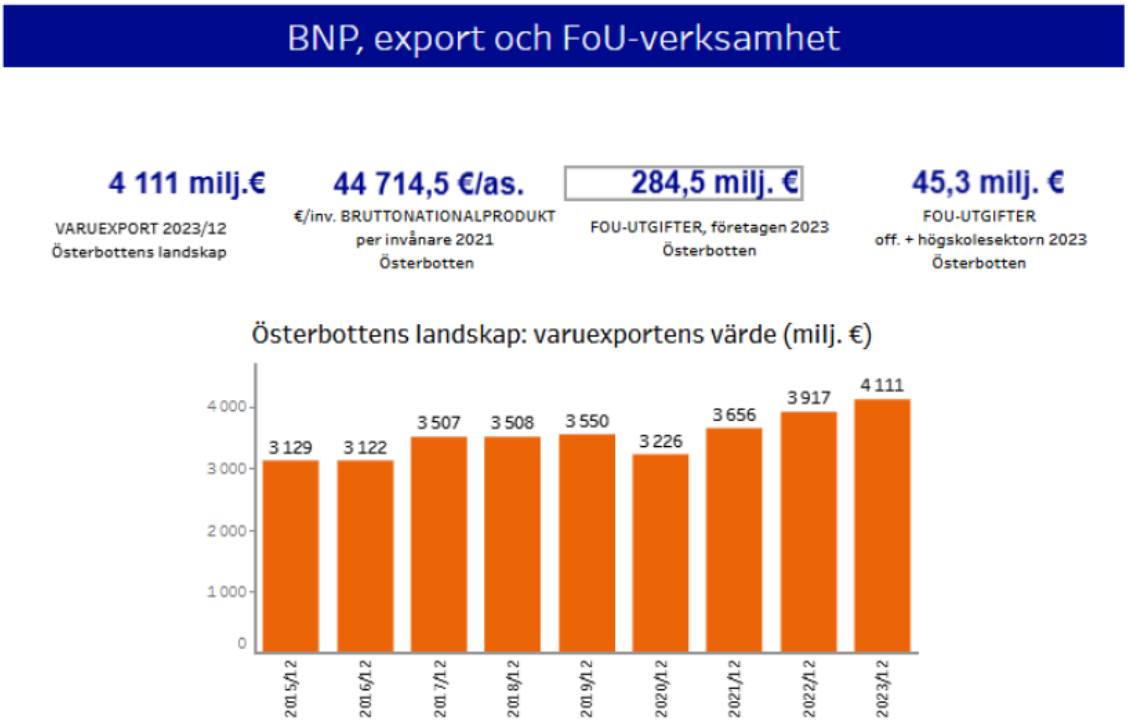
På 2020-talet har FoU-utgifterna för företagen i Österbotten att ökat med cirka 40 procent, eller cirka 80 miljoner euro.

Företagssektorn står för 86% av regionens totala FoU-utgifter.

Enligt Finlands Näringslivs datafönster över gröna storinvesteringar riktar sig omkring 9 procent av de gröna investeringarna till Österbotten (24 miljarder, läget i januari 2025).

Efter coronapandemin har antalet arbetstillfällen ökat snabbt i Österbotten. Efter mitten av det senaste decenniet har omkring 3 900 nya arbetsplatser uppstått i Österbotten, varav hälften är inom industrin. I synnerhet energiteknologiklustret i Vasaregionen samt fordons-, livsmedels- och plastindustrin i Jakobstadsregionen har haft gott driv. Konjunkturen har varit svag sedan slutet av 2023, så antalet arbetslösa arbetssökande har ökat och antalet lediga platser har minskat.

Enligt enkäten Business Panel, som Österbottens handelskammare lät göra hösten 2024, kan svaga signaler om en vändning till det bättre skönjas, bland annat förefaller företagens orderstockar vara på väg att återhämta sig såväl inom industrin som inom byggbranschen. Också andra konjunkturbarometrar samt arbets- och näringsministeriets regionala utvecklingsutsikter från hösten 2024 pekar på att läget inom näringslivet sakteliga håller på att bli bättre i Österbotten.



Vasaregionen är på väg att stärka sin ställning som det främsta området för batteriindustri i Finland. Flera områdesreserveringar har gjorts på batterifabriksområdet GigaVaasa och intentionsavtal har ingåtts med flera aktörer. Det finns planer på flera anodmaterialfabriker på GigaVaasa-området: Epsilon Advanced Materials och Finlands Malmförädling Ab:s fabrik, Grafintecs fabrik och nu senast Shanshan New Material Finland Oy, vars MKB-process för fabriksbygget pågår. Norska FREYR Battery har å sin sida för avsikt att bygga en katodmaterialfabrik på området, och fabriken fick miljötillstånd i juli 2024. Bolaget har fått ett bidrag på 122 miljoner euro för den planerade produktionen av katodaktiva material i Vasa.

Grundade av företag och omsättning

Vald region: Vasaregionen

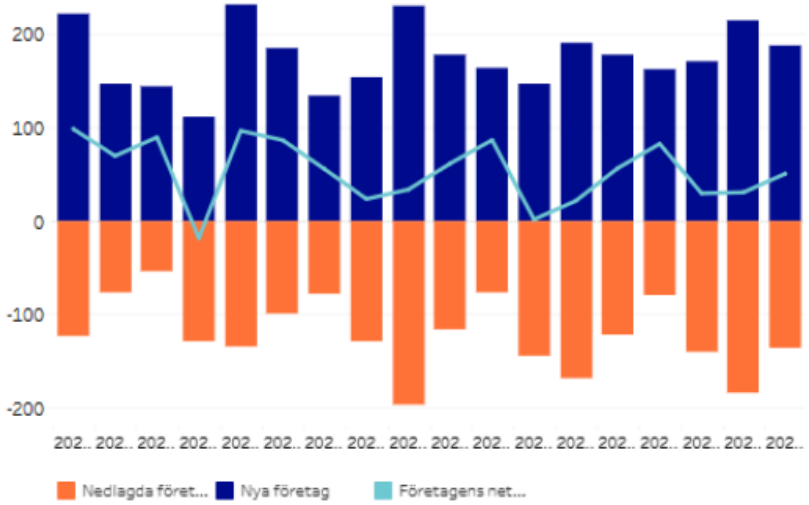
Välj region
Vasaregionen

11,638 mrd.
TOTALOMSÄTTNINGEN av företagens arbetsställen år 2022

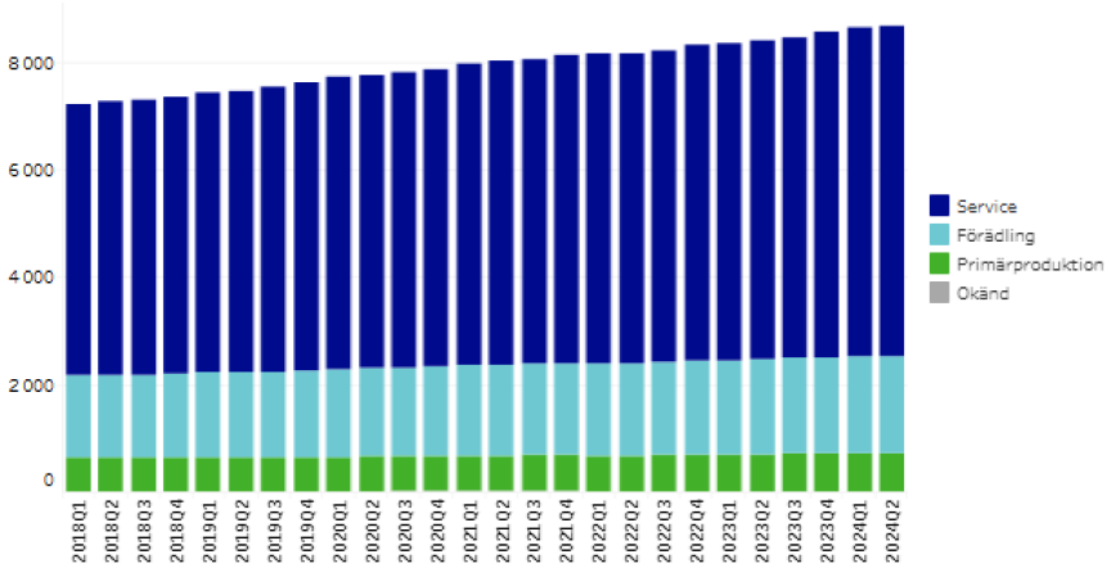
29 246
ANSTÄLLDA (åak) vid företagens arbetsställen år 2022

187
antalet NYA FÖRETAG 2024/Q2

Vasaregionen: Antalet nya och nedlagda företag



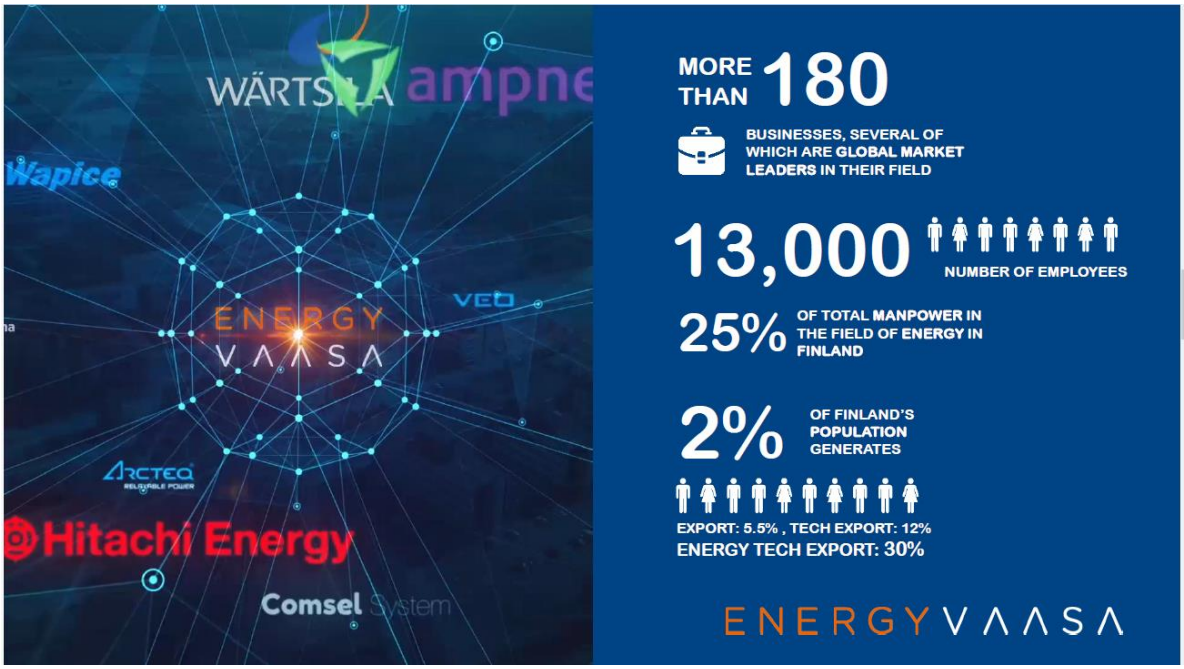
Vasaregionen: Utveckling av företagsstocken

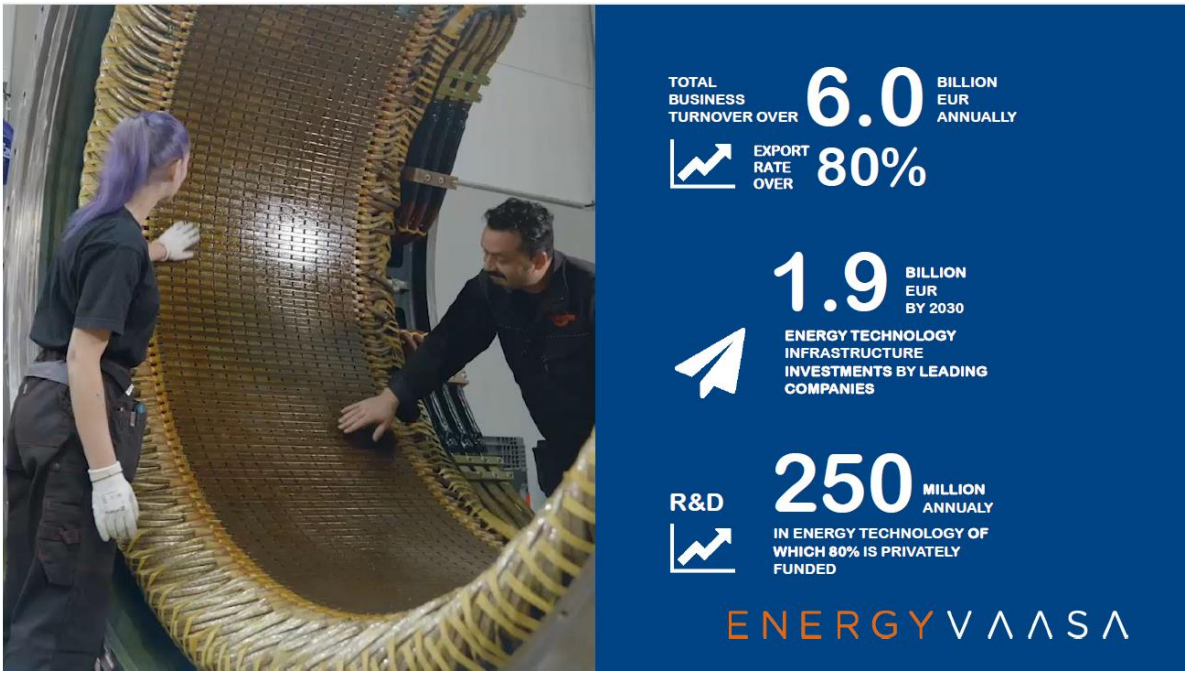


Energy Vaasa 2024

EnergyVaasa består av 180 företag, och företagens totala omsättning är årligen 6 miljarder euro. Över 80 procent av omsättningen exporteras, och företagen har sammanlagt 13 000 anställda.

250 Miljoner euro läggs årligen på forskning och utveckling. I EnergyVaasa-området planeras nya investeringar i energiteknisk infrastruktur för totalt ca 1,9 miljarder euro till slutet av år 2030.




TOTAL BUSINESS TURNOVER OVER 6.0 BILLION EUR ANNUALLY
EXPORT RATE OVER 80%
1.9 BILLION EUR BY 2030
ENERGY TECHNOLOGY INFRASTRUCTURE INVESTMENTS BY LEADING COMPANIES
R&D 250 MILLION ANNUALY
IN ENERGY TECHNOLOGY OF WHICH 80% IS PRIVATELY FUNDED
ENERGYVAASA

Our statements
”We are world leaders in several key areas…”
SMART GRID
MARINE SOLUTIONS
SUSTAINABLE ENERGY PRODUCTION
ENERGY EFFICIENCY
DIGITAL SOLUTIONS
ENERGYVAASA

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

§ 366

Diarienr: KS-2025/00730

Inbjudan: Umeå kommuns och Vasa stads gemensam utvecklingsstrategi - avstämning och fortsatt arbete

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att kommunstyrelsens ordinarie ledamöter och kommunfullmäktiges presidium bjuds in till den gemensamma konferensen ”Umeå kommuns och Vasa stads gemensamma utvecklingsstrategi – avstämning och fortsatt arbete”, som äger rum i Umeå på P5 den 11 december kl 11-16.

Ärendebeskrivning

Den 28 augusti 2023 fattade Umeå kommun och Vasa stads kommunfullmäktigeförsamlingar beslut om en gemensam utvecklingsstrategi. Torsdagen den 11 december 2025 bjuds Kommunstyrelsens ordinarie ledamöter och Kommunfullmäktiges presidium och Vasa stads presidium från fullmäktige och ledamöter i stadsstyrelsen in till en gemensam konferens för fortsatt arbete med vårt gemensamma utvecklingsarbete. Konferensen äger rum på P5 den 11 december kl 11-16 och avslutas med en gemensam middag innan Vasaborna tar färjan hem på kvällen.

Sista anmälningsdatum är den 28/11. Anmälan till Vanessa Holmlund.

Beslutsunderlag

- Bifogad inbjudan
- Utvecklingsstrategi - UMEÅ och VASA 2030 – gränslösa möjligheter i en hållbar tillväxtregion
- Årsrapport 2024
- Uppföljning indikatorer Umeå-Vasa, juni 2024

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

Beredningsansvariga

Cathrin Alenskär

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Näringslivs- och arbetsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Beslutet ska skickas till

Mikael Brändström

Cathrin Alenskär

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse

2025-11-27

Kommunstyrelsen

Diarienr: KS-2025/00030

Anmälan av delegationsbeslut 2025

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att godkänna redovisningen av delegationsbeslut.

Ärendebeskrivning

Delegationsbeslut HR 2025-11-12 – 2025-11-18. Diarienummer: KS-2025/00030.

Delegat: Elin Pietroni
Attesträtt för Umeå kommuns visselblåsarfunktion 2025-11-13
Diarienummer: KS-2025/00588-3

Delegationsbeslut kommunstyrelsens utskott. Diarienummer: KS-2025/00030.

Beslutsunderlag

Delegationsbeslut HR

Beslutet ska skickas till

-

Delegationsbeslut till KS 2025 SKICKAS TILL ksdiarium@umea.se

Ärendemening	Beslutsinnehåll; Syfte och resenärer	Beslutsfattare	Beslutsdatum
Beslut om överenskommelse om avslut av anställning (från förvaltningarna)	Engångsbelopp	Åsa Bergström	2025-11-12
Beslut om överenskommelse om avslut av anställning (från förvaltningarna)	Engångsbelopp	Peter Tapani	2025-11-13
Beslut om överenskommelse om avslut av anställning (från förvaltningarna)	Engångsbelopp	Peter Tapani	2025-11-18

UMEÅ KOMMUN

Delegationsbeslut

Umeå kommun 2025-11-07
Diarienr: KS-2025/00588

Kommunstyrelsen

Beslutsfattare:

Med stöd av fastställd delegationsordning meddelas följande beslut:

Ärende:

Beslut om attesträtt för Umeå kommuns visselblåsarfunktion

Beslut:

Att Ekonomidirektörens attesträtt för fakturor knutna till visselblåsarfunktionen upphör i och med slutfört uppdrag (KS-2025/0436). Beslutet ersätter tidigare beslut om attesträtt 2025-06-12 (KS 2025/00588).

Kommunledningsstaben, Umeå kommun

.....

Elin Pietroni
Stadsdirektör

Sändlista

Bilagor

Umeå kommun
Postadress: 901 84 Umeå
Besöksadress: Skolgatan 31A
Telefon: 090-16 10 00 (växel)
Webbplats: www.umea.se/kommun

Uttagen: 2025-11-27

Delegationsbeslut till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott

Rubrik	Datum	Paragraf
Umeå kommuns företagspris 2025	2025-11-19	344/25
Samråd: Arvodesregler för förtroendevalda mandatperioden 2027-2030	2025-11-25	345/25
Upphandling: Service Storköksutrustning - Beslut förfrågningsunderlag	2025-11-25	346/25
Upphandling: Beslut om leverantör för Ramavtal Byggentreprenader 3 – 7 mkr	2025-11-25	347/25
Upphandling: dnr 25224, Kalk till doserare	2025-11-25	348/25
Skrivelse från Folkuniversitetet	2025-11-25	349/25
Åtgärder för att förhindra perioder av trafikstillestånd i Holmötrafiken, vintersäsongen 2025-2026	2025-11-25	350/25
Svar på förfrågan om att initiera dialog kring Idéburet Offentligt Partnerskap (IOP) med Vårsta Diakoni	2025-11-25	351/25
ICLD-projekt styrgrupp kommunstyrelsen	2025-11-25	352/25
Stadsdirektören informerar	2025-11-25	367/25

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Rubrik	Datum	Paragraf
Yttrande över förslag till riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft samt drivmedelsdepåer	2025-11-25	88/25
Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2	2025-11-25	89/25
Markanvisningsavtal, del av Smörjaren 1	2025-11-25	90/25
Remiss: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034, om ändring av förordning (EU) 2024/1679 och om upphävande av förordning (EU) 2021/1153. Dnr LI2025/01628	2025-11-25	91/25
KSPLU Informationsärenden 2025-11-25	2025-11-25	97/25
Information: redovisning av projektet ”Med ön som katalysator”, SustainGov	2025-11-25	98/25

Kommunstyrelsens hållbarhetsutskott

Rubrik	Datum	Paragraf
KSHU Tid för justering	2025-11-18	35/25
Uppföljning: Klimat- och miljömål	2025-11-18	36/25
Uppföljning: Program för social hållbarhet, klimatneutralitet och tillväxt, tertial 2, 2025	2025-11-18	37/25
Information: Situationer med extrem kyla, Umeå Energi AB	2025-11-18	38/25
Information: Upphandling - ny policy och riktlinje och arbetet med hållbarhet	2025-11-18	39/25
Information: Gräsmark och träd - hur kan de bidra till biologisk mångfald i staden?	2025-11-18	40/25
Dialog: Samverkan för social hållbarhet	2025-11-18	41/25
Information: Remissyttrande En robust skogspolitik för ett aktivt skogsbruk, SOU 2025:93	2025-11-18	42/25

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-06

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2024/00790

Motion 11/2024: Fler måste våga vittna; Anders Norqvist (L)

Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

Att avslå motionen.

Ärendebeskrivning
Liberalerna har anmält motionen ”Fler måste våga vittna” föreslår att

- kommunstyrelsen i samverkan med lämpliga aktörer utarbetar och genomför projektet “Våga Anmäla, Våga Vittna”.

För- och grundskolenämnden, fritidsnämnden, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden, individ- och familjenämnden samt jämställdhetsutskottet har alla yttrat sig på motionen.

Samtliga nämnder föreslår att motionen ska avslås, med undantag för individ- och familjenämnden som föreslår att motionen ska anses besvarad. Skolnämnderna hänvisar till att fenomenet bötning (som omnämns i motionen) inte är ett stort problem inom skolan. Individ- och familjenämnden lyfter dock i sitt yttrande att medarbetare inom enheten för prevention märker att brottsutsatta ungdomar är rädda att anmäla brott och med anledning av detta uppfattar de att det finns behov av ett mer sammanhållet stöd inom området.

Beslutsunderlag
Motion nr 11/2024
Fritidsnämndens yttrande
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens yttrande
För- och grundskolenämndens yttrande
Individ- och familjenämndens yttrande
Jämställdhetsutskottets yttrande

Beslutet ska skickas till
Motionären
FN, GVN, FGN, IFN

Elin Pietroni
Stadsdirektör

Sofia Gustafsson
Nämndsekreterare

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunfullmäktiges jämställdhetsutskott 2025-10-02

§ 48

Diarienr: KS-2024/00790

JUSK yttrande på motion 11/2024: Fler måste våga vittna

Beslut

Jämställdhetsutskottet föreslår kommunfullmäktige

att avslå motionen

Ärendebeskrivning

Liberalerna föreslår i motion 11/2024 att kommunstyrelsen i samverkan med lämpliga aktörer utarbetar och genomför projektet "Våga Anmäla, Våga Vittna". Motionären hänvisar till förekomsten av ett betydande mörkertal när det kommer till vilka brott som begås av och mot unga och i vilken omfattning och hänvisar bland annat till fenomenet "bötning". Vidare lyfter motionären tystnadskultur då unga inte vågar anmäla brott eller vittna i rättsprocesser av rädsla för konsekvenser och att pilotprojektet "Våga Anmäla, Våga Vittna" från Stockholm är ett initiativ som fått fler att delta i rättsprocesser.

För- och grundskolenämnden, fritidsnämnden, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden samt individ- och familjenämnden har alla yttrat sig på motionen. Samtliga nämnder föreslår att motionen ska avslås, med undantag för individ- och familjenämnden som föreslår att motionen ska anses besvarad.

Jämställdhetsutskottets yttrande

Jämställdhetsutskottet instämmer i motionärens ambition att vidta åtgärder för att öka unga människors trygghet och vilja att vittna. I Umeå kommuns *Nulägesanalys 2025 Rekrytering av barn och unga till organiserad brottslighet* framkommer att i jämförelse med andra städer i samma storlek har Umeå låg kriminalitet i de flesta områden, och höga värden när det gäller tillit och trygghet. Enligt yttrandena från

skolnämnderna är fenomenet *bötning* inte vanligt förekommande inom vare sig grundskolan eller gymnasieskolan i Umeå kommun. Elevenkäten som genomförs årligen visar att de flesta elever upplever att de är trygga i skolan. Inom både grundskolan och gymnasieskolan finns ett pågående arbete med att öka säkerhet och trygghet samt att förebygga brott. Bland annat med anledning av detta föreslår skolnämnderna att motionen avslås. Individ- och familjenämnden lyfter dock i sitt yttrande att medarbetare inom enheten för prevention märker att brottsutsatta ungdomar är rädda att anmäla brott och med anledning av detta uppfattar de att det finns behov av ett mer sammanhållet stöd inom området.

Enligt Brottsförebyggande Rådets (BRÅ:s) nationella rapport *Skolundersökningen om brott 2023* uppger totalt 45,3% av eleverna i årskurs 9 år 2023 att de har utsatts för något brott under de senaste tolv månaderna, ungefär i lika stor utsträckning för båda könen. Det vanligaste brottet är stöldbrott, men på andra plats finns stora könsskillnader, där sexualbrott är den näst vanligaste formen av brottsutsatthet för flickor och också den typ av brott där det finns störst könsskillnader. 17,9% av flickorna uppger att de utsatts för sexualbrott medan motsvarande siffra bland pojkarna är 7,2%.

I samma undersökning framkommer också att såväl fysiska sexuella kränkningar som sexuella handlingar genom tvång är bland de brottstyper som polisanmäls i lägst omfattning. Endast 6,3% av de flickor som uppgett att de utsatts för sexuella handlingar genom tvång har polisanmält händelsen. Motsvarande genomsnittlig siffra för båda könen vad gäller hot, som också har en relativt låg anmälandegrad, är 13,3%.

Sammanfattningsvis hänvisar jämställdhetsutskottet till nämndernas bedömningar vad gäller den specifika föreslagna metoden ”Våga Anmäla, Våga Vittna”, men gör medskicket kring vikten av en förståelse i allt brottsförebyggande arbete för hur olika gruppers brottsutsatthet ser ut och ett synliggörande av vilka konsekvenser denna får utifrån en rad faktorer, inte minst kön.

Beslutsunderlag

För- och grundskolenämndens yttrande

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunfullmäktiges jämställdhetsutskott 2025-10-02

Fritidsnämndens yttrande
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens yttrande
Individ- och familjenämndens yttrande
Motion 11/2024

Jämställdhetsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Joline Göttfert (M) för Moderaterna– bifall till motionen
Linda Lotare (V) – avslag till motionen
Maria Lindvall (-) (L) – avslag till motionen.

Propositionsordning som godkänns

Tjänsteskrivelsens förslag (avslå motionen) mot bifall till motionen.
Ordförande finner att jämställdhetsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag (avslå motionen)

Beredningsansvariga

Annika Dalén, utvecklingsstrateg jämställdhet
Linda Gustafsson, jämställdhetsstrateg

Umeå kommun
Individ- och familjenämnden

Protokollsutdrag
2025-08-27

§ 181

Diarienr: IFN-2025/00081

Motion 11/2024 - Fler måste våga vittna

Beslut

Individ- och familjenämnden yttrar sig i enlighet med yttrande 2025-02-14 och föreslår att kommunfullmäktige anser motionen besvarad.

Reservation

Hanna Lundin-Jernberg (L) och Igor Hell (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Ärendebeskrivning

Liberalerna yrkar i en motion till kommunfullmäktige att kommunstyrelsen i samverkan med lämpliga aktörer utarbetar och genomför samverkansmodellen *Våga anmäla, våga vittna*.

I motionen riktas särskild uppmärksamhet på fenomenet *bötning,* det vill säga en påhittad skuld som krävs in. Vidare framhävs företeelsen *tystnadskultur* som innebär att elever inte vågar anmäla eller vittna mot elever som går på samma skola och att föräldrar avråder sina barn att delta i rättsprocesser av rädsla för repressalier eller social utfrysning. Motionären menar att det är av yttersta vikt att Umeå kommun tar ett helhetsgrepp om denna problematik och vidtar åtgärder för att öka unga människors trygghet och vilja att vittna.

Arbetsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Andreas Lundgren (S) yrkar bifall till tjänsteskrivelsens förslag till beslut, att föreslå att kommunfullmäktige anser motionen besvarad.

Andreas Sellstedt (V) yrkar avslag till motionen.

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Individ- och familjenämnden 2025-08-27

Igor Hell (M) och Veronica Kerr (KD) yrkar bifall till motionen.

Arbetsutskottets beslutsgång

Ordförande ställer bifall mot avslag för tjänsteskrivelsens förslag till beslut.
Ordförande finner att arbetsutskottet bifaller tjänsteskrivelsens förslag till beslut.

Ordförande ställer bifall mot avslag gällande Sellstedts (V) yrkande.
Ordförande finner att arbetsutskottet avslår Sellstedts (V) yrkande.

Ordförande ställer bifall mot avslag gällande Hells (M) och Kerrs (KD) yrkande.
Ordförande finner att arbetsutskottet avslår Hells (M) och Kerrs (KD) yrkande.

Individ- och familjenämndens beslutsordning

Yrkanden

Andreas Lundgren (S) yrkar bifall till tjänsteskrivelsens förslag till beslut, att föreslå att kommunfullmäktige anser motionen besvarad.

Hanna Lundin Jernberg (L), Igor Hell (M) och Veronica Kerr (KD) yrkar bifall till motionen.

Andreas Sellstedt (V) yrkar avslag på motionen.

Individ- och familjenämndens beslutsgång

Ordförande frågar om yrkandena är rätt uppfattade och finner så.

Ordförande ställer bifall mot avslag för respektive yrkande och finner att individ-och familjenämnden har beslutat att föreslå att kommunfullmäktige anser motionen besvarad.

Reservation

Hanna Lundin-Jernberg (L) och Igor Hell (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande att bifalla motionen.

Umeå kommun
Individ- och familjenämnden

Protokollsutdrag
2025-08-27

Beslutsunderlag

Yttrande 2025-02-14
Motion 11/2024

Beredningsansvariga

Camilla Nilsson, Utredare

Beslutet ska skickas till
Kommunstyrelsen

Umeå kommun
För- och grundskolenämnden

Protokollsutdrag
2025-02-20

§ 16
Diarienr: SK-2024/00442

Yttrande om motion (L) 11/2024 - Fler måste våga vittna

Beslut

För- och grundskolenämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att motion från Liberalerna *Fler måste våga vitta* ska avslås i enlighet med nedanstående yttrande.

Reservation: Elmer Eriksson (M) till förmån för eget yrkande.

Ärendebeskrivning

Liberalerna har inkommit med en motion, 11/2024, *Fler måste våga vitta,* med förslag att kommunfullmäktige ska fatta beslut om att kommunstyrelsen i samverkan med lämpliga aktörer ska utarbeta och genomföra projektet “Våga Anmäla, Våga Vittna”. Projektet genomfördes 2021 som ett pilotprojekt i Farsta med syfte att öka unga brottsoffers benägenhet att anmäla brott samt minska risken för påtryckningar och hot.

I motionen lyfts fram att det finns ett stort mörkertal kring vilka brott som begås av unga, särskilt fenomenet “bötning” lyfts fram. Vidare framhåller motionen att det finns en tystnadskultur där elever inte vågar anmäla eller vittna mot elever som går på samma skola samt att föräldrar avråder sina barn att delta i rättsprocesser.

Yttrande

I Sverige finns allmän vittnesplikt som innebär att man är skyldig att vittna. Generellt i samhället är det problematiskt att få vittnen att träda fram och det beror till stor del på att skydd för vittnen saknas om man inte väljer att byta identitet eller flytta från sin kommun. Regeringen har beslutat att det ska vara möjligt att vittna anonymt, för att få fler att vittna, den lagen träder i kraft 1 januari 2025.

Skolsäkerhetsutredningen ”Skolor mot brott”, SOU 2024:17 har lämnat delbetänkande med förslag som innebär att skolväsendet involveras i ett arbete för att motverka brottsligheten och öka säkerheten inom skolan och i samhället i större utsträckning och mera systematiskt än vad som är fallet i dag. Där föreslås reglering av ett antal specifika skyldigheter i ett nytt kapitel i skollagen, *Säkerhetsarbete* (Skollagen 5 a kap.) Utredarna menar att ett aktivt säkerhetsarbete till skydd mot olika former av brott kommer öka elevers utveckling till ansvarskännande individer och medborgare.

Utredningen föreslår att grundskolans läroplan, kap 1 ”Skolans värdegrund och uppdrag“ får tillägget att skolan, förutom de grundläggande demokratiska värderingar som det svenska samhället vilar på, även ska lära eleverna om lagar och andra regler som gäller i samhället. I slutbetänkandet från skolsäkerhetsutredningen i december 2024 föreslås vilka uppgifter som kan behöva utbytas mellan skolor, polis, socialtjänst i brottsförebyggande syfte med förslag om nya sekretessbrytande bestämmelser. Via ändringar i skollagen föreslås även utökade skyldigheter för skolor att lämna information om elever till mottagande skolor i samband med skolbyten, i brottsförebyggande syfte. De lagändringar som förslås i Skolsäkerhetsutredningen föreslås börja gälla från 1 juli 2025.

Elevenkäten som genomförs årligen i grundskolan visar att eleverna i grundskolan är trygga och har varit det över tid. Inom grundskolan är inte ”bötning” något som är vanligt förekommande idag.

Inom grundskolan finns ett pågående arbetar med att öka säkerhetskulturen genom att dela lägesbilder med både interna och externa aktörer, exempelvis polismyndigheten. Inom för- och grundskolan finns flera samverkansgrupper/arbetsgrupper som arbetar med att förebygga brott t.ex. SSPF som står för skola, socialtjänst, polis och fritid samt det pågående arbetet inom UVTS. I detta arbete ingår en utbildningsinsats för att öka kunskaperna om att förebygga hot och våld samt motverka otillåten påverkan. Samtliga skolenheter har utarbetat en plan mot hot och våld och en sida på kommunens eget intranät har skapats för att medarbetare lättare ska hitta information. En

säkerhetsstrateg är anställd för att bland annat arbeta med övergripande säkerhetsfrågor både på taktisk och strategisk nivå.

Nämnden anser att fokus ska läggas på skolsäkerhetsutredningens förslag som kommer att öka skolans ansvar för att förbygga och hindra brott snarare än projektet ”våga anmäla och våga vittna”. Motionen lyfter ett viktigt ämne men utifrån hur förvaltningen och skolorna redan arbetar med frågan, satsningen på UVTS och de förändringar som föreslås i skollagen på ett aktivt säkerhetsarbete föreslås att motionen avslås.

Beslutsunderlag

Bilaga: Motion - Fler måste våga vittna

Beredningsansvarig

Lina Gullbrand, skolstrateg, Grundskola
Peter Östgård, säkerhetsstrateg

Yrkanden

Elmer Eriksson (M) för bifall till motionen.

Jens Backman (S), Arvid Lundberg (MP), Maria Lindvall (-)(L), Tobias Holmbom (V), Lucas Nilsson (KD), Ron Mahieu (C) för bifall till tjänsteskrivelsens förslag.

Propositionsordning

Ordföranden prövar bifall till tjänsteskrivelsens förslag mot bifall till motionen och finner att nämnden beslutar att bifalla tjänsteskrivelsens förslag.

Beslutet ska skickas till

ksdiarium@umea.se märk ämnesraden KS-2024/00790

Umeå kommun
Fritidsnämnden

Protokollsutdrag
2025-02-19

§ 9
Diarienr: FN-2024/00042

Motion 11/2024: Fler måste våga vittna; Anders Norqvist (L)

Beslut

Fritidsnämnden föreslår kommunfullmäktige

att avslå motion 11/2024: *Fler måste våga vittna*.

Ärendebeskrivning

Anders Norqvist (L) har lämnat in en motion till kommunfullmäktige med benämningen ”Fler måste våga vittna”. 2021 genomfördes ett pilotprojekt i Stockholm (Farsta) med syfte att öka unga brottsoffers benägenhet att anmäla brott samt minska risken för påtryckningar och hot.

Motionären skriver att det finns ett stort mörkertal kring vilka brott som begås av unga och särskilt fenomenet “bötning” lyfts fram. Vidare skriver motionären att det finns en tystnadskultur där elever inte vågar anmäla eller vittna mot elever som går på samma skola samt att föräldrar avråder sina barn att delta i rättsprocesser.

I Anders Norqvists (L) motion yrkar därför Liberalerna att kommunfullmäktige beslutar att:

- kommunstyrelsen i samverkan med lämpliga aktörer utarbetar och genomför projektet “Våga Anmäla, Våga Vittna ”.

Fritidsnämnden, för- och grundskolenämnden, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden och jämställdhetsutskottet (JUSK) har beretts möjlighet att yttra sig över motionen. Individ- och familjenämnden kommer också att få motionen för yttrande.

Fritidsnämndens yttrande

Fritidsnämnden instämmer i att brottslighet och tystnadskultur bland unga är allvarliga samhällsproblem som kräver åtgärder. Det är viktigt att

unga människor känner sig trygga och vågar anmäla brott utan rädsla för repressalier. Motionen "Fler måste våga vittna" lyfter en angelägen fråga som har betydelse för tryggheten i skolor.

Samtidigt anser fritidsnämnden att projektet "Våga Anmäla, Våga Vittna" primärt berör områden som ligger utanför nämndens grunduppdrag. Fritidsnämnden ansvarar för att erbjuda Umeås invånare ett rikt, jämlikt, jämställt och hållbart fritidsutbud, där barn och ungas delaktighet och möjlighet till utveckling har en särställning.

Ett projekt med fokus på rättsprocesser och trygghet för vittnen där skolelever utgör målgruppen ligger snarare inom skolans, socialtjänstens och rättsväsendets kompetensområde.

Utöver grunduppdraget har fritidsförvaltningen även en aktiv roll i den brottsförebyggande och trygghetsskapande samverkansstrukturen *Umeå växer tryggt och säkert* (UVTS). Syftet är att möjliggöra gemensamma kraftsamlingar, riktade mot specifika utmaningar som hotar Umeås sociala hållbarhet. Samverkan sker internt, mellan kommunens olika förvaltningar och bolag, men även externt, med andra viktiga aktörer som Lokalpolisområde Umeå, Region Västerbotten, näringslivet och civilsamhället. Inom ramen för UVTS har förvaltningen aktiviteter som väl stämmer överens med och förstärker grunduppdraget.

Fritidsnämnden föreslår kommunfullmäktige att avslå motionen.

Beslutsunderlag

Motion 11/2024 Fler måste våga vittna; Anders Norqvist (L)

Beredningsansvariga

Ola Svensson, enhetschef Föreningsbyrå/stab

Fritidsnämndens beslutsordning

Yrkanden

Joline Göttfert (M) med instämmande av **Roger Persson (M)** – bifall till motionen.

Johan Asplund (MP) med instämmande av **Anders Hägglund (S)** – avslag till motionen.

Umeå kommun
Fritidsnämnden

Protokollsutdrag
2025-02-19

Propositionsordning som godkänns
Bifall till tjänsteskrivelsens förslag mot bifall till Moderaternas förslag.
Fritidsnämnden beslutar enlig tjänsteskrivelsens förslag.

Beslutet ska skickas till
KS diarium, märk ämnesraden med KS-2024/00790

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden 2025-02-19

§ 25
Diarienr: SK-2024/00442

Yttrande om motion (L) 11/2024 - Fler måste våga vittna

Beslut
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden beslutar att ställa sig bakom yttrandet nedan och föreslår kommunfullmäktige att motionen *Fler måste våga vittna* ska avslås.

Reservation: Anders Norqvist (L) till förmån för eget yrkande.

Ärendebeskrivning
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden har tillsammans med för- och grundskolenämnden och fritidsnämnden fått i uppdrag att besvara den motion Liberalerna har inkommit med, 11/2024, *Fler måste våga vittna* med förslag att kommunfullmäktige ska fatta beslut om att kommunstyrelsen i samverkan med lämpliga aktörer ska utarbeta och genomföra projektet “Våga Anmäla, Våga Vittna”.

Liberalerna hänvisar till ett pilotprojekt som genomfördes 2021 i Farsta med syfte att öka unga brottsoffers benägenhet att anmäla brott samt minska risken för påtryckningar och hot.

I motionen lyfts fram att det finns ett stort mörkertal kring vilka brott som begås av unga, särskilt fenomenet “bötning” lyfts fram. Vidare fastställs att det finns en tystnadskultur där elever inte vågar anmäla eller vittna mot elever som går på samma skola samt att föräldrar avråder sina barn att delta i rättsprocesser.

Yttrande
I Sverige finns allmän vittnesplikt som innebär att man är skyldig att vittna. Generellt i samhället är det problematiskt att få vittnen att träda fram och det beror till stor del på att skydd för vittnen saknas om man inte väljer att byta identitet eller flytta från sin kommun. Regeringen har beslutat att det ska vara möjligt att vittna anonymt, för att få fler att vittna, den lagen träder i kraft 1 januari 2025.

Skolsäkerhetsutredningen ”Skolor mot brott”, SOU 2024:17 har lämnat delbetänkande med förslag som innebär att skolväsendet involveras i ett arbete för att motverka brottsligheten och öka säkerheten inom skolan och i samhället i större utsträckning och mera systematiskt än vad som är fallet i dag. Där föreslås reglering av ett antal specifika skyldigheter i ett nytt kapitel i skollagen, *Säkerhetsarbete* (Skollagen 5 a kap.) Utredarna menar att ett aktivt säkerhetsarbete till skydd mot olika former av brott kommer öka elevers utveckling till ansvarskännande individer och medborgare.

Utredningen föreslår att gymnasiets läroplan, kap 1 Skolans värdegrund och uppdrag får tillägget att skolan, förutom de grundläggande demokratiska värderingar som det svenska samhället vilar på, även ska lära eleverna om lagar och andra regler som gäller i samhället.

I slutbetänkandet från skolsäkerhetsutredningen i december 2024 föreslås vilka uppgifter som kan behöva utbytas mellan skolor, polis, socialtjänst i brottsförebyggande syfte: ”från socialtjänsten till skolan, och vice versa, från Polismyndigheten och Säkerhetspolisen till skolan [---]. Genom ändringar i skollagen föreslår vi utökade skyldigheter för skolor att lämna information om elever till mottagande skolor i samband med skolbyten, i brottsförebyggande syfte. 1) Uppgifter om enskilda från Polismyndigheten eller Säkerhetspolisen till skolan – en ny sekretessbrytande bestämmelse (35 kap. 10 e § OSL) 2) Uppgifter om enskilda från socialtjänsten till skolan – en ny sekretessbrytande bestämmelse (10 kap. 18 d § OSL) 3) Utvidgad uppgiftsskyldighet mellan skolor vid skolbyte – ändrade bestämmelser i 3 kap. 12 j § skollagen.” De lagändringar som Skolsäkerhetsutredningen föreslår rekommenderar föreslås börja gälla från 1 juli 2025.

Inom Umeå kommuns satsning, Umeå växer tryggt och säkert (UVTS), deltar gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens verksamhetsområden med fyra av de 47 aktiviteterna. En aktivitet är den säkerhetssamordnare som har anställts på gymnasiet och målet med den satsningen är att öka tryggheten och få färre konflikter i skolan, färre obehöriga i skolan och mer kunskap om och i vilken omfattning kriminell problematik finns på skolorna samt tidig upptäckt av elever som är kriminella eller riskerar att dras in i kriminalitet. Den här aktiviteten ligger i linje med det skolsäkerhetsutredningen föreslår.

En annan aktivitet för att skapa trygghet i Umeås gymnasieskolor är skolornas förebyggande och främjande arbete och att förebygga skolmisslyckanden för individen. Målet är att öka tryggheten och säkra upp särskilt stöd till elever i behov av det.

Skolsäkerhetsutredningens förslag kommer att öka skolans ansvar för att förbygga och hindra brott, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden tror inte att en ny gruppering behövs för att öka förutsättningar för att få unga att våga vittna. Genom UVTS har ett arbete i hela kommunen påbörjats för att Umeå ska vara en trygg plats att leva på och det innefattar även elever inom gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens område.

Elevenkäten som genomförs årligen i Umeå gymnasieskolor (UGS) visar att eleverna är trygga, 8,7 av 10. På frågan ”Känner du dig rädd för andra elever i skolan?” svarar 9,2 av 10 nej på.

Inom gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens områden arbetar vi även brottsförebyggande via SSPF (samverkan mellan skola, socialtjänst, polis, och fritid). Förebyggande arbete sker tillsammans med säkerhetssamordnare, ungdomspolisen, polisen och rektorer samt elevhälsan. Obehöriga ska ej vistas i våra skollokaler, droghantering ska inte förekomma och vid misstanke om brott finns det snabba inarbetade vägar för att förebygga brott och skapa trygga miljöer för våra elever. Inom UGS är inte ”bötning” något som är vanligt förekommande idag.

Motionen *Fler måste våga vittna* lyfter ett viktigt ämne men utifrån hur skolorna redan arbetar med frågan, satsningen på UVTS och de förändringar som skolsäkerhetsutredningen föreslår samt ändringar i skollagen som kommer skärpa kraven på skolornas arbete så är förvaltningens förslag att motionen *Fler måste våga vittna* avslås.

Beslutsunderlag

Bilaga: Motion - Fler måste våga vittna.

Beredningsansvariga

Cathrin Backman Löfgren, utbildningsstrateg
Peter Östgård, säkerhetsstrateg

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden 2025-02-19

Yrkanden

Peter Vigren (S), Mariam Salem (MP) för bifall till tjänsteskrivelsens förslag.

Anders Norqvist (L), Baland Reza (C), Frida Fröberg (KD) och Madelene Nord (M) för bifall till motionen.

Propositionsordning

Ordföranden prövar bifall till tjänsteskrivelsens förslag mot bifall till motionen och finner att nämnden beslutar att bifalla tjänsteskrivelsens förslag.

Beslutet ska skickas till

ksdiarium@umea.se märk ämnesraden KS-2024/00790

MOTION TILL UMEÅ KOMMUNFULLMÄKTIGE

Fler måste våga vittna

Det finns idag ett betydande mörkertal när det kommer till vilka brott som begås av och mot unga och i vilken omfattning. Från flera skolor i landet har det på senare tid larmats om att fenomenet "bötning" har spridit sig bland eleverna i olika skolor, det vill säga en påhittad skuld som krävs in. När det gäller brott bland unga är det inte ovanligt att samtliga inblandade parter känner till varandra i skolans värld. I det här fallet är det äldre personer utanför skolan som kontaktar högstadie-elever för att kräva dem på pengar. Om de inte betalar riskerar eleven att utsättas för våld. Det är svårt att veta exakt hur utbrett problemet är då många unga inte vågar berätta av rädsla för konsekvenser.

Rädslan för vad som kan hända, i synnerhet om brottsoffer och gärnings-person går i samma skola gör att många unga drar sig för att anmäla brott eller vittna. Det har också blivit vanligare att föräldrar avråder sina barn från att delta i rättsprocesser när de bevittnat brott i kompis-kretsen av rädsla för repressalier eller social utfrysning. Detta brukar kallas för tystnadskultur.

Brister i information och utbildning kring vittnesmåls betydelse samt vilka skyddsåtgärder som finns förstärker ytterligare problemet. Det är därför av yttersta vikt att Umeå kommun tar ett helhetsgrepp om denna problematik och vidtar åtgärder för att öka unga människors trygghet och vilja att vittna.

Pilotprojektet “Våga Anmäla, Våga Vittna” är ett sådant exempel. Modellen startades som ett pilotprojekt i Stockholm och syftar till att öka unga brottsoffers benägenhet att anmäla brott samt minska risken för påtryckningar och hot. Trygghetsarbetet, med fokus på att vid rån och andra våldsbrott riktade mot elever, ta fram en säkerhetsplan som inkluderar eleven, skolan, fältassistenter, polis och familj, har fått fler i Farsta att våga anmäla och ställa upp på själva rättsprocessen.

Därför yrkar Liberalerna att kommunfullmäktige beslutar att:

- kommunstyrelsen i samverkan med lämpliga aktörer utarbetar och genomför projektet “Våga Anmäla, Våga Vittna”.

Anders Norqvist (L). Ledamot Umeå kommunfullmäktige

UMEÅ KOMMUN

Yttrande Sida 1 av 4

2025-02-14 Dnr: IFN-2025/00081

Kommunfullmäktige

Yttrande över motion 11/2024 - Fler måste våga vittna

Liberalerna yrkar i en motion till Kommunfullmäktige att Kommunstyrelsen i samverkan med lämpliga aktörer utarbetar och genomför samverkansmodellen *Våga anmäla, våga vittna*.

I motionen riktas särskild uppmärksamhet på fenomenet *bötning,* det vill säga en påhittad skuld som krävs in. Vidare framhävs företeelsen *tystnadskultur* som innebär att elever inte vågar anmäla eller vittna mot elever som går på samma skola och att föräldrar avråder sina barn att delta i rättsprocesser av rädsla för repressalier eller social utfrysning. Motionären menar att det är av yttersta vikt att Umeå kommun tar ett helhetsgrepp om denna problematik och vidtar åtgärder för att öka unga människors trygghet och vilja att vittna.

Individ- och familjenämndens yttrande

Våga anmäla, våga vittna
Under hösten 2019 uppmärksammade samverkansgruppen SSPF (Skola Socialtjänst Polis och Fritid) i Farsta stadsdelsförvaltning en eskalerande ovilja bland brottsutsatta ungdomar att polisanmäla brott och medverka i brottsutredningar när gärningspersonen var en ungdom. Den samstämmiga bilden var att tystnadskulturen bland ungdomar i Farsta stadsdel eskalerat, och således tillsattes en arbetsgrupp för att finna en väg att stävja problematiken. Denna arbetsgrupp utarbetade samverkansmodellen *Våga anmäla, våga vittna*.

Det ursprungliga primära syftet med modellen var att få fler ungdomar att göra en polisanmälan när de blivit utsatta för brott av annan ungdom, samt att de brottsutsatta ungdomarna ska få ett samordnat och sammanhållet stöd av socialtjänst, stödcentrum, fritid, skola och polis. Det indirekta syftet var att förebygga att brottsutsatta ungdomar hamnar i isolation eller utvecklar en social problematik som en konsekvens av att ha blivit brottsutsatta.

Umeå Kommun

Postadress 901 84 Umeå
Besöksadress Skolgatan 31A
Tel växel 090-16 10 00 (växel)

Ledning och stab IFN

Camilla Ulrika Nilsson

camilla.nilsson@umea.se

Under arbetets gång har utmaningar identifierats och utifrån dessa har modellen reviderats. Utmaningar som polisen identifierat är svårigheten för dem att delta i möten med anledning av dels deras rapporteringsskyldighet, dels risken att informationen från mötena skulle kunna påverka deras objektivitet i rättsprocessen. Ytterligare en identifierad utmaning är att de som begår brott mot andra elever i skolan vanligen inte är straffmyndiga vilket innebär att en polisanmälan får ett ganska lågt värde för dem som blir utsatta.

Det som har fungerat i praktiken, om än så länge i liten omfattning, är det stödjande sociala arbetet där brottsutsatta barn och unga får chansen att berätta om sin otrygghetskänsla och får hjälp att bryta den. De professionellas upplevelse är att ungdomarna och deras familjer oftast inte har behov av det samlade stödet i form av ett stort nätverksmöte utan att behovet snarare ligger i stöd från enskilda och rätt berörda aktörer. Ibland kan ungdomen och familjen välja att involvera flera aktörer i mötet men då i mindre skala.

Efter 2023 års utvärdering beslutades att fokus skulle läggas på ökad samverkan mellan enskilda aktörer och att stötta ungdomarna att våga berätta att de blivit utsatta för brott av annan ungdom och få stöd och hjälp på ett sätt som är anpassat efter ungdomens behov snarare än att lägga vikt på att anmäla brottet. Den reviderade modellen har fått namnet *En hjälpande hand*.

Läget i Umeå kommun
I Umeå kommuns *Nulägesanalys 2025 Rekrytering av barn och unga till organiserad brottslighet* framkommer att i jämförelse med andra städer i samma storlek har Umeå låg kriminalitet i de flesta områden, och höga värden när det gäller tillit och trygghet. Under 2023 började polisen uppmärksamma ett antal oroväckande tendenser kopplade till förändrade arbetssätt hos Umeås kriminella, såsom distansstyrning av narkotikahandel och konflikter, förstärkta hierarkier, ökat våld och ökad involvering av barn och unga. Polisen märkte också av en mer utbredd *tystnadskultur*, inte minst bland ungdomar, som gjorde det svårare att få fram information i förhör. Utöver de tidigare observerade problemen har polisen i lägesanalysen 2025 uppgett att de bland annat registrerat en ökad förekomst av användning av hot och tvång för att få barn och unga att utföra kriminella uppdrag. Detta görs genom en påhittad skuld som krävs in.

Enligt yttrandena över motion 11/2024 från både gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden och för- och grundskolenämnden är fenomenet

bötning inte vanligt förekommande inom vare sig grundskolan eller gymnasieskolan i Umeå kommun. Elevenkäten som genomförs årligen visar att de flesta elever upplever att de är trygga i skolan. Inom både grundskolan och gymnasieskolan finns ett pågående arbete med att öka säkerhet och trygghet samt att förebygga brott. Bland annat med anledning av detta föreslår båda nämnderna att motionen avslås.

Det Ingången, alkohol och drogrådgivningen för unga, gör för att fånga upp ungdomar som blivit utsatta för brott av andra ungdomar är att använda ett frågeformulär och samtalsstöd i syfte att skapa samtal om sexuell hälsa, relationer, utsatthet och rättigheter. Bland annat frågar de upp kring våld och utsatthet i de ärenden där det bedöms lämpligt.

Både Ingången och Fältgruppen möter ungdomar som i olika former varit utsatta för våld men de erbjuder ingen behandling utan enbart råd och stöd, icke behovsprövade insatser, och vid behov ger de hjälp vidare till mer omfattande stöd på annat håll, exempelvis insatser via Ungdomsmottagningen och socialtjänstens myndighetsutövning. Förutom stöd till den direkt utsatte ungdomen så har verksamheterna även kontakt med exempelvis ungdomens föräldrar och eventuella syskon/partner.

Enheten för prevention upplever att det finns en rädsla och otrygghet bland ungdomar att anmäla brott som de varit utsatta för, därför tänker de att det finns behov av ett mer sammanhållet stöd inom området.

En medarbetare inom familjebehandlingen uppger att det inte finns något särskilt utformat stöd inom socialtjänsten för den här specifika målgruppen. Om det kommer till familjebehandlingens kännedom att ungdomen som de har kontakt med har varit utsatt för brott försöker de att ge stöd till ungdomen för detta eller hänvisar ungdomen vidare. De ungdomar som utsatts för brott som familjebehandlingen får kontakt med är oftast personer som redan har kontakt med socialtjänsten. Med anledning av detta är det svårt att veta omfattningen av denna problematik.

Slutsatser
Motionens problembeskrivning om *tystnadskultur* och *bötning* styrks av Umeå kommuns *Nulägesanalys 2025 Rekrytering av barn och unga till organiserad brottslighet*. Däremot bedömer utbildningsnämnderna att *bötning* inte är vanligt förekommande och elevenkäten visar att de flesta eleverna upplever att de är trygga i skolan. Medarbetare inom enheten för prevention märker att brottsutsatta ungdomar är rädda att anmäla brott

och med anledning av detta uppfattar de att det finns behov av ett mer sammanhållet stöd inom området.

Individ- och familjenämnden bedömer att Kommunstyrelsen behöver utreda hur stort behovet av ett samordnat och sammanhållet stöd för denna målgrupp är, hur ett sådant stöd ska finansieras och hur behovet bäst kan mötas. Väljer kommunen att starta upp och utveckla samverkansmodellen *Våga anmäla, våga vittna* finns behov av att se över hur de identifierade utmaningarna med modellen ska hanteras och om modellen behöver anpassas till Umeås lokala förutsättningar.

Karolina Lundqvist
Socialdirektör

Camilla Nilsson
Utredare

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

§ 353

Diarienr: KS-2024/00790

Motion 11/2024: Fler måste våga vittna; Anders Norqvist (L)

Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

att avslå motionen.

Reservation
Anders Ågren (M) och Lena Andersson (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande om bifall till motionen.

Ärendebeskrivning
Liberalerna har anmält motionen ”Fler måste våga vittna” och föreslår att:

- kommunstyrelsen i samverkan med lämpliga aktörer utarbetar och genomför projektet “Våga Anmäla, Våga Vittna”.

För- och grundskolenämnden, fritidsnämnden, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden, individ- och familjenämnden samt jämställdhetsutskottet har alla yttrat sig på motionen.

Samtliga nämnder föreslår att motionen ska avslås, med undantag för individ- och familjenämnden som föreslår att motionen ska anses besvarad. Skolnämnderna hänvisar till att fenomenet bötning (som omnämns i motionen) inte är ett stort problem inom skolan. Individ- och familjenämnden lyfter dock i sitt yttrande att medarbetare inom enheten för prevention märker att brottsutsatta ungdomar är rädda att anmäla brott och med anledning av detta uppfattar de att det finns behov av ett mer sammanhållet stöd inom området.

Beslutsunderlag

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

Motion nr 11/2024
Fritidsnämndens yttrande
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens yttrande
För- och grundskolenämndens yttrande
Individ- och familjenämndens yttrande
Jämställdhetsutskottets yttrande

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Hans Lindberg (S) och **Bore Sköld (V)** – Bifall till tjänsteskrivelsens förslag (avslå motionen).

Anders Ågren (M) och **Mattias Larsson (C)** – Bifall till motionen.

Propositionsordning som godkänns

Bifall till tjänsteskrivelsens förslag (avslå motionen) *mot* bifall till motionen. Ordföranden finner att näringslivs- och arbetsutskottet bifaller tjänsteskrivelsens förslag att avslå motionen.

Reservation

Anders Ågren (M) och Lena Andersson (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande om bifall till motionen.

Beslutet ska skickas till

Motionären
FN, GVN, FGN, IFN

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-05

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2024/01040

Motion 20/2024: Stärk arbetstagarperspektivet i underlagen till politiska beslut; Jan-Olov Carlsson, Lennart Arvidsson och Rebecca Sellstedt (V)

Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

Att bifalla motionen.

Ärendebeskrivning
I en motion till kommunfullmäktige yrkar Vänsterpartiet:

- att resultat och synpunkter från verkställd facklig samverkan eller förhandling enligt MBL ska ingå som en del av underlaget inför politiska beslut som påverkar kommunanställdas arbetsmiljö eller villkor.
- att resultat från genomförda risk- och konsekvensanalyser ska ingå som en del av underlaget inför politiska beslut som påverkar kommunanställdas arbetsmiljö eller villkor.

Förvaltningen framför i förslaget till svar på motionen att arbetsgivaren enligt Arbetsmiljölagen har att fullgöra sitt ansvar för arbetsmiljön, med vägledning i föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete.
Vidare har kommunstyrelsen i Anvisning vid justering av ansvar- och arbetsfördelning mellan nämnder, slagit fast ansvaret att berörd nämnd ansvarar för samverkan samt risk- och konsekvensbedömning inför beslut. Dokumentation avseende dessa åtgärder ska även bifogas handlingarna inför att ärendet går vidare till kommunstyrelsen för fortsatt beredning och beslut.

Förvaltningens förslag är att motionen ska anses besvarad.
Personalnämnden har berett ärendet och föreslår att kommunfullmäktige ska bifalla motionen.

Beslutsunderlag
Motion nr 20/2024
Personalnämndens yttrande

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2024/01040

Beslutet ska skickas till
Motionären

Elin Pietroni
Stadsdirektör

Sofia Gustafsson
Nämndsekreterare

Umeå kommun
Personalnämnden

Protokollsutdrag
2025-04-15

§ 17

Diarienr: PN-2025/00009

Motion 20/2024: Stärk arbetstagarperspektivet i underlagen till politiska beslut

Beslut

Personalnämnden beslutar

att bifalla motionen.

att lämna yttrande till motionen enligt bifogad skrivelse.

Reservation
Mikael Thyni (M), Gabriel Farrysson (M) Josefin Gustafsson (M)

Ärendebeskrivning

I en motion till kommunfullmäktige yrkar Vänsterpartiet:

- att resultat och synpunkter från verkställd facklig samverkan eller förhandling enligt MBL ska ingå som en del av underlaget inför politiska beslut som påverkar kommunanställdas arbetsmiljö eller villkor.
- att resultat från genomförda risk- och konsekvensanalyser ska ingå som en del av underlaget inför politiska beslut som påverkar kommunanställdas arbetsmiljö eller villkor.

Förvaltningen framför i förslaget till svar på motionen att arbetsgivaren enligt Arbetsmiljölagen har att fullgöra sitt ansvar för arbetsmiljön, med vägledning i föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete.

Vidare har kommunstyrelsen i Anvisning vid justering av ansvar- och arbetsfördelning mellan nämnder, slagit fast ansvaret att berörd nämnd ansvarar för samverkan samt risk- och konsekvensbedömning inför beslut. Dokumentation avseende dessa åtgärder ska även bifogas handlingarna inför att ärendet går vidare till kommunstyrelsen för fortsatt beredning och beslut.

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Personalnämnden 2025-04-15

Förvaltningens förslag är att motionen ska anses besvarad.

Beslutsunderlag

Förslag till yttrande
Motion 20/2024: Stärk arbetstagarperspektivet i underlagen till politiska beslut

Beredningsansvariga

Karin Ahnqvist, SLK HR

Personalnämndens beslutsordning

Yrkanden

Tomas Wennström (S) och Lennart Arvidsson (V) – Bifall till motionen.
Josefin Gustafsson (M) – motionen anses besvarad.

Propositionsordning som godkänns

Ordförande finner att det finns två förslag till beslut och ställer förslagen mot varandra. Personalnämnden beslutar att bifalla motionen.

Reservation

Mikael Thyni (M), Gabriel Farrysson (M) och Josefin Gustafsson (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Beslutet ska skickas till
KS-diarium@umea.se

Motion till Umeå kommunfullmäktige, 2024-11-27

Stärk arbetstagarperspektivet i underlagen till politiska beslut

Umeå kommun är en stor arbetsgivare, och har särskilda skyldigheter att förhandla med avtalsbärande arbetstagarorganisation. Som ett led i detta ska kommunen ta initiativ till förhandling inför viktigare förändringar. I MBL 11 § står följande:

> *Innan arbetsgivare beslutar om viktigare förändring av sin verksamhet, skall han på eget initiativ förhandla med arbetstagarorganisation i förhållande till vilken han är bunden av kollektivavtal. Detsamma skall iakttagas innan arbetsgivare beslutar om viktigare förändring av arbets- eller anställningsförhållandena för arbetstagare som tillhör organisationen.*

I Umeå kommun inlemmas denna form av regelbundna förhandlingar i en modell för samverkan, där företrädare för fackförbunden får möjlighet att yttra sig och ställa sig eniga eller oeniga till förändringar i verksamheten. Som ett underlag till förhandling genomförs även en risk- och konsekvensanalys för att bedöma om ändringarna medför risker för ohälsa eller olycksfall som kan behöva åtgärdas. Dessa analyser är centrala för att identifiera potentiella problem i förväg. De ger en strukturerad överblick över hur beslut kan påverka faktorer som arbetsbelastning, hälsa och säkerhet. Tyvärr är det väldigt sällan som synpunkter från de fackliga organisationerna, eller resultatet från de genomförda risk- och konsekvensanalyserna, lyfts med till underlaget inför politiskt beslut. Det har också hänt att samverkan med facket har skett först efter det att ett beslut redan är fattat av politiken och det inte längre finns någon möjlighet att ta tillvara på synpunkter från facket. Detta förfarande riskerar att reducera förhandlingar enligt MBL till en nödvändig formalitet vars resultat nonchaleras av beslutsfattare.

Vänsterpartiet anser därför att resultat och synpunkter från facklig samverkan och annan förhandling enligt MBL ska finnas med i underlaget för politiska beslut som påverkar personalens arbetsmiljö och villkor. Vi anser också att resultatet från genomförda risk- och konsekvensanalyser för personalens arbetsmiljö också ska presenteras som en del av underlaget. Fackförbunden representerar de anställda och har en unik förståelse för arbetsplatsens utmaningar och behov. Genom att inkludera deras perspektiv kan beslutsfattare få en mer nyanserad bild av hur förändringar kommer att påverka medarbetarna – både i praktiska frågor och i deras dagliga arbetsmiljö.

Vänsterpartiet yrkar:

> att resultat och synpunkter från verkställd facklig samverkan eller förhandling enligt MBL ska ingå som en del av underlaget inför politiska beslut som påverkar kommunanställdas arbetsmiljö eller villkor.
>
> att resultat från genomförda risk- och konsekvensanalyser ska ingå som en del av underlaget inför politiska beslut som påverkar kommunanställdas arbetsmiljö eller villkor.

Jan-Olov Carlsson
Lennart Arvidsson
Rebecca Sellstedt Vänsterpartiet

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

§ 354

Diarienr: KS-2024/01040

Motion 20/2024: Stärk arbetstagarperspektivet i underlagen till politiska beslut; Jan-Olov Carlsson (V), Lennart Arvidsson (V) och Rebecca Sellstedt (V)

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att bifalla motionen.

Reservation
Anders Ågren (M) och Lena Andersson (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande om att anse motionen besvarad.

Ärendebeskrivning

I en motion till kommunfullmäktige yrkar Vänsterpartiet:

- att resultat och synpunkter från verkställd facklig samverkan eller förhandling enligt MBL ska ingå som en del av underlaget inför politiska beslut som påverkar kommunanställdas arbetsmiljö eller villkor.
- att resultat från genomförda risk- och konsekvensanalyser ska ingå som en del av underlaget inför politiska beslut som påverkar kommunanställdas arbetsmiljö eller villkor.

Förvaltningen framför i förslaget till svar på motionen att arbetsgivaren enligt Arbetsmiljölagen har att fullgöra sitt ansvar för arbetsmiljön, med vägledning i föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete.
Vidare har kommunstyrelsen i Anvisning vid justering av ansvar- och arbetsfördelning mellan nämnder, slagit fast ansvaret att berörd nämnd ansvarar för samverkan samt risk- och konsekvensbedömning inför beslut. Dokumentation avseende dessa åtgärder ska även bifogas

handlingarna inför att ärendet går vidare till kommunstyrelsen för fortsatt beredning och beslut.

Förvaltningens förslag är att motionen ska anses besvarad.

Personalnämnden har berett ärendet och föreslår att kommunfullmäktige ska bifalla motionen.

Förvaltningen (stadsledningskontoret) överlämnar därefter personalnämndens förslag om bifall till motionen till näringslivs- och arbetsutskottet för ställningstagande.

Beslutsunderlag

Motion nr 20/2024
Personalnämndens yttrande

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Bore Sköld (V) och **Tomas Wennström (S)** – Bifall till tjänsteskrivelsens förslag (bifall till motionen).

Anders Ågren (M) – Bifall till att anse motionen besvarad.

Propositionsordning som godkänns

Bifall till tjänsteskrivelsens förslag (bifall till motionen) *mot* bifall till att anse motionen besvarad. Ordföranden finner att näringslivs- och arbetsutskottet bifaller tjänsteskrivelsens förslag att bifalla motionen.

Reservation

Anders Ågren (M) och Lena Andersson (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande om att anse motionen besvarad.

Beslutet ska skickas till

Motionären

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-10-09

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2025/00219

Motion 9/2025: Kamerabevakning för ökad trygghet i Umeå; Anders Ågren (M) och Lena Andersson (M)

Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

Att avslå motionen med hänvisning till tekniska nämndens yttrande.

Ärendebeskrivning
Anders Ågren (M) och Lena Anderson (M) har lämnat in en motion där de yrkar på att kommunfullmäktige beslutar;

- Uppdra till tekniska nämnden att föreslå platser i Umeå där kamerabevakning kan införas.

Tekniska nämnden har i yttrande föreslagit att motionen ska avslås. Nämnden hänvisar till att polisen under de senaste åren satt upp ett antal kameror i Umeå. Nämnden har fullt förtroende för polisens bedömning av kamerornas placering. Därför finns inget behov av att komplettera polisens bedömning med ytterligare enheter.

Beslutsunderlag
Motion 9/2025
Tekniska nämndens yttrande
Jämställdhetsutskottets yttrande

Beslutet ska skickas till
Motionären
Tekniska nämnden

Elin Pietroni
Stadsdirektör

Sofia Gustafsson
Nämndsekreterare

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunfullmäktiges jämställdhetsutskott 2025-10-02

§ 51

Diarienr: KS-2025/00219

JUSKs yttrande över motion 9/2025: Kamerabevakning för ökad trygghet i Umeå; Anders Ågren (M) och Lena Andersson (M)

Beslut

Jämställdhetsutskottet föreslår kommunfullmäktige

Att avslå motionen.

Reservation
Moderaterna reserverar sig till förmån för eget yrkande.

Ärendebeskrivning

Anders Ågren (M) och Lena Anderson (M) har lämnat in en motion där de yrkar på att:

- Kommunfullmäktige beslutar uppdra till tekniska nämnden att föreslå platser i Umeå där kamerabevakning kan införas.

Yttrande
I motionen lyfts att utökad kamerabevakning kan bidra till en förbättrad situation samt att polisen numera kameraövervakar områden som centrala Umeå, delar av Ålidhem och Ersboda. I december 2024 meddelade Polisen i Umeå en utökning av kamerabevakningen i centrala staden: ”Detta beslut innebär att övervakningskameror nu täcker Umeå centrum, den så kallade centrumfyrkanten, samt närliggande områden kring strandpromenaden, inklusive Broparken och Döbelns park. Syftet med denna utökning är att stärka det brottsförebyggande och brottsutredande arbetet samt öka tryggheten för allmänheten.”
Motionärerna lyfter i sin motion en förändrad lagstiftning, 1 april 2025 togs tillståndskravet för kamerabevakning bort. Offentliga verksamheter som vill kamerabevaka behöver inte längre ansöka om tillstånd hos

Integritetsskyddsmyndigheten, IMY, för bevakningen. Dock ska en dokumenterad intresseavvägning av den verksamhet som vill sätta upp kameraövervakning och bevakningsintresset behöver väga tyngre än integritetsintresset.

Tekniska nämnden skriver i sitt yttrande att tryggheten i det offentliga rummet är viktiga för alla medborgare samt att i jämförelser med andra kommuner ligger Umeå kommun väl till i upplevd trygghet, där upplevd trygghet när det är mörkt ute ligger tydligt över snittsiffrorna för riket. Tekniska nämnden lyfter därtill att de kommunicerar med polisen vid uppsättande av kameror ex. vad gäller placering, kopplat till bland annat tekniska möjligheter och plats för montage etc.
Kommunen bekostar även elförbrukning i de fall placeringen är på av kommunen ägd fastighet. Tekniska nämnden lyfter även att de har fullt förtroende för polisens bedömningar och inte ser behov av att komplettera polisens bedömning med ytterligare enheter. Att Umeå ska växa tryggt och säkert är en prioritering i Umeå kommun och arbete pågår för att säkra tryggheten och säkerheten i Umeå, bland annat genom stor samverkan med polisen och andra aktörer.

Vad som skapar trygghet och vad som i motsats gör att man känner sig otrygg är en komplex fråga som kan variera med bakgrund, kön, ålder och funktion och är därför beroende av många faktorer. Att mer kameraövervakning skulle öka känslan av trygghet för till exempel unga och kvinnor är ingenting som går att förutsätta. Kameraövervakning av våra gemensamma rum kan också upplevas som ett utmanande av det faktum att det är våra gemensamma rum. Umeå kommun arbetar hårt, inte minst tekniska nämnden, med att skapa allmänna platser där alla invånare ska känna sig välkomna och berättigade till platser. Att övervaka dessa med kameror bör genomföras med varsamhet då det är en inskränkning i vår frihet som medborgare. Kamerorna övervakar alla invånare, inte endast de som begår brottsliga handlingar.
Kameraövervakning får heller inte ersätta annat trygghetsskapande arbete, där fokus bör ligga på att få ut människor i våra offentliga rum och skapa förutsättningar för positiva möten. Kameraövervakning är även en större reaktiv än proaktiv åtgärd, för att underlätta polisens arbete med att lagföra. Effekten av kameraövervakning fungerar bäst på specifika platser (exempelvis i parkeringshus) och mot vissa brott, exempelvis stöld

och skadegörelse. Bevakningskameror kan emellertid inte betraktas som en heltäckande lösning för alla former av brottslighet och i alla miljöer. Kameror har större effekt på lagföring än på brottslighet samt det leder inte nödvändigtvis till att brott upphör utan att det förflyttas.
CCTV Surveillance for Crime Prevention: A 40-Year Systematic Review with Meta-Analysis | Office of …

I Umeå kommuns brottsförebyggande arbete lyfts idag inte ökad kameraövervakning som ett behov.

Jämställdhetsutskottet vill också lyfta vikten av en möjlig utökad dialog med polisen om inte endast tekniska aspekter av hur kameror sätts upp utan även möjligheter till dialog kring var. ex. finns idag kameraövervakning kring Frizon, ett projekt där jämställdhetsarbete och dialog med ungdomar varit ett viktigt inslag. Det är viktigt att var kameror sätts upp i vårt gemensamma offentliga rum inte blir en fråga om var det finns en lämplig stolpe ex. inom centrumfyrkanten utan att det i högre utsträckning genomförs dialog kring den exakta placeringen utifrån polisens behov och kommunens önskemål och synpunkter kopplat till specifika platser.

Beslutsunderlag

Motion 9/2025
Tekniska nämndens yttrande

Beredningsansvariga

Linda Gustafsson
Annika Dalén

Jämställdhetsutskottets beslutsordning

Yrkanden
Josefin Gustafsson (M) för Moderaterna – bifall till motionen
Mehrana Bassami (S) för Socialdemokraterna – avslag till motionen

Propositionsordning som godkänns
Tjänsteskrivelsens förslag (avslå motionen) mot bifall till motionen.
Ordförande finner att jämställdhetsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag (avslå motionen).

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunfullmäktiges jämställdhetsutskott 2025-10-02

Reservation
Moderaterna reserverar sig till förmån för eget yrkande.

Beslutet ska skickas till
KF

Umeå kommun
Tekniska nämnden

Protokollsutdrag
2025-06-19

§ 63
Diarienr: TN-2025/00208

Motion 9/2025: Kamerabevakning för ökad trygghet i Umeå

Beslut

Tekniska nämnden beslutar

att föreslå Kommunfullmäktige att avslå motionen med nedanstående motivering.

Reservation
Stefan Nordström (M) reserverar sig till förmån för eget förslag.

Ärendebeskrivning

Anders Ågren (M) och Lena Anderson (M) har lämnat in en motion där de yrkar på att kommunfullmäktige beslutar uppdra till tekniska nämnden att föreslå platser i Umeå där kamerabevakning kan införas.

Yttrande

Tryggheten i det offentliga rummet är viktig för alla våra medborgare. När jämförelse sker med andra kommuner hur tryggheten upplevs i SCBs undersökning ligger Umeå väl till. För den upplevda tryggheten när det är mörkt ute har upplevelsen förbättrats de senaste åren och resultatet i mätningen ligger tydligt över snittsiffrorna för riket.

Polisen har det senaste åren satt upp ett antal kameror i centrala Umeå samt i några stadsdelar. Tekniska nämnden bistår polisen i det arbetet med tekniska möjligheter och plats för montage när behov finns genom att möjliggöra utplacering av kameror på kommunens anläggningar och byggnader på de platser där polisen bedömer det lämpligt och angeläget att placera kameror. Kommunen bekostar även elförbrukning i de fall placeringen är på av kommunen ägd fastighet.

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Tekniska nämnden 2025-06-19

Tekniska nämnden har fullt förtroende för kamerornas placering utifrån den bedömning är polisen gör. Därför finns inget behov av att komplettera polisens bedömning med ytterligare enheter.

Förslag på sammanträdet
Stefan Nordström (M) yrkar på bifall till motionen.
Maria Edblom Tauson (KD) ställer sig bakom Stefan Nordströms (M) yrkande.

Lina Farhat (S) yrkar bifall till tjänsteskrivelsen.
Johan Stål (V) yrkar bifall till tjänsteskrivelsen.
Rebecka Dejby (MP) yrkar bifall till tjänsteskrivelsen.

Tekniska nämndens beslutsordning
Ordföranden frågar om nämnden kan besluta i enlighet med tjänsteskrivelsen och konstaterar att så är fallet.

Votering begärd
Ja-röst för beslut enligt tjänsteskrivelsen
Nej-röst för beslut enligt Stefan Nordströms (M) yrkande.

Namn och parti	Ja	Nej	Avstår
Christina Bernhardsson (S)	x		
Stefan Nordström (M)		x	
Håkan Johansson (S)	x		
Lina Farhat (S)	x		
Tommy Stark (S)	x		
Andreas Georgsson (S)	x		
Johan Stål (V)	x		
Fredrik Rönn (C)	x		
Rebecka Dejby (MP)	x		
Marianne Löfstedt (M)		x	
Maria Edblom Tauson		x	
Summa:	8	3	

Omröstningsresultat
Med 8 ja-röster mot 3 nej-röster beslutar nämnden att fastställa beslutet i enlighet med tjänsteskrivelsen.

Reservation

Umeå kommun
Tekniska nämnden

Protokollsutdrag
2025-06-19

Stefan Nordström (M) reserverar sig till förmån för eget förslag.

Beslutsunderlag

Motion kamera 250220. Bilaga.
Checklista för handläggning av ärenden inför politiska beslut anses inte tillämpbar.

Beredningsansvariga

Karin Isaksson
Annika Kjellsson Lind

Beslutet ska skickas till
KSdiarium märk ämnesraden med diarienummer: KS-2025/00219.

Motion till Umeå kommunfullmäktige

Kamerabevakning för ökad trygghet i Umeå

En ny kameralagstiftning träder i kraft i Sverige den 1 maj 2025. Steg för steg genomförs nationella reformer för att ge tillbaka det offentliga rummet till den skötsamma majoriteten. Det handlar om att återupprätta tryggheten, friheten och integriteten för vanliga hederliga medborgare i hela vårt land.

Historiskt har vi haft låg brottslighet i Umeå, men under senare år så har tyvärr sådant som gängkriminalitet och omfattande narkotikahandel tagit en allt större plats även i vår kommun. Otryggheten bland kvinnor i det offentliga rummet är därtill, enligt kommunens egna undersökningar, utbredd. Otryggheten har alltså en påtaglig påverkan på många Umeåbors liv.

Utökad kamerabevakning kan bidra till en förbättrad situation. Polisen kamerabevakar numera områden som centrala Umeå, delar av Ålidhem och Ersboda. I december 2024 meddelade Polisen i Umeå en utökning av kamerabevakningen i centrala staden: ”Detta beslut innebär att övervakningskameror nu täcker Umeå centrum, den så kallade centrumfyrkanten, samt närliggande områden kring strandpromenaden, inklusive Broparken och Döbelns park. Syftet med denna utökning är att stärka det brottsförebyggande och brottsutredande arbetet samt öka tryggheten för allmänheten.”

Även svenska kommuner får det nu lättare att sätta upp kamerabevakning. I regeringens proposition finns förslag på ändringar i kamerabevakningslagen för att underlätta användningen av kameror för att öka tryggheten. Lagförslagen innebär bland annat att tillståndskravet för kommuner tas bort, och det är kommunen själv som ska göra en intresseavvägning. Det blir också möjligt att bedriva kamerabevakning på fler platser - också där det idag inte förekommer brottslighet men vid en framåtblickande bedömning finns risk för allvarlig eller omfattande brottslighet. Det kan också vara en plats som är strategiskt viktig för att motverka allvarlig brottslighet. Den lagstiftning som möjliggör detta träder alltså i kraft 1 maj i år.

De reformer som genomförs för att öka tryggheten är viktiga för oss i Umeå. Kamerabevakning på vissa utvalda allmänna platser är viktigt både ut ett brottsförebyggande arbete och ur ett trygghetsperspektiv. Det kommer dock att krävas en dokumenterad intresseavvägning innan bevakningen påbörjas.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknade

att kommunfullmäktige beslutar uppdra till tekniska nämnden att föreslå platser i Umeå där kamerabevakning kan införas.

Umeå 2025-02-20

Anders Ågren
Kommunalråd, M

Lena Andersson
Vice gruppledare, M

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

§ 355

Diarienr: KS-2025/00219

Motion 9/2025: Kamerabevakning för ökad trygghet i Umeå; Anders Ågren (M) och Lena Andersson (M)

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att avslå motionen med hänvisning till tekniska nämndens yttrande.

Reservation
Anders Ågren (M) och Lena Andersson (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande om bifall till motionen.

Ärendebeskrivning

Anders Ågren (M) och Lena Anderson (M) har lämnat in en motion där de yrkar på att kommunfullmäktige beslutar:

- att uppdra till tekniska nämnden att föreslå platser i Umeå där kamerabevakning kan införas.

Tekniska nämnden har i yttrande föreslagit att motionen ska avslås. Nämnden hänvisar till att polisen under de senaste åren satt upp ett antal kameror i Umeå. Nämnden har fullt förtroende för polisens bedömning av kamerornas placering. Därför finns inget behov av att komplettera polisens bedömning med ytterligare enheter.

Beslutsunderlag

Motion 9/2025
Tekniska nämndens yttrande
Jämställdhetsutskottets yttrande

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

Yrkanden

Mattias Larsson (C), Tomas Wennström (S) och **Bore Sköld (V)** – Bifall till tjänsteskrivelsens förslag (avslå motionen).

Anders Ågren (M) – Bifall till motionen.

Propositionsordning som godkänns

Bifall till tjänsteskrivelsens förslag (avslå motionen) *mot* bifall till motionen. Ordföranden finner att näringslivs- och arbetsutskottet bifaller tjänsteskrivelsens förslag att avslå motionen.

Reservation

Anders Ågren (M) och Lena Andersson (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande om bifall till motionen.

Beslutet ska skickas till

Motionären
Tekniska nämnden

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-10-01

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2025/00421

Motion 15/2025: Implementera ”Hälsa tillsammans” i kommunens grundskolor; Anders Norqvist (L) och Hanna Lundin Jernberg (L)

Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

Att anse motionen besvarad i enlighet med för- och grundskolenämndens yttrande.

Ärendebeskrivning
Liberalerna har anmält motionen ”Hälsa tillsammans i kommunens grundskolor” och yrkar *att*

- ”Hälsa tillsammans” implementeras i kommunens grundskolor så att Folktandvården kan utföra sitt viktiga arbete med att främja bättre tandhälsa hos alla barn i länet.

För- och grundskolenämnden har yttrat sig över motionen. Tandvårdsstrateg inom Region Västerbotten har initierat en kontakt med Umeå kommun och utbildningsförvaltningen för att titta på möjligheterna av ett stegvis införande och implementering. Nämnden skriver i sitt yttrande att det behöver tas i beaktning elevernas garanterade undervisningstid, lokaler, logistik och samtyckesinhämtning från vårdnadshavare samt att Umeå kommun är huvudman för elever som går i kommunala skolor, ca 15 procent av eleverna går i fristående skolor. Nämnden föreslår att kommunfullmäktige ska anse motionen besvarad.

Beslutsunderlag
Motion 15/2025
För- och grundskolenämndens yttrande

Beslutet ska skickas till
FGN
Motionärerna

Elin Pietroni
Stadsdirektör

Sofia Gustafsson
Nämndsekreterare

Umeå kommun
För- och grundskolenämnden

Protokollsutdrag
2025-06-19

§ 56
Diarienr: SK-2025/00285

Yttrande om motion (L) 15/2025 - Implementera Hälsa tillsammans i kommunens grundskolor

Beslut

För- och grundskolenämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att anse motionen besvarad.

Reservation: Elmer Eriksson (M) och Lucas Nilsson (KD) till förmån för egna yrkanden.

Ärendebeskrivning

Liberalerna har inkommit med en motion med yrkandet *att ”Hälsa tillsammans” implementeras i kommunens grundskolor så att Folktandvården kan utföra sitt viktiga arbete med att främja bättre tandhälsa hos alla barn i länet.*

”Hälsa tillsammans” riktar sig till årskurserna 4-9 och är en hälsofrämjande satsning som Folktandvården i Västerbotten utför i samverkan med grundskolor i regionens kommuner. Satsningen är vetenskapligt utvärderad och regionalt finansierad och syftar till att främja färre kariesangrepp hos barn oavsett socioekonomiskt bostadsområde.

I korthet handlar det om att Folktandvården kommer till skolan med hälsobudskap om goda levnadsvanor och munhygien. Besöken tar 30 minuter och sker varje termin i årskurserna 4–9. Vid varje besök erbjuds eleven även fluorlackning av tänderna.

”Hälsa tillsammans” finns idag i nio kommuner och i ett par av Umeå kommuns skolor med målsättningen att det ska kunna erbjudas till hela länets alla elever. Folktandvården vill få till stånd ett samarbete på övergripande kommunal nivå för att säkerställa implementeringen.

Yttrande

Tandvårdsstrateg inom Region Västerbotten beskriver att fluor har stor effekt på förekomsten av karies och att det är en investering för framtiden, kariessjukdom kan förebyggas. Strategen lyfter att Region Västerbotten ligger dåligt till i statistiken vad gäller kariessjukdom och är angelägen om att få till ett samarbete med Umeå kommuns grundskolor.

”Hälsa tillsammans” upplägg är att Folktandvården besöker klasserna i årskurs 4-9 varje termin. Folktandvården behöver inga särskilda lokaler för genomförandet. Besöken består av hälsobudskap och fluoridlackning vid varje träff som tar cirka 25 minuter. Det är en vetenskapligt utvärderad intervention där man även studerat barnens perspektiv. Resultatet är färre kariesskadade tänder hos alla barn oavsett socioekonomiskt område. ”Hälsa tillsammans” är en investering i framtidens munhälsa eftersom friska tänder hos barn och ungdomar ökar chansen till en god munhälsa senare i livet. Region Västerbotten satsar medel för införande av ”Hälsa tillsammans” i hela länet.

Tandvårdsstrateg inom Region Västerbotten har initierat en kontakt med Umeå kommun och utbildningsförvaltningen för att titta på möjligheterna av ett stegvis införande och implementering då Umeå kommun är en stor kommun. För att skapa goda förutsättningar för samarbete, planering och genomförande är det viktigt i sammanhanget att också beakta elevernas garanterade undervisningstid, lokaler, logistik, samordning och samtyckesinhämtning från vårdnadshavare.

Nämnden vill även betona tandvård på lika villkor och i förlängningen jämlik tandhälsa och därmed även påtala för Region Västerbotten att Umeå kommun är skolhuvudman för de elever som går i våra kommunala skolor. Ungefär 15% av kommunens skolpliktiga barn går i fristående skolor.

Beslutsunderlag

Bilaga: Motion Hälsa tillsammans 15/2025

Beredningsansvarig

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
För- och grundskolenämnden 2025-06-19

Erika Holmberg elevhälsochef

Arbetsutskottets beslut

För- och grundskolenämnden föreslås besluta att föreslå kommunfullmäktige att anse motionen besvarad.

Yrkanden

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Maria Lindvall (-)(L), Miljöpartiet och Centerpartiet för bifall till arbetsutskottets förlag till beslut att anse motionen besvarad.

Moderaterna och Kristdemokraterna för bifall till motionen.

Propositionsordning
Ordföranden prövar bifall till arbetsutskottets förslag mot bifall till motionen och finner att nämnden beslutar att bifalla arbetsutskottets förslag till beslut att anse motionen besvarad.

Reservation: Elmer Eriksson (M) och Lucas Nilsson (KD) till förmån för egna yrkanden.

Beslutet ska skickas till
KS diarium, KS-2025/00421

MOTION TILL UMEÅ KOMMUNFULLMÄKTIGE

Implementera ”Hälsa tillsammans” i kommunens grundskolor

Hälsa tillsammans för barn och ungdomar i årskurserna 4–9 är en hälsofrämjande satsning som Folktandvården i Västerbotten utför i samverkan med grundskolor i regionens kommuner.

Det är en vetenskapligt utvärderad satsning med regional finansiering och syftar till att främja färre kariesangrepp hos barn, oavsett socioekonomiskt bostadsområde. Folktandvården kommer till skolan med hälsobudskap om goda levnadsvanor och munhygien. Besöken tar 30 minuter och sker varje termin i årskurserna 4–9. Vid varje besök erbjuds eleven även fluorlackning av tänderna.

Hälsa tillsammans finns idag i de flesta skolorna i kommunerna Åsele, Dorotea, Vindeln, Robertsfors, Lycksele, Vilhelmina, Sorsele, Vännäs och halva Skellefteå. Målsättningen är att kunna erbjuda Hälsa tillsammans till länets alla elever.

I Umeå kommun vill Folktandvården få till stånd ett samarbete på övergripande kommunal nivå för att säkerställa implementering av den hälsofrämjande satsningen Hälsa tillsammans. Det stora antalet skolor i kommunen är en utmaning när det gäller att erbjuda barn och ungdomar tillgång till tandvård på lika villkor och i förläningen jämlik tandhälsa. Förbättrad tandhälsa gör att barn tillbringar mer tid i skolan. I dag finns Hälsa tillsammans endast i Hörnefors skola och sedan denna termin även på Ersängsskolan, Ersboda.
Liberalerna tycker att *Hälsa tillsammans* är en viktig satsning och då det redan är finansierat av annan part och inte belastar nämndens ekonomi yrkar vi:

- Att *Hälsa tillsammans* implementeras i kommunens grundskolor så att Folktandvården kan utföra sitt viktiga arbete med att främja bättre tandhälsa hos alla barn i länet.

Anders Norqvist, skolpolitisk talesperson Umeå
Hanna Lundin Jernberg, gruppledare

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

§ 356

Diarienr: KS-2025/00421

Motion 15/2025: Implementera ”Hälsa tillsammans” i kommunens grundskolor; Anders Norqvist (L) och Hanna Lundin Jernberg (L)

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anse motionen besvarad i enlighet med för- och grundskolenämndens yttrande.

Ärendebeskrivning

Liberalerna har anmält motionen ”Hälsa tillsammans i kommunens grundskolor” och yrkar:

- att ”Hälsa tillsammans” implementeras i kommunens grundskolor så att Folktandvården kan utföra sitt viktiga arbete med att främja bättre tandhälsa hos alla barn i länet.

För- och grundskolenämnden har yttrat sig över motionen. Tandvårdsstrateg inom Region Västerbotten har initierat en kontakt med Umeå kommun och utbildningsförvaltningen för att titta på möjligheterna av ett stegvis införande och implementering. Nämnden skriver i sitt yttrande att det behöver tas i beaktning elevernas garanterade undervisningstid, lokaler, logistik och samtyckesinhämtning från vårdnadshavare samt att Umeå kommun är huvudman för elever som går i kommunala skolor, ca 15 procent av eleverna går i fristående skolor. Nämnden föreslår att kommunfullmäktige ska anse motionen besvarad.

Beslutsunderlag

Motion 15/2025
För- och grundskolenämndens yttrande

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Moa Brydsten (S), **Bore Sköld (V)** och **Mattias Larsson (C)** – Bifall till tjänsteskrivelsens förslag (att anse motionen besvarad).

Anders Ågren (M) – Bifall till motionen.

Propositionsordning som godkänns

Bifall till tjänsteskrivelsens förslag (att anse motionen besvarad) *mot* bifall till motionen. Ordföranden finner att näringslivs- och arbetsutskottet bifaller tjänsteskrivelsens förslag att anse motionen besvarad.

Beslutet ska skickas till

FGN
Motionärerna

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-10-15

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2025/00423

Motion 16/2025: Genomför försök med senarelagd skolstarttid på morgonen; Liv Zetterberg (V), Tobias Holmbom (V) och Daniell Anderson (V)

Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

Att avslå motionen i enlighet med för- och grundskolenämndens och gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens yttranden.

Ärendebeskrivning
Vänsterpartiet har anmält motionen ”Genomför försök med senarelagd skolstarttid på morgonen” och yrkar att

- Umeå kommun utreder former och tillskapar förutsättningar för en tidsbegränsad försöksperiod med senarelagd tid för skolstart på morgonen för elever på kommunalt högstadium och gymnasieskola där det finns intresse.
- Umeå kommun undersöker möjligheterna till ett samarbete med Umeå universitet, eller någon annan forskningshuvudman, för att undersöka och utvärdera effekterna av detta försök.

Skolnämnderna har yttrat sig och föreslår att kommunfullmäktige ska avslå motionen. Nämnderna hänvisar i sina yttranden till att det i nuläget pågår forskning i Sverige inom området senarelagd skolstart och att Umeå kommun bör invänta svensk evidens.

Beslutsunderlag
Motion 16/2025
För- och grundskolenämndens yttrande
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens yttrande

Beslutet ska skickas till
Motionärerna, FGN, GVN

Elin pietroni
Stadsdirektör

Sofia Gustafsson
Nämndsekreterare

Umeå kommun
För- och grundskolenämnden

Protokollsutdrag
2025-09-25

§ 66
Diarienr: SK-2025/00286

Yttrande om motion (V) 16/2025 - Genomför försök med senarelagd skolstart på morgonen

Beslut

För- och grundskolenämnden beslutar att ställa sig bakom yttrande nedan och föreslår att motionen *Genomför försök med senarelagd skolstarttid på morgonen* ska avslås.

Reservation: Tobias Holmbom (V) till förmån för eget yrkande.

Ärendebeskrivning

För- och grundskolenämnden har tillsammans med gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden fått i uppdrag att besvara motion från Vänsterpartiet *"Genomför försök med senarelagd skolstarttid på morgonen".* Motionen lyfter fram att tonåringar sover för lite på grund av pubertetens senarelagda sömnfaser och att sömnbrist kan ge negativa effekter som försämrad koncentrations- och inlärningsförmåga, ökad frånvaro och risk för depression och ångest.

Motionen menar att forskning visar att en senarelagd skolstart skulle motverka detta och vara positivt för bättre skolnärvaro, förbättrade skolresultat och skydd mot psykisk ohälsa.

Vänsterpartiet yrkar på:

- Att Umeå kommun utreder former och tillskapar förutsättningar för en tidsbegränsad försöksperiod med senarelagd tid för skolstart på morgonen för elever på kommunalt högstadium och gymnasieskola där det finns intresse.
- Att Umeå kommun undersöker möjligheterna till ett samarbete med Umeå universitet, eller någon annan forskningshuvudman, för att undersöka och utvärdera effekterna av detta försök.

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
För- och grundskolenämnden 2025-09-25

Yttrande

Idag finns det främst internationell forskning gällande senarelagt skolstart och dess effekter, medan det i Sverige pågår forskning som ännu inte är avslutade. På Hälsohögskolan vid Jönköpings universitet och Engelbrektsskolan i Borås pågår försök att skjuta upp skolstarten till kl. 9.00 för elever i årskurs 8 och 9. Forskarna kommer undersöka hur den senare skolstarten påverkar sömn, psykisk hälsa och kognitiva funktioner hos eleverna (”Sömnforskare utvärderar senare skolstart”, Hälsohögskolan, Jönköpings universitet, 2024 06 08, hämtad 2025 06 23).

Karolinska institutet har under 2024/2025 påbörjat ett forskningsprojekt och kommer initialt undersöka intresset från skolor att senarelägga skolstarten samt vilka hinder och möjligheter ett införande av senarelagd skolstart kan medföra (”Ungas sömn och forskningsläget kring senare skolstartstider”, Karolinska Institutet, 240920, hämtad 250623).

Senarelagt skolstart för enstaka eller flera skolor i Umeå kommun skulle leda till behov av ekonomiska resurser då förändringar i skolors start- och stopptider påverkar skolskjutsar. Samtliga skolors start- och stopptider används för att skapa så kostnadseffektiva och samordnade skolskjutsar som möjligt. För att kunna samordna skolskjutsar krävs det att skolor har olika start- och stopptider då en och samma buss kan passera flera skolor. En förändring av start- och stopptider på en skola kan därmed påverka flera skolor.

Med hänsyn till att det i nuläget pågår forskning i Sverige inom området senarelagd skolstart föreslår för- och grundskolenämnden att motionen ska avslås och att vi bör invänta svensk evidens.

Beslutsunderlag

Bilaga: Motion (V): Genomför försök med senarelagd skolstarttid på morgonen

Beredningsansvarig

Lina Gullbrand, skolstrateg

Yrkanden

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
För- och grundskolenämnden 2025-09-25

Vänsterpartiet för bifall till motionen.

Moderaterna, Miljöpartiet, Kristdemokraterna, Maria Lindvall (-)(L), Centerpartiet och Socialdemokraterna för bifall till tjänsteskrivelsens förslag att avslå motionen.

Propositionsordning
Ordföranden prövar bifall till tjänsteskrivelsens förslag att avslå motionen mot bifall till motionen och finner att nämnden beslutar att bifalla tjänsteskrivelsens förslag.

Reservation: Tobias Holmbom (V) till förmån för eget yrkande.

Beslutet ska skickas till
ksdiarium@umea.se märk ämnesraden med: KS-2025/00423

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden 2025-09-24

§ 87
Diarienr: SK-2025/00286

Yttrande om motion (V) 16/2025 - Genomför försök med senarelagd skolstarttid på morgonen - KS-2025/00423

Beslut

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden beslutar att ställa sig bakom yttrande nedan och att föreslå att motionen *Genomför försök med senarelagd skolstarttid på morgonen* ska avslås.

Reservation Karl Modig (V): se propositionsordning.

Ärendebeskrivning

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden har tillsammans med för- och grundskolenämnden fått i uppdrag att besvara den motion Vänsterpartiet (V) inkommit med: *Genomför försök med senarelagd skolstarttid på morgonen.* V lyfter i motionen fram att tonåringar sover för lite på grund av pubertetens senarelagda sömnfaser. Sömnbrist kan enligt V ge negativa effekter som försämrad koncentrations- och inlärningsförmåga, ökad frånvaro och risk för depression och ångest.

V menar att forskning visar att en senarelagd skolstart skulle motverka detta och vara positivt för bättre skolnärvaro, förbättrade skolresultat och skydd mot psykisk ohälsa.

Vänsterpartiet yrkar på:

- att Umeå kommun utreder former och tillskapar förutsättningar för en tidsbegränsad försöksperiod med senarelagd tid för skolstart på morgonen för elever på kommunalt högstadium och gymnasieskola där det finns intresse.
- att Umeå kommun undersöker möjligheterna till ett samarbete med Umeå universitet, eller någon annan forskningshuvudman, för att undersöka och utvärdera effekterna av detta försök

Yttrande

I dag finns det främst internationell forskning gällande senarelagd skolstart och vilka effekter det kan leda till. Det saknas svenska vetenskapliga utvärderingar av hur senarelagd skolstart påverkar lärandet.

Två svenska forskningsprojekt har det senaste året påbörjats. Ett av projekten pågår vid Karolinska institutet som 2024/2025 påbörjat ett forskningsprojekt där man initialt kommer undersöka intresset från skolor att senarelägga skolstarten samt vilka hinder och möjligheter ett införande av senarelagd skolstart kan medföra. (”Ungas sömn och forskningsläget
kring senare skolstartstider”, Karolinska Institutet, 2024 09 20, hämtad 2025 06 23.)

Ett annat nystartat forskningsprojekt sker på Hälsohögskolan vid Jönköpings universitet tillsammans med Engelbrekts skolan i Borås där skolstarten på morgonen kommer skjutas upp till kl. 9.00 för elever i årskurs 8 och 9. Forskarna kommer undersöka hur den senare skolstarten påverkar sömn, psykisk hälsa och kognitiva funktioner hos eleverna. (”Sömnforskare utvärderar senare skolstart”, Hälsohögskolan, Jönköpings universitet, 2024 06 08, hämtad 2025 06 23.)

Senarelagt skolstart för enstaka eller flera gymnasieskolor i Umeå kommun skulle leda till behov av ekonomiska resurser då förändringar i skolors start- och stopptider påverkar schemaläggning, bussar och skolskjutsar. Redan idag har skolor olika start- och sluttider för att för att skapa så kostnadseffektiva och samordnade scheman som möjligt för att få plats med alla elever samt för samordning av skolskjutsar.

Med hänsyn till att det i nuläget pågår forskning i Sverige inom området senarelagd skolstart föreslår gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden att motionen ska avslås och att vi bör invänta svensk evidens.

Beslutsunderlag

Bilaga: Motion (V) - Genomför försök med senarelagd skolstarttid på morgonen

Beredningsansvarig

Cathrin Backman Löfgren, utbildningsstrateg

Yrkanden

Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Moderaterna och Liberalerna för bifall till tjänsteskrivelsens förslag.

Vänsterpartiet för bifall till motionen.

Propositionsordning

Ordföranden prövar tjänsteskrivelsens förslag att avslå motionen mot bifall till motionen, och finner att nämnden beslutar att bifalla tjänsteskrivelsens förslag att avslå motionen.

Reservation Karl Modig (V):

Tjänsteskrivelsens och nämndmajoritetens argument framstår inte som övertygande – jämförda med de avsevärda hälso- och studiefördelar som ett genomförande av motionen skulle kunna leda till på sikt. Därför anser jag fortfarande att nämnden bör rekommendera kommunfullmäktige att ge bifall till motionen.

Beslutet ska skickas till

ksdiarium@umea.se märk ämnesraden med: KS-2025/00423

Motion till Umeå kommunfullmäktige, 2025-04-16

Genomför försök med senarelagd skolstarttid på morgonen

Många tonåringar sover för lite. Det finns olika skäl till det, men en viktig faktor är att kroppens dygnsrytm delvis ser annorlunda ut för tonåringar än för vuxna. Det finns alltså biologiska faktorer som gör att tonåringar har en senarelagd sömnfas, och som bidrar till att man under puberteten är mindre trött på kvällen och behöver sova längre på morgonen.

Sömnbrist kan leda till en rad negativa effekter, både på kort och på lång sikt: försämrad koncentrations- och inlärningsförmåga, nedsatt minne, humörsvängningar, ökad skolfrånvaro, sämre skolprestationer, sämre självkänsla och ökad risk för depression och ångest.

En senarelagd skolstart på morgonen kan ta hänsyn till tonåringars förskjutna dygnsrytm och ge bättre förutsättningar för att få tillräckligt med sömn. Vetenskapliga studier av senarelagd skolstart pekar på att detta verkar kunna bidra till såväl ökad sovtid som bättre sömnkvalitet. Redan kortare förskjutningar av skolstarten, från en halvtimme senarelagd starttid, kan ha positiva effekter.

Förutom ökad och förbättrad sömn har man i forskning sett positiva effekter på bland annat skolnärvaro, koncentrationsförmåga, skolresultat, studiero i klassrummet, förekomst av depression, minskat koffeinintag och vissa psykosociala utfall. I förhållande till andra insatser för att exempelvis förbättra skolresultat och öka närvaro är senarelagd starttid en mycket kostnadseffektiv åtgärd – som dessutom kan fungera skyddande mot psykisk ohälsa.

Vänsterpartiet yrkar:

> Att Umeå kommun utreder former och tillskapar förutsättningar för en tidsbegränsad försöksperiod med senarelagd tid för skolstart på morgonen för elever på kommunalt högstadium och gymnasieskola där det finns intresse.
>
> Att Umeå kommun undersöker möjligheterna till ett samarbete med Umeå universitet, eller någon annan forskningshuvudman, för att undersöka och utvärdera effekterna av detta försök.

Liv Zetterberg
Tobias Holmbom
Daniell Anderson
Vänsterpartiet

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

§ 357

Diarienr: KS-2025/00423

Motion 16/2025: Genomför försök med senarelagd skolstarttid på morgonen; Liv Zetterberg (V), Tobias Holmbom (V) och Daniell Anderson (V)

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att avslå motionen i enlighet med för- och grundskolenämndens och gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens yttranden.

Reservation

Bore Sköld (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande om bifall till motionen.

Ärendebeskrivning

Vänsterpartiet har anmält motionen ”Genomför försök med senarelagd skolstarttid på morgonen” och yrkar att

- Umeå kommun utreder former och tillskapar förutsättningar för en tidsbegränsad försöksperiod med senarelagd tid för skolstart på morgonen för elever på kommunalt högstadium och gymnasieskola där det finns intresse.
- Umeå kommun undersöker möjligheterna till ett samarbete med Umeå universitet, eller någon annan forskningshuvudman, för att undersöka och utvärdera effekterna av detta försök.

Skolnämnderna har yttrat sig och föreslår att kommunfullmäktige ska avslå motionen. Nämnderna hänvisar i sina yttranden till att det i nuläget pågår forskning i Sverige inom området senarelagd skolstart och att Umeå kommun bör invänta svensk evidens.

Beslutsunderlag

Motion 16/2025

För- och grundskolenämndens yttrande
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens yttrande

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Moa Brydsten (S) och **Anders Ågren (M)** – Bifall till tjänsteskrivelsens förslag (avslå motionen).

Bore Sköld (V) och **Mattias Larsson (C)** – Bifall till motionen.

Propositionsordning som godkänns

Bifall till tjänsteskrivelsens förslag (avslå motionen) *mot* bifall till motionen. Ordföranden finner att näringslivs- och arbetsutskottet bifaller tjänsteskrivelsens förslag att avslå motionen.

Reservation

Bore Sköld (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande om bifall till motionen.

Beslutet ska skickas till

Motionärerna, FGN, GVN

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-13

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Diarienr: KS-2025/00704

Motion 20/2025: Utred flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt; Anders Sellström (KD)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar:

1. Att motionen anses besvarad

Ärendebeskrivning

I motionen föreslås att kommunen ska utreda flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt samt dess roll för stadens internationella profil och konkurrenskraft. Kommunstyrelsen delar bedömningen att tillgänglighet och goda flygförbindelser är viktiga faktorer för Umeås fortsatta utveckling, men konstaterar att frågan redan beaktas inom ramen för pågående strategiska samarbeten och planeringsprocesser.

Umeå kommun arbetar sedan flera år tillbaka strategiskt med flera partners bland annat tillsammans med Swedavia kring flygplatsens framtida utveckling. Detta samarbete omfattar frågor kring fysisk planering, näringslivsutveckling samt flygplatsens roll för regionens tillgänglighet och internationella profil.

Kommunen deltar även i projekt så som:

- FAIR och FAIR 2 tillsammans med Kvarken rådet,
- projekten Fossilfritt flyg och FlyH2Ume tillsammans med aktörer som RISE, Biofuel Region, Umeå Energi och Swedavia.

Kommunen deltar även i nationella och regionala planeringsprocesser av flygplatsområdet så som inom skopet för riksintresseutredning och framtagandet av en ny nationell plan 2026–2037. Inom norra Sverige samarbete jobbar Umeå kommun inom ramen för Allians för fossilfritt flyg tillsammans med de fyra nordligaste länen och N6 städerna. Lokalt jobbar Umeå kommun även aktivt med viktiga lokala aktörer som till exempel Umeå universitet och Region Västerbotten och Västerbottens

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00704

handelskammare för att beakta flygets position och roll i regionala utvecklingsprocesser.

Flygets betydelse lyfts också i det gränsregionala samarbetet inom Kvarkenrådet, där flygförbindelsen mellan Umeå och Vasa är central för att stärka regionens näringsliv och innovationskraft.

Umeå Airport är en av Sveriges mest trafikerade statliga flygplatser och har stor betydelse för tillgänglighet, regional tillväxt och samhällsservice. Flyget bidrar till att stärka Umeås roll som nav för norra Sverige, med viktiga kopplingar till näringsliv, akademi och sjukvård. Samtidigt sker en snabb utveckling mot mer hållbara transportlösningar. Umeå kommun och Swedavia samarbetar för att möjliggöra omställningen till fossilfria flygbränslen, elflyg och vätgasflyg. Kommunen är även aktiv i utvecklingen av markområden för logistik, innovation och testverksamhet kopplat till flygplatsen.

Flygets strategiska betydelse framgår även i kommunens näringslivsstrategi, där goda flygförbindelser lyfts som avgörande för att attrahera investeringar, kompetens och internationella samarbeten. I översiktsplanen framhålls flygplatsområdet som ett viktigt utvecklingsområde, särskilt kopplat till logistik och klimatomställning.

Dessa frågor hanteras idag inom flera pågående processer och program, bland annat:

- Umeå kommuns näringslivsstrategi för hållbar tillväxt
- Den regionala utvecklingsstrategin (Region Västerbotten)
- Kommunens program för klimatneutralt Umeå, klimatfärdplanen och översiktsplanen
- Samarbetet med Swedavia, Kvarkenrådet och Allians för fossilfritt flyg

Mot denna bakgrund bedöms att en särskild kommunal utredning inte är nödvändig, men att flygets betydelse fortsatt bör belysas inom ramen för de strategiska processer som pågår.

Beslutsunderlag

Motion 20/2025: Utred flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt; Anders Sellström (KD)

Beredningsansvariga

Cecilia Aketch Akanga

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00704

Beslutet ska skickas till

Skicka nämndens yttrande till ksdiarium@umea.se, märk ämnesraden med diarienummer: KS-2025/00704.

Förnamn, Efternamn	Cecilia Aketch Akanga
Befattning	Utvecklingsstrateg

MOTION 2025-08-14

Motion: Utred flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt

Flyget spelar en avgörande roll för att knyta samman Umeå med resten av Sverige och världen. För en växande region som Umeå är god tillgänglighet en nyckelfaktor för att attrahera investeringar, kompetens och besökare. Flygförbindelser möjliggör snabb och effektiv kommunikation, vilket är särskilt viktigt för näringslivet, akademin och offentlig sektor. Umeå har ett strategiskt läge som tillväxtmotor i norra Sverige, med viktiga öst–västliga interregionala kopplingar. Flygplatsen i Umeå är en av de mest trafikerade regionala flygplatserna i landet, med över 1 miljon passagerare per år före pandemin. Den är avgörande för att möjliggöra affärsresor, forskningssamarbeten och sjuktransporter.

Kopplat till den internationella kontexten och den tillgängligheten är oftast flyget enda alternativet. Direktflyg till Stockholm och goda anslutningar till internationella hubbar gör det möjligt för internationella besökare, företag och beslutsfattare att nå Umeå snabbt och effektivt. Internationella forskare och gästföreläsare vid Umeå universitet behöver smidiga resmöjligheter för att delta i konferenser och samarbeten. Företag med globala partnerskap, särskilt inom IT, Life science och miljöteknik, är beroende av goda flygförbindelser för att kunna växa och attrahera investeringar. Beslutsfattare och delegater från EU, Norden och andra regioner besöker Umeå i samband med projekt, utbyten och strategiska möten. Turister från Europa och övriga världen lockas av Umeås kulturutbud, natur och evenemang där flyget ofta är den enda realistiska transportvägen för dessa besökare. Flyget är därmed en nyckelkomponent i Umeås internationella profil och konkurrenskraft.

Här är några närliggande exempel där flygets betydelse framgår:

• **Umeå universitet** och **Norrlands universitetssjukhus** har återkommande behov av snabba resor för forskare, läkare och specialister.

• **IT- och biotechföretag** i Umeå har nationella och internationella samarbeten som kräver god tillgänglighet.

• **Besöksnäringen** gynnas av direktflyg till Stockholm och andra destinationer, vilket ökar antalet konferenser, evenemang och turism.

• **Ambulansflyget** är en livsviktig funktion som utgår från Umeå och servar hela norra Sverige.

Umeå kommun är en aktiv part i ”Allians för fossilfritt flyg”, ett initiativ som samlar norra Sveriges största städer och regioner för att utveckla ett hållbart inrikesflyg. Målet är att möjliggöra flyg med fossilfria bränslen, el-flyg och vätgasflyg. För att detta ska bli verklighet krävs att infrastrukturen bevaras och utvecklas. Alliansen uppmanar offentliga aktörer att ändra sina resepolicyer så att flyg blir ett valbart alternativ vid längre tjänsteresor, med obligatoriskt tillval av fossilfritt flygbränsle. Enligt beräkningar från Fossilfritt Sverige kan över 90 % av det fossila flygbränslet ersättas om offentliga aktörer går före i omställningen. En utredning bör inkludera dessa perspektiv för att ge en heltäckande bild av flygets positiva effekter.

Med hänvisning till ovanstående föreslår Kristdemokraterna att kommunfullmäktige beslutar att:

1. **Att ge kommunstyrelsen i uppdrag att utreda och ta fram underlag som visar på flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt**
2. **Att ge kommunstyrelsen i uppdrag att utreda flygets betydelse för Umeås internationella profil och konkurrenskraft**

Anders Sellström (KD)

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunstyrelsens planeringsutskott 2025-11-25

§ 92

Diarienr: KS-2025/00704

Motion 20/2025: Utred flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt; Anders Sellström (KD)

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att motionen anses besvarad

Reservation - Anders Ågren (M) och Ulrik Berg (M)

Ärendebeskrivning

I motionen föreslås att kommunen ska utreda flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt samt dess roll för stadens internationella profil och konkurrenskraft. Kommunstyrelsen delar bedömningen att tillgänglighet och goda flygförbindelser är viktiga faktorer för Umeås fortsatta utveckling, men konstaterar att frågan redan beaktas inom ramen för pågående strategiska samarbeten och planeringsprocesser.

Umeå kommun arbetar sedan flera år tillbaka strategiskt med flera partners bland annat tillsammans med Swedavia kring flygplatsens framtida utveckling. Detta samarbete omfattar frågor kring fysisk planering, näringslivsutveckling samt flygplatsens roll för regionens tillgänglighet och internationella profil.

Kommunen deltar även i projekt så som:

- FAIR och FAIR 2 tillsammans med Kvarken rådet,
- projekten Fossilfritt flyg och FlyH2Ume tillsammans med aktörer som RISE, Biofuel Region, Umeå Energi och Swedavia.

Kommunen deltar även i nationella och regionala planeringsprocesser av flygplatsområdet så som inom skopet för riksintresseutredning och framtagandet av en ny nationell plan 2026–2037. Inom norra Sverige samarbete jobbar Umeå kommun inom ramen för Allians för fossilfritt flyg tillsammans med de fyra nordligaste länen och N6 städerna. Lokalt jobbar Umeå kommun även aktivt med viktiga lokala aktörer som till exempel Umeå universitet och Region Västerbotten och Västerbottens handelskammare för att beakta flygets position och roll i regionala utvecklingsprocesser.

Flygets betydelse lyfts också i det gränsregionala samarbetet inom Kvarkenrådet, där flygförbindelsen mellan Umeå och Vasa är central för att stärka regionens näringsliv och innovationskraft.

Umeå Airport är en av Sveriges mest trafikerade statliga flygplatser och har stor betydelse för tillgänglighet, regional tillväxt och samhällsservice. Flyget bidrar till att stärka Umeås roll som nav för norra Sverige, med viktiga kopplingar till näringsliv, akademi och sjukvård. Samtidigt sker en snabb utveckling mot mer hållbara transportlösningar. Umeå kommun och Swedavia samarbetar för att möjliggöra omställningen till fossilfria flygbränslen, elflyg och vätgasflyg. Kommunen är även aktiv i utvecklingen av markområden för logistik, innovation och testverksamhet kopplat till flygplatsen.

Flygets strategiska betydelse framgår även i kommunens näringslivsstrategi, där goda flygförbindelser lyfts som avgörande för att attrahera investeringar, kompetens och internationella samarbeten. I översiktsplanen framhålls flygplatsområdet som ett viktigt utvecklingsområde, särskilt kopplat till logistik och klimatomställning.

Dessa frågor hanteras idag inom flera pågående processer och program, bland annat:

- Umeå kommuns näringslivsstrategi för hållbar tillväxt
- Den regionala utvecklingsstrategin (Region Västerbotten)
- Kommunens program för klimatneutralt Umeå, klimatfärdplanen och översiktsplanen
- Samarbetet med Swedavia, Kvarkenrådet och Allians för fossilfritt flyg

Mot denna bakgrund bedöms att en särskild kommunal utredning inte är nödvändig, men att flygets betydelse fortsatt bör belysas inom ramen för de strategiska processer som pågår.

Beslutsunderlag

Motion 20/2025: Utred flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt; Anders Sellström (KD)

Beredningsansvariga

Cecilia Aketch Akanga

Planeringsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Anders Ågren (M), Mattias Larsson (C) - bifall till motionen
Hans Lindberg (S), Ellen Ström (V) – bifall till tjänsteskrivelsen

Propositionsordning som godkänns

Tjänsteskrivelsens förslag (anse motionen besvarad) mot Anders Ågren och Mattias Larsson yrkande – bifall till motionen. Ordförande finner att planeringsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag (anse motionen besvarad)

Reservation

Anders Ågren (M) och Ulrik Berg (M) reserverar sig till förmån för eget yrkande.

Beslutet ska skickas till

Skicka nämndens yttrande till ksdiarium@umea.se, märk ämnesraden med diarienummer: KS-2025/00704.

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-13

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diarienr: KS-2025/00761

Motion 27/2025: Akutboenden för studenter; Hanna Lundin Jernberg (L)

Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

att avslå motionen.

Ärendebeskrivning
I en motion inkommen till kommunfullmäktiges sammanträde 2025-09-29 yrkar Liberalerna att:

- att utreda möjligheten att ta över de outnyttjade boendemoduler som beställts av Northvolt och göra dem tillgängliga för studenter.
- att Umeå i dialog med studentkårernas akutrumsförmedling öka kapaciteten av akut- och korttidsboenden genom inköp av boendemoduler.
- att Umeå tillhandahåller markyta för detta ändamål.

Kommunstyrelsens planeringsutskott återremitterade ärendet 2025-11-04 för att inhämta yttrande från AB Bostaden. Det yttrandet har nu inkommit.

Förvaltningens svar
Kommunen arbetar för en bred bostadsmarknad som gynnar alla grupper, inklusive studenter, med små och prisvärda bostäder med närhet till universitetsområdet. Att införa kortsiktiga akutlösningar som boendemoduler riskerar att få negativa konsekvenser för boendemiljön och den sociala hållbarheten. Dessutom planeras det för permanent bebyggelse på alla ytor som identifierats som lämpliga för någon form av bostadsbyggande, i relativ närhet till universitetsområdet. Lilljansberget, Tomtebo strand och Olofsdal är tre exempel på projekt som tillsammans kommer ge uppemot 5 000 tillkommande bostäder nära universitetsområdet. AB Bostaden beslutade 2022 att man ska konvertera 50 % av beståndet om ca 2 800 enkelrum för studenter, till lägenheter fram till 2030. Förutom att skapa en boendeform som i högre grad efterfrågas av studenterna innebär omvandlingen ett tillskott på ca 140 lägenheter då gemensamhetsutrymmen byggs om till lägenheter.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00761

Trots stora tillskott av små lägenheter de senaste 10 åren är bostadsmarknaden för små lägenheter och studentboenden ansträngd vid höstterminens start. Under vårterminen lättar dock trycket och det finns vakanser i AB Bostadens bestånd av enkelrum (korridorsboende). För att underlätta för nytillkomna studenter som saknar bostad vid terminsstart finansierar kommunen en akutrumsförmedling för studenter. Det är en tjänst som utförs av studentkårerna vid Umeå universitet där tillfälliga bostäder från några enstaka dagar till flera månader förmedlas. Under hösten har samtliga studenter som varit inskrivna vid förmedlingen och saknat bostad, fått ett erbjudande om boende via förmedlingen.

Att göra ett direkt köp av boendemoduler som är beställda av Northvolt utan en föregående konkurrensutsättning strider mot lagen om offentlig upphandling.

Beslutsunderlag

Motion 27/2025: Akutboenden för studenter; Hanna Lundin Jernberg (L)
AB Bostaden yttrande - motion 27/2025: Akutboenden för studenter

Beredningsansvariga

Helen Nilsson
Daniel Levisson
Olov Häggström

Beslutet ska skickas till

Motionären
AB Bostaden

Förnamn, Efternamn	Olov Häggström
Befattning	Utredare

MOTION TILL UMEÅ KOMMUNFULLMÄKTIGE

Akutboenden för studenter

Umeå universitet har 2025 antagit ett rekordstort antal studenter, drygt 38 000. Samtidigt är möjligheten för våra nya Umeåbor att hitta ett boende allt annat än enkelt. I Sveriges förenade studentkårers (SFS) bostadsrapport från 2025 rödlistas Umeå som en studieort där studenter har svårt att hitta boende under höstterminen. I rapporten skriver SFS att inför terminsstarten krävs det ofta en kötid på över ett år för att få en bostad. Vidare anordnar studentkårerna akutboenden, men även där är antalet sökande betydligt fler än antalet tillgängliga platser. Rapporten konstaterar att studenter sannolikt tvingas tacka nej till en studieplats på grund av bostadssituationen.

Det är uppenbart att kommunen inte går i takt med universitetets ambitioner. Trots tidigare satsningar finns det inte tillräckligt med bostäder. Inför terminsstarten står många nyantagna utan tryggt boende, vissa överväger att tälta för att påbörja sina utbildningar (P4 Västerbotten, 28/8). I värsta fall leder situationen att drömmar går i kras.

På kort sikt behöver Umeå snabbt öka kapaciteten för studentbostäder genom att erbjuda akut- och korttidsboenden i egen regi eller i samarbete med studentkårernas akutrumsförmedling. Ett konkret grepp är att förvärva Northvolts outnyttjade boendemoduler (eller motsvarande), en boendelösning som redan framgångsrikt implementerats i Uppsala och andra studentstäder med höga hyresgästbetyg. Så kan kommunen på kort tid addera betydande bostadskapacitet för studenter i akut behov.

Vi yrkar att kommunfullmäktige beslutar:

att utreda möjligheten att ta över de outnyttjade boendemoduler som beställts av Northvolt och göra dem tillgängliga för studenter.

att Umeå i dialog med studentkårernas akutrumsförmedling öka kapaciteten av akut- och korttidsboenden genom inköp av boendemoduler.

att Umeå tillhandahåller markyta för detta ändamål.

Umeå den 2 september 2025

Hanna Lundin Jernberg
Liberalerna

Urban Wikman
Liberalerna

Bostaden
För ett bättre Umeå

Vår kontakt
Jerker Eriksson, VD

Er kontakt
Olov Häggström, utredare
Stadsledningskontoret
Kommunkansliet

Vårt diarienummer
2025–0043

Ert ärendenummer
KS-2025/00761

Datum
2025-11-11

Yttrande - motion 27/2025: Akutboenden för studenter

Att lösa ett efterfrågeöverskott på bostäder för studenter i Umeå under några månader varje höst med köpta eller hyrda boendemoduler är ett vägval som vi inte rekommenderar att Umeå bör ta. Den slutsatsen grundar vi på erfarenhet från vår verksamhet med uthyrning av bostäder till studenter, kostnaderna och risk med modullösningar samt en sämre kvalité i boendemiljö.

Boendemodulskonceptet bygger på att studenter erbjuds ett rum oftast med avsaknad av eget kök, vilket kan jämföras med vårt erbjudande med enkelrum i korridor. När vi analyser våra intresseanmälningar för lediga studentbostäder ser vi att intresset för enkelrum ökar till ett snitt på 40 studenter per ledigt enkelrum under månaderna augusti och september. Övriga månader på året är intresset för att hyra ett ledigt enkelrum lågt eller obefintligt. För enkelrum betalar en student i snitt en hyra på cirka 2 800kr/mån utslaget på 12 månader. Under våren 2025 ökade vakanserna för enkelrum succesivt varje månad till ett hundratal lediga fram till sommaren. Däremot ser vi inga eller ett fåtal vakanser gällande studentlägenheter under samma period.

Att arbeta med tillfälliga boendelösningar i modulform är ofta en riskfylld lösning. Moduler kan köpas eller hyras på förutbestämd tid. Det föreligger heller inte någon nämnvärd förenklad process gällande markanvisning, detaljplan och bygglov. Vi har erhållit uppgifter om att självkostnaden per rum ligger på cirka 7 000 kr/månad i full drift. Det innebär att hyran för en sådan lösning bör ligga något högre. Det leder till en kvadratmeterhyra som troligtvis ligger i topp i Umeå för ett kvalitetsmässigt sämre boende. Antagligen skulle vakanser i ett sådant boendekoncept uppstå redan efter några månader på hösten för att nästan helt sakna hyresgäster till våren. Därför bedömer vi att ingen aktör vill satsa på denna lösning utan ekonomiska garantier.

Hög boendekvalité med bra läge ökar betalningsviljan hos studenter och minskar vakansrisken. Vi anser att det är betydligt bättre att satsa på permanenta lösningar i form av nyproduktion av små lägenheter i campusnära område.

Jerker Eriksson, VD
AB Bostaden i Umeå

AB Bostaden i Umeå, Box 244, 901 06 Umeå
Besöksadress: Östra Kyrkogatan 2
Växel: 090-17 75 00, Org nr. 556500-2408
ab.bostaden@bostaden.umea.se
www.bostaden.umea.se

Umeå kommun
Kommunstyrelsens planeringsutskott

Protokollsutdrag
2025-11-25

§ 95

Diarienr: KS-2025/00761

Motion 27/2025: Akutboenden för studenter; Hanna Lundin Jernberg (L)

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att avslå motionen

Ärendebeskrivning

I en motion inkommen till kommunfullmäktiges sammanträde 2025-09-29 yrkar Liberalerna att:

- att utreda möjligheten att ta över de outnyttjade boendemoduler som beställts av Northvolt och göra dem tillgängliga för studenter.
- att Umeå i dialog med studentkårernas akutrumsförmedling öka kapaciteten av akut- och korttidsboenden genom inköp av boendemoduler.
- att Umeå tillhandahåller markyta för detta ändamål.

Kommunstyrelsens planeringsutskott återremitterade ärendet 2025-11-04 för att inhämta yttrande från AB Bostaden. Det yttrandet har nu inkommit.

Förvaltningens svar

Kommunen arbetar för en bred bostadsmarknad som gynnar alla grupper, inklusive studenter, med små och prisvärda bostäder med närhet till universitetsområdet. Att införa kortsiktiga akutlösningar som boendemoduler riskerar att få negativa konsekvenser för boendemiljön och den sociala hållbarheten. Dessutom planeras det för permanent bebyggelse på alla ytor som identifierats som lämpliga för någon form av bostadsbyggande, i relativ närhet till universitetsområdet. Lilljansberget, Tomtebo strand och Olofsdal är tre exempel på projekt som tillsammans kommer ge uppemot 5 000 tillkommande bostäder nära

universitetsområdet. AB Bostaden beslutade 2022 att man ska konvertera 50 % av beståndet om ca 2 800 enkelrum för studenter, till lägenheter fram till 2030. Förutom att skapa en boendeform som i högre grad efterfrågas av studenterna innebär omvandlingen ett tillskott på ca 140 lägenheter då gemensamhetsutrymmen byggs om till lägenheter.
Trots stora tillskott av små lägenheter de senaste 10 åren är bostadsmarknaden för små lägenheter och studentboenden ansträngd vid höstterminens start. Under vårterminen lättar dock trycket och det finns vakanser i AB Bostadens bestånd av enkelrum (korridorsboende).
För att underlätta för nytillkomna studenter som saknar bostad vid terminsstart finansierar kommunen en akutrumsförmedling för studenter. Det är en tjänst som utförs av studentkårerna vid Umeå universitet där tillfälliga bostäder från några enstaka dagar till flera månader förmedlas. Under hösten har samtliga studenter som varit inskrivna vid förmedlingen och saknat bostad, fått ett erbjudande om boende via förmedlingen.

Att göra ett direkt köp av boendemoduler som är beställda av Northvolt utan en föregående konkurrensutsättning strider mot lagen om offentlig upphandling.

Beslutsunderlag

Motion 27/2025: Akutboenden för studenter; Hanna Lundin Jernberg (L)
AB Bostaden yttrande - motion 27/2025: Akutboenden för studenter

Beredningsansvariga

Helen Nilsson, Daniel Levisson, Olov Häggström

Planeringsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Mattias Larsson (C), Anders Ågren (M), Ulrik Berg (M), Hans Lindberg (S)
– bifall till tjänsteskrivelsens förslag (avslag till motionen)

Propositionsordning som godkänns

Det finns ett förslag till beslut. Ordförande finner att planeringsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag - avslag till motionen.

Beslutet ska skickas till

Motionären och AB Bostaden

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens planeringsutskott 2025-11-25

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-10-22

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diarienr: KS-2025/00954

Detaljplan för Kökstäppan 1 med flera

Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för fastigheten Kökstäppan 1 m.fl. enligt 5 kap. 27 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Syfte
Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för skola och bostäder som är anpassade till rådande stadsbild. Syftet är också att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Ett annat syfte är att bevara de naturvärden som förekommer inom planområdet och att säkerställa ytor för dagvattenhantering. Dessutom syftar detaljplanen till att skapa förutsättningar för återvinning och parkering.

Ärendebeskrivning
Arbetet med att upprätta detaljplanen påbörjades av Umeå kommun, Detaljplanering den 30 november 2022.

Planområdet är beläget i Tomtebo. Detaljplanen bekräftar användningen skola för fastigheterna Kökstäppan 1 och Kålmasken 1. De båda fastigheternas storlek är tänkt att utökas genom att delar av angränsande naturmark inom fastigheten Tomtebo 2:1 tas i anspråk för ändamålet. Detta behöver göras för att säkerställa nödvändig friyta för förskola med sex avdelningar.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola med sex avdelningar vars friyta bedöms vara för liten för den andel barn som förskolan är dimensionerad för. Genom att ianspråkta naturmark norr och väster om fastigheten tillförs cirka 1 200 m^2 vilket innebär att friytan per barn efter planens genomförande blir minst 40 m^2 och att den totala sammanhängande friytan blir minst 3 000 m^2.

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd och där planeras det för en förskola med sex avdelningar. Även här är fastigheten för liten i förhållande till den

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00954

planerade bebyggelsen då friytan inte blir tillräckligt stor. Genom att ianspråkta naturmark sydväst om fastigheten tillförs cirka 1 200 m^2 vilket innebär att friytan per barn blir minst 40 m^2 och att den totala sammanhängande friytan blir minst 3 000 m^2 efter planens genomförande. Lillberget är viktigt för allmänhetens tillgång till natur och har dessutom höga naturvärden vilket har medfört att utökningen av skolområdet har placerats för att minimera intrång i naturmark med höga värden.

Inom fastigheten Kålmasken 1 bekräftas användningen bostäder. Byggrätten för bostäder är densamma som för skola, vilket kan generera cirka 30 bostäder.

Detaljplanen bekräftar även användningen återvinning inom fastigheten Nyttoväxten 2 och användningen utökas till att även omfatta parkering, för att möjliggöra en mer flexibel användning.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande då planförslaget inte överensstämmer med kommunens översiktsplan i sin helhet.

Samråd/Granskning

Länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda sakägare, kommunala och statliga instanser har haft möjlighet att framföra synpunkter på förslaget.

Samrådsmöte hölls den 17 september 2024.

Av de synpunkter som har inkommit under granskningstiden har ett granskningsutlåtande upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Av utlåtandet framgår bland annat att Swedavia anser att högsta medgivna höjd över nollplan för samtliga objekt inom planområdet bör regleras. Av yttrande betecknat som ”Yttrande 1” framgår det bland annat att den som skrivit yttrandet anser att Förskolan Kålmaskens placering ger störningar, skuggig utegård mot norr, går emot Boverkets riktlinjer och stämmer inte heller med Umeå kommuns råd i funktionsprogram. I samma yttrande står det också att Umeå kommun behöver införa solstudier hela året om och det ges även förslag till alternativ placering, utformning och användning.

Umeå kommun, Detaljplanering gör bedömningen, utifrån omfattningen av genomförda revideringar efter granskningsskedet, att förnyad granskning inte behöver ske.

Antagande av detaljplanen överlämnas till kommunfullmäktige med anledning av att detaljplanen handläggs med utökat förfarande. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande eftersom planförslaget inte överensstämmer med översiktsplanen i sin helhet. I det nu aktuella

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00954

planförslaget innebär utökningen av fastigheten Kålmasken 1 ett avsteg från översiktsplanens användningsavgränsning, där mark som är utpekad för rekreation tas i anspråk för att möjliggöra för ytterligare kvartersmark. Syftet med det här avsteget är att skapa förutsättningar för en förskola med sex avdelningar, vilket kräver en större tomtstorlek än vad som möjliggörs i gällande detaljplan. Det här avsteget bedöms inte motverka översiktsplanens intentioner och intrånget bedöms inte heller påverka någon bevarandevärd naturmark eller något område för rekreation.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2025-10-28
Byggnadsnämndens beslut om godkännande 2025-20-22, BN § 226

Antagandehandlingar

- Plankarta daterad oktober 2025
- Planbeskrivning daterad oktober 2025

Övriga handlingar

- Granskningsutlåtande daterat oktober 2025
- Samrådsredogörelse daterad juni 2025

Beredningsansvariga

Henrik Axelsson, planarkitekt
Johanna Söderholm, planchef

Föredragande

Henrik Axelsson, planarkitekt

Kommunfullmäktiges beslut ska skickas till
detaljplanering@umea.se

Detaljplanering expedierar därefter beslutet till

- Sökanden
- De med kvarstående synpunkter
- Länsstyrelsen

UMEÅ KOMMUN

Granskningsutlåtande

Diarienummer: BN-2022/00198
Datum: 2025-10-02
Handläggare: Henrik Axelsson

Detaljplan för fastigheten
Kökstäppan 1 m.fl
inom Tomtebo i Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för fastigheten Kökstäppan 1 m.fl har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för skola och bostäder som är anpassade till rådande stadsbild. Syftet är också att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Ett annat syfte är att bevara de naturvärden som förekommer inom planområdet och att säkerställa ytor för dagvattenhantering. Dessutom syftar detaljplanen till att skapa förutsättningar för återvinning och parkering.

Samråd och granskning

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande och har varit föremål för samråd från den 4 september till den 26 september 2024 samt för granskning från och med den 17 juni till och med den 11 juli 2025. Samrådskrets, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Nedan redovisas de inkomna synpunkterna. Vissa yttranden har sammanfattats, men kan begäras ut i sin helhet.

LÄNSSTYRELSEN VÄSTERBOTTEN

Beskrivning av ärendet

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för granskning i enlighet med 5 kap. 20 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Syftet med detaljplanen

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för skola och bostäder som är anpassade till rådande stadsbild. Syftet är också att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Ett annat syfte är att bevara de naturvärden som förekommer inom planområdet och att säkerställa ytor för dagvattenhantering. Dessutom syftar detaljplanen till att skapa förutsättningar för återvinning och parkering.

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

Umeå kommun
Postadress: 901 84 Umeå
Besöksadress: Skolgatan 31A
Telefon: 090-16 10 00 (växel)
Webbplats: www.umea.se/kommun

Detaljplanering
Telefon: 090-16 64 90
Mejladress: detaljplanering@umea.se
Webbplats: www.umea.se/detaljplanering

Detaljplanen överensstämmer inte med översiktsplanen och handläggning sker därmed med utökat planförfarande. Avvikelsen beskrivs och motiveras på ett tillräckligt sätt.

Länsstyrelsens synpunkter – prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har inget att tillägga i fråga om hur planförslaget tillgodoser statliga eller andra allmänna intressen och bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN I UMEÅ KOMMUN

Lantmäterimyndigheten har ingen erinran på granskningshandlingarna för Detaljplan för Kökstäppan 1 m.fl., BN-2022/00198.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

SWEDAVIA

Swedavia har granskat nuvarande planförslag och önskar att framföra följande:

Swedavia anser att högsta medgivna höjd över nollplan för samtliga objekt inom planområdet bör regleras.

Flygplatsens hinderytor på platsen medger en höjd upp till 52,4 m ö.h. Planen medger en maximal nockhöjd om 11 m och med nuvarande markläge överstiger detta inte flygplatsens hinderytor. Vid höjning av marknivån eller vid uppförande av uppstickande byggnadsdelar riskerar dock flygplatsens hinderytor att genomträngas. Därför bör hinderfriheten säkerställas genom att nya bestämmelser införs.

Utöver ovan har Swedavia inga övriga synpunkter i denna granskning.

Kommentar

En planbestämmelse med lydelsen: ”Högsta totalhöjd är 52.4 meter över angivet nollplan.” har lagts till inom hela planområdet, med motiveringen att säkerställa att tillkommande bebyggelse inte överskrider Umeå flygplats horisontella hindersyta.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

Nämndens synpunkter i samrådet har beaktats på ett tillfredsställande sätt inför granskningsskedet.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

TEKNISKA NÄMNDEN/GATOR OCH PARKER

Trafik och gata har inga synpunkter.

Park och natur har ett medskick från park: Viktigt att det gröna släppet mot Nydalasjön, vid Kv Kålmasken återställs ordentligt för att kunna uppfylla sin funktion som grön korridor/grönt stråk. Viktigt också att i anläggningsskede skydda befintlig naturmark/markvegetation och träd som ska sparas ordentligt. Gäller där avverkning inte redan skett främst Kv Kökstäppan, mot omkringliggande naturmark/skog.

Kommentar

Dessa frågor hanteras inte inom ramen för arbetet med detaljplaner, de hanteras i senare skeden.

UMEÅREGIONENS BRANDFÖRSVAR

Umeåregionens brandförsvar har följande synpunkter på planförslaget.

Tillgänglighet – Insatstid
Eftersom insatstiden överstiger 10 minuter till detta område är utrymning med hjälp av räddningstjänsten inte något alternativ.

Tillgång till brandvatten/brandvattenförsörjning
För att säkerställa möjligheterna att genomföra en effektiv släckinsats i händelse av brand behöver markbrandposter som ger en kapacitet på 600 l/min vid brandplats säkerställas. Om närmaste brandpost är 390 meter från fastighet behöver brandpost kunna leverera minst 900-1000 l/min. Detta är värt att uppmärksamma i planprocessen, så att de blir kända för sökanden i ett tidigt skede. Vad baseras bedömningen på kapaciteten på i dagsläget?

I detaljplanen beskrivs även att brandposterna har tillräcklig kapacitet för släckvatten. *Släckvatten* är det kontaminerade vatten som avrinner efter en släckning. Brandposter levererar *brandvatten*.

Notering avseende skydd mot brandspridning mellan byggnader
Ur brandskyddssynpunkt ska det vara minst 8 meter mellan byggnader för att inte krav på brandteknisk avskiljning ska föreligga. Detta är värt att uppmärksamma i planprocessen, så att de blir kända för sökanden i ett tidigt skede.

Kommentar

Informationen under rubriken Tillgång till brandvatten/brandvattenförsörjning har lagts in i planbeskrivningen, men är inte något som hanteras inom ramen för arbetet med detaljplanen.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

UMEÅ ENERGI

Umeå Energi har inget att erinra avseende fjärrvärme-, fjärrkyla-, el- eller bredbandsledningar.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

VAKIN, VATTEN OCH AVLOPP

Vakin VA har inga synpunkter på aktuellt planförslag.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

VAKIN, AVFALL & ÅTERVINNING, HUSHÅLLSAVFALL

Transportväg för sop- och slambil

Säkerställ att finns ett tillräckligt stort utrymme för sopbilens uppställningsplats och svängradie vid återvinningstationen. Detta gäller även vid soprum.

För hämtning av kommunalt avfall eller avfall under kommunalt ansvar måste transportvägar, mått och anvisningar enligt gällande NOA efterlevas.

Transportvägen ska vara minst 5,5 meter bred om körning i båda riktningarna förekommer, om parkering förekommer måste vägen vara bredare. Om vägen är mötesfri och det inte finns parkerade fordon kan vägen vara smalare, dock minst 3,5 meter bred. Träd och annan växtlighet får inte inkräkta på vägens bredd eller den fria höjden. Snövallar får inte inkräkta på transportvägens bredd och transportvägen ska vara halkbekämpad vintertid. Längs hela transportvägen, fram till hämtningsfordonets uppställningsplats, ska det vara fri höjd på minst 4,7 meter. Genomfart eller tömning ska av säkerhetsskäl inte ske utanför entréer eller lekplatser. Vid transport, tömning och eventuell vändning ska det vara fri sikt och god framkomlighet.

Genomfart eller vändmöjlighet för sop- och slambil ska finnas. Vändplan ska ha en diameter på minst 18 meter. Alternativ till detta kan vara en vändplats eller en trevägskorsning som möjliggör en T-vändning. Backning ska undvikas på platser och i områden där barn och äldre kan förväntas

befinna sig, exempelvis daghem, skolor, förskolor, servicehem och liknande.

Dragväg

Om hämtningspersonalen drar eller skjuter tunnan från uppställningsplatsen fram till sopbilen ställer detta krav på jämna hårdgjorda ytor utan kanter som snöröjs och halkbekämpas vintertid. Det får inte finnas trottoarkanter, trösklar eller andra ojämnheter som kan påverka avfallshämtarnas arbetsmiljö.

Fettavskiljare

Tömning av fettavskiljare ska ske så ofta att fett inte tillåts följa med avloppsvattnet ut i spillvattennätet, dock minst två gånger per år enligt Umeå kommuns avfallsföreskrifter. Tömning av fettavskiljare görs av Vakin. Vid tömningen av fettavskiljaren ska slangdragningen inte överstiga 10 m ur arbetsmiljösynpunkt för chauffören.

Insamling av förpackningsavfall

Från och med den 1 januari 2024 ska verksamheter lämna sitt utsorterade förpackningsavfall till ett insamlingssystem för verksamheters förpackningsavfall. Du som verksamhetsutövare kan anlita valfri transportör, som har tillstånd att transportera avfall, för att hämta förpackningsavfall som uppstår i din verksamhet och låta köra detta till någon av mottagningsplatserna eller till de marknadsdrivna systemen. Vakin kommer att hämta förpackningar från hushåll från och med 1 januari 2027. De fraktioner som avses utöver mat- och restavfall är pappersförpackningar, plastförpackningar, metallförpackningar, glas, färgat och ofärgat och returpapper.

Kommentar

Ett av syftena med detaljplanen är att skapa förutsättningar för återvinning. Inom fastigheten Nyttoväxten 2 bekräftar detaljplanen befintlig användning återvinning [**E_1**], vilket innebär att detaljplanen inte bedöms medföra någon förändring av förutsättningarna avseende återvinning.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

YTTRANDE 1

Tidigare yttrande, som finns i Samrådsredogörelse kvarstår. Detta utvecklas i nedan yttrande bl a efter svar i juni från Umeå kommun, Samhällsförvaltningen, ang. utomhusytor, som utökas för att klara Boverkets råd.

Förskolan Kålmasken har en placering med byggnaden i söder, nära P-hus, intill gata/trafik och flervånings-bostadshus. Detta ger störningar och skuggig utegård mot norr och går emot Boverkets riktlinjer samt stämmer inte heller med Umeå kommuns råd i funktionsprogram.

Det bekräftas i svar från Utbildningsförvaltningen när man inte kunde yttra sig då Fastighet ej haft någon på utbildningssidan vid möte där läget fastslogs. F ö hade då en flytt från första läge i sydvästra hörnet till sydöstra gjorts, där båda gick emot funktionsprogramråd om läge.

Yttrandet innehåller ett utdrag ur, och hänvisning till, e-brevväxling med Umeå kommun. Enligt yttrandet står här under Lokalklimat: ”placera byggnader i norr”. Under ”Förskolans utformning” anges att ”solstudier genomförts”…”solen skiner”…uppfylla ”krav” om solljus. Men inga solstudier finns för vinterhalvåret, 15/9–15/3, då solen står som lägst, skuggorna är längst och då solljuset behövs som mest och bäst!
Så Umeå kommun behöver införa solstudier hela året om (och görs ibland för bostadshus).

Yttrandet innehåller också bilder, ritningar, situationsplan med vy Nydalasjön/skog, olika sydläge förskola, skuggor och alt ”flex”-förskola, 8 avd. Förskolan Kålmasken i ritning med EN entré/plan, emot råd i funktionsprogram, vilka ej utvärderats mot ritning. Montage av ”Atrium-idé” i ”soligt” läge/byggnad i norr + 8 avd i 2 plan (2 mer).

”Två fastigheter om ca 6 500 m² per fastighet”. Med idag oklart förskolebehov blir ny förskola med fler avd., flexibel utformning och följer råd – mer ekonomisk. Och naturnära läget attraktivare för barn – även för frilufts/sommarförskola. Sedan kan Kålmasken kan göras om för olika samhällsbehov, ”äldrehus”, smålägenheter, etc!

Delvis utegård i norr i förskola på Kökstäppan 1 passar bättre i flytt 90 grader och med 4 avd i 1 plan, även flexibel modell i ”Atriumidé”, kan nuvarande uteplatsbehov klaras…

Kommentar

Förskolans utformning har ännu inte detaljprojekterats och byggnadens placering är inte fastställd. Plankartan låser ingen utformning utan lämnar gestaltningen öppen, förutsatt att kraven på tillräcklig friyta kan tillgodoses. Det finns en placeringsbestämmelse [**p**] som reglerar att huvudbyggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata eller torg, högst 1,0 meter från fastighetsgräns, i syfte att säkerställa en stadsmässig karaktär och anpassning till omgivningen.

Skuggstudie för fastigheten Kökstäppan 1 omfattar vårdagjämning 20 mars, högsommar 20 juli samt höstdagjämning 23 september. Dessa tidpunkter har valts för att illustrera de tidpunkter som föreslagen bebyggelse

påverkar omkringliggande bebyggelse mest, samt tidpunkter då även annan befintlig bebyggelse skuggar.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

Ändringar efter granskning

Planhandlingarna ändras på följande punkter:

Plankartan

- En planbestämmelse med lydelsen: ”Högsta totalhöjd är 52.4 meter över angivet nollplan.” läggs till.
- Redaktionella ändringar.

Planbeskrivningen

- En planbestämmelse med lydelsen: ”Högsta totalhöjd är 52.4 meter över angivet nollplan.” läggs till och motiveras med att säkerställa att tillkommande bebyggelse inte överskrider Umeå flygplats horisontella hindersyta.
- Avsnittet om brandsäkerhet uppdateras med information om markbrandposter.
- Redaktionella ändringar.

SAMMANFATTNING

Byggnadsnämnden föreslås godkänna detaljplanen och lämna över den till kommunfullmäktige för antagande.

Kvarstående synpunkter

Nedan listas berörda och sakägare med kvarstående synpunkter vilka ges underrättelse med besvärshänvisning.

Privatpersoner benämns [YTTRANDE 1, osv]. En förteckning över vilka som har lämnat in synpunkter hanteras av Umeå kommun, detta med hänsyn till GDPR.

Kvarstående synpunkter från samrådsskedet

- YTTRANDE 1

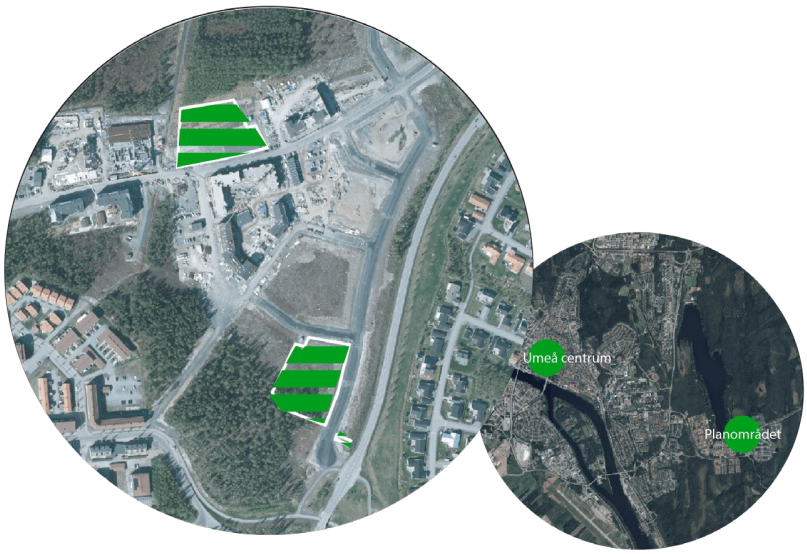
Kvarstående synpunkter från granskningsskedet

- YTTRANDE 1

Detaljplanering, Umeå kommun, oktober 2025

Detaljplan för fastigheten Kökstäppan 1 m.fl.

inom Tomtebo i Umeå kommun, Västerbottens län



Planbeskrivning – antagandehandling

Oktober, 2025

Diarienummer: BN-2022/00198

Gällande lagstiftning:	**Planbesked:**	**Antagen:**	**Laga kraft:**	**Aktnummer:**
PBL 2010:900 BFS 2020:5 BFS 2020:6 BFS 2020:8	BN § 134 2022-05-18			

Innehållsförteckning

Detaljplaneprocessen 3
Planens syfte 4
Beskrivning av detaljplanen 4
Motiv till detaljplanens regleringar 7
Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden 9
Ställningstaganden enligt miljöbalken 13
Planeringsförutsättningar 19
Förändringar och konsekvenser 26
Mark- och vattenanvändning 26
Stads- och landskapsbild 27
Naturmiljö 27
Social miljö 29
Sol- och skuggförhållanden 30
Trafik 31
Geotekniska förhållanden 32
Teknisk försörjning 33
Hälsa och säkerhet 33
Genomförandefrågor 37
Organisatoriska frågor 37
Ekonomiska frågor 37
Lovplikt 38
Fastighetsrättsliga frågor 38
Tekniska frågor 39
Upplysningar 40
Samrådskrets 40
Medverkande 41
Källor 42

Detaljplaneprocessen

Om detaljplaner

En detaljplan reglerar hur mark och vatten får användas och hur bebyggelse och byggnadsverk får se ut. Detaljplanen reglerar rättigheter och skyldigheter. Plankartan är bindande vid prövning av exempelvis bygglov. Planbeskrivningen beskriver detaljplanens syfte och hur plankartan ska tolkas.

Under arbetet med detaljplanen tar kommunen ställning till hur marken får användas, utifrån en avvägning av allmänna och enskilda intressen. En detaljplan kan handläggas med standardförfarande, begränsat standardförfarande, utökat förfarande eller samordnat förfarande. Detaljplaneprocessen för utökat förfarande beskrivs nedan.

Kungörelse

Vid utökat förfarande ska kommunen inför samrådet kungöra förslaget till detaljplan. Kungörelsen ska göras i en ortstidning och anslås på kommunens digitala anslagstavla.

Samråd

Samråd av planförslaget sker med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kända sakägare och andra berörda. Syftet med samrådet är att samla in information och synpunkter, förankra förslaget och få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt. De skriftliga synpunkter som inkommit under samrådstiden redovisas och bemöts i en samrådsredogörelse. Därefter justeras förslaget utifrån inkomna synpunkter. Samrådstiden är minst tre veckor.

Granskning

Planförslaget ska därefter tillgängliggöras för granskning i minst tre veckor. Om detaljplanen antas medföra betydande miljöpåverkan gäller minst 30 dagar granskningstid tillsammans med miljökonsekvensbeskrivning. Granskningen är ytterligare ett tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget.

Antagande

Detaljplanen antas genom ett politiskt beslut av kommunfullmäktige.

Laga kraft

Om detaljplanen inte överklagas får beslutet att anta detaljplanen laga kraft, vilket innebär att detaljplanen får rättsverkan. Därefter kan genomförandet av detaljplanen påbörjas.

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för skola och bostäder som är anpassade till rådande stadsbild. Syftet är också att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Ett annat syfte är att bevara de naturvärden som förekommer inom planområdet och att säkerställa ytor för dagvattenhantering. Dessutom syftar detaljplanen till att skapa förutsättningar för återvinning och parkering.

Beskrivning av detaljplanen

Plandata

Planområdet ligger i Tomtebo, cirka 6 km från Rådhustorget, se figur 1.

Stadsdel: Tomtebo.

Planområdets area: cirka 12 900 m^2.

Avstånd till Rådhustorget: cirka 6 km.

Markägoförhållanden: kommunal ägo.

Figur 1: Ortofoto över planområdet i förhållande till Rådhustorget.

Planens huvuddrag

Detaljplanen bekräftar användningen skola där fastigheterna Kökstäppan 1 och Kålmasken 1 utökas, genom att ta i anspråk delar av angränsande naturmark inom fastigheten Tomtebo 2:1, för att säkerställa nödvändig friyta för förskola med sex avdelningar. Även annan typ av verksamhet eller funktioner som inryms inom användningen skola kan bedömas lämpliga. Byggrätten för huvudbyggnad regleras till 900 m^2 byggnadsarea och får uppföras i två våningar med en nockhöjd på 11 meter. Tillhörande komplementbyggnader kan uppföras till en byggnadsarea om 150 m^2 med en nockhöjd på 3,5 meter.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola med sex avdelningar vars friyta bedöms vara för liten för den andel barn som förskolan är dimensionerad för. Genom att ianspråkta naturmark norr och väster om fastigheten tillförs cirka 1 200 m^2 vilket innebär att friytan per barn efter planens genomförande blir minst 40 m^2 och att den totala sammanhängande friytan blir minst 3 000 m^2.

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd och där planeras det för en förskola med sex avdelningar. Även här är fastigheten för liten i förhållande till den planerade bebyggelsen då friytan inte blir tillräckligt stor. Genom att ianspråkta naturmark sydväst om fastigheten tillförs cirka 1 200 m^2 vilket innebär att friytan per barn blir minst 40 m^2 och att den totala sammanhängande friytan blir minst 3 000 m^2 efter planens genomförande. Lillberget är viktigt för allmänhetens tillgång till natur och har dessutom höga naturvärden vilket har medfört att utökningen av skolområdet har placerats för att minimera intrång i naturmark med höga värden.

Inom fastigheten Kålmasken 1 bekräftas användningen bostäder. Byggrätten för bostäder är densamma som för skola, vilket kan generera cirka 30 bostäder.

Detaljplanen bekräftar även användningen återvinning inom fastigheten Nyttoväxten 2 och användningen utökas till att även omfatta parkering, för att möjliggöra en mer flexibel användning. Byggnaden får uppföras med en byggnadshöjd på 7,5 meter för att anpassas till intilliggande byggrätt inom fastigheten Nyttoväxten 1.

Högsta totalhöjd inom planområdet är 52,4 meter över nollplanet, för att säkerställa att tillkommande bebyggelse inte överträder Umeå flygplats horisontella hindersyta.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande då planförslaget inte överensstämmer med översiktsplanen i sin helhet. Planförslaget bedöms vara förenligt med Länsstyrelsen Västerbottens granskningsyttrande över översiktsplanen. I planarbetet har en behovsbedömning tagits fram med slutsatsen att planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning inte har upprättats.

Allmän platsmark

Befintlig allmän platsmark inom planområdet utgörs av användningarna natur och natur, våtmark. Naturmarken avses tas i anspråk till förmån för användningsområde skola och bostäder. Planförslaget reglerar således ingen allmän platsmark. I anslutning till planområdet finns allmän platsmark i form av gata, torg och natur.

Kvartersmark

Befintlig kvartersmark inom planområdet är avsedd för skola och bostäder samt återvinning. Detaljplanen reglerar kvartersmark i form av användningen skola, bostäder, återvinning och parkering.

Vattenområde

Planen berörs inte av något vattenområde.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag då planen får laga kraft.

En detaljplan får enligt 4 kap. 39 § plan- och bygglagen (2010:900) inte ersättas, ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det. Undantag kan göras om det behövs en ny detaljplan på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt som inte har kunnat förutses vid den ursprungliga planläggningen. Undantag kan även ges för införande av bestämmelser om fastighetsindelning eller vissa rättigheter (exempelvis servitut). Om planen ersätts, ändras eller upphävs under genomförandetiden kan berörda fastighetsägare ha rätt till ersättning av kommunen.

Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad byggrätt i enlighet med detaljplanen. Efter genomförandetidens utgång kan kommunen ändra eller upphäva detaljplanen utan att fastighetsägare får någon ersättning för byggrätt som inte kan utnyttjas. I övrigt ligger detaljplanen fast och fortsätter gälla till dess att den ersätts, ändras eller upphävs.

Den gällande detaljplanen har pågående genomförandetid, men bedöms kunna upphävas och ersättas i de delar som planförslaget omfattar. Detta då det inte påverkar någon berörd fastighetsägare negativt och då det finns ett behov av att utöka fastigheternas storlek för att skapa förutsättningar för friyta för förskola med sex stycken avdelningar.

Planförfarande

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande eftersom förslaget till detaljplan inte överensstämmer med översiktsplanen i sin helhet. Mer ingående information finns under avsnittet *Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg.*

Planhandlingar

- Plankarta.
- Planbeskrivning.

Underlag

- Undersökning av betydande miljöpåverkan, december 2022.
- Samrådsredogörelse, juni 2025.
- Granskningsutlåtande, oktober 2025.
- Grundkarta, april 2025.
- Fastighetsförteckning, april 2025.

Motiv till detaljplanens regleringar

Kvartersmark

Nedan redogörs motiven till regleringen av kvartersmark i aktuell detaljplan.

Användningsbestämmelser för kvartersmark

B - Bostäder

Motiv: Område avsatt för bostäder med syfte att möjliggöra för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet, med stöd av 2 kap. 3 § 5 plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

E_1 - Återvinning

Motiv: Område avsatt för återvinning med syfte att möjliggöra för avfallshantering, med stöd av 2 kap. 5 § 3 PBL.

P - Parkering

Motiv: Område avsatt för parkering med syftet att möjliggöra för en förlängning av det parkeringshus som är möjligt att uppföra inom fastigheten Nyttoväxten 1, med stöd av 2 kap. 5 § 3 PBL.

S - Skola

Motiv: Område avsatt för skola. Syftet är att möjliggöra för skolverksamhet inom området. I användningen ingår till exempel förskola, fritidshem, grundskola, gymnasieskola, högskola, universitet och övrig vuxenutbildning. Även idrottshall, matsal, bibliotek, personalkontor, skolgård och parkering som hör till skolverksamheten ingår. Regleras för att möjliggöra för den här typen av samhällsservice, med stöd av 2 kap. 5 § 3 PBL.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Höjd på byggnadsverk

h_1 - Högsta nockhöjd på huvudbyggnad är 11,0 meter.

Motiv: Högsta nockhöjd på huvudbyggnad är 11,0 meter med syfte att skolbyggnaden inte ska dominera stadsbilden och för att säkerställa en gårdsmiljö med goda ljusförhållanden. Regleras med hänsyn till stadsbilden, med stöd av 2 kap. 6 § 1 plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

h_2 - Högsta nockhöjd på komplementbyggnad är 3,5 meter.

Motiv: Högsta nockhöjd på komplementbyggnad är 3,5 meter med syfte att säkerställa att komplementbyggnader inte blir dominerande i stadsbilden och för att säkerställa en gårdsmiljö med goda ljusförhållanden. Regleras med hänsyn till stadsbilden, med stöd av 2 kap. 6 § 1 PBL.

h_3 - Högsta byggnadshöjd är 7,5 meter.

Motiv: Högsta byggnadshöjd är 7,5 meter med syfte att anpassa höjden till intilliggande byggrätt för parkering inom fastigheten Nyttoväxten 1. Regleras med hänsyn till stadsbilden, med stöd av 2 kap. 6 § 1 PBL, och för att främja en ändamålsenlig struktur, med stöd av 2 kap. 3 § 1 PBL.

Högsta totalhöjd är 52,4 meter över nollplanet.

Motiv: Högsta totalhöjd är 52,4 meter över nollplanet med syfte att säkerställa att tillkommande bebyggelse inte överskrider Umeå flygplats horisontella hindersyta. Regleras med hänsyn till behovet av en god trafikmiljö, med stöd av 2 kap. 6 § 6 PBL.

Markens anordnande och vegetation

n_1 - Träd får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk.

Motiv: Regleras för att inte påverka Lillbergets naturvärden mer än marginellt. I syfte att främja en långsiktigt god hushållning med mark och goda miljöförhållanden i övrigt, med stöd av 2 kap. 3 § 3 PBL.

n_2 - Endast parkering för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga samt parkering för hämta/lämna får anordnas.

Motiv: Endast parkering för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga samt parkering för hämta/lämna får anordnas inom kvartersmark för skola, med syfte att begränsa antalet parkeringsplatser till förmån för friyta. Regleras för att främja en ändamålsenlig struktur, med stöd av 2 kap. 3 § 1 PBL, och med hänsyn till behovet av att det inom områden med sammanhållen bebyggelse finns lämpliga platser för lek och annan utevistelse, med stöd av 2 kap. 7 § 4 PBL.

Placering

p - Huvudbyggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata eller torg, högst 1,0 meter från fastighetsgräns.

Motiv: Huvudbyggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata och torg, högst 1,0 meter från fastighetsgräns. Syftet är att säkerställa en stadsmässig karaktär och anpassning till omgivningen. Regleras med hänsyn till stadsbilden, med stöd av 2 kap. 6 § 1 PBL.

Utförande

b - Minst 50 % av marken ska vara genomsläpplig.

Motiv: Minst 50 % av marken ska vara genomsläpplig med syftet att säkerställa yta för dagvattenhantering i enlighet med tidigare utförd dagvattenutredning. Regleras för att främja en långsiktigt god hushållning med mark och vatten, med stöd av 2 kap. 3 § 3 PBL.

Utnyttjandegrad

e_1 - Största byggnadsarea är 900 kvadratmeter för huvudbyggnad.

Motiv: Största byggnadsarea är 900 m^2 för huvudbyggnad. Syftet är att reglera skalan på tillkommande bebyggelse för att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Regleras med hänsyn till behovet av att det inom områden med sammanhållen bebyggelse finns lämpliga platser för lek och annan utevistelse, med stöd av 2 kap. 7 § 4 PBL.

e_2 - Största byggnadsarea är 150 kvadratmeter för komplementbyggnader.

Motiv: Största byggnadsarea är 150 m^2 för komplementbyggnad. Syftet är att reglera skalan på tillkommande bebyggelse för att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Regleras med hänsyn till behovet av att det inom områden med sammanhållen bebyggelse finns lämpliga platser för lek och annan utevistelse, med stöd av 2 kap. 7 § 4 PBL.

Ändrad lovplikt

a - Marklov krävs även för fällning av träd.

Motiv: Marklov krävs även för fällning av träd. Syftet är att inte påverka Lillbergets naturvärden mer än marginellt. Regleras för att främja en långsiktigt god hushållning med mark och goda miljöförhållanden i övrigt, med stöd av 2 kap. 3 § 3 PBL.

Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden

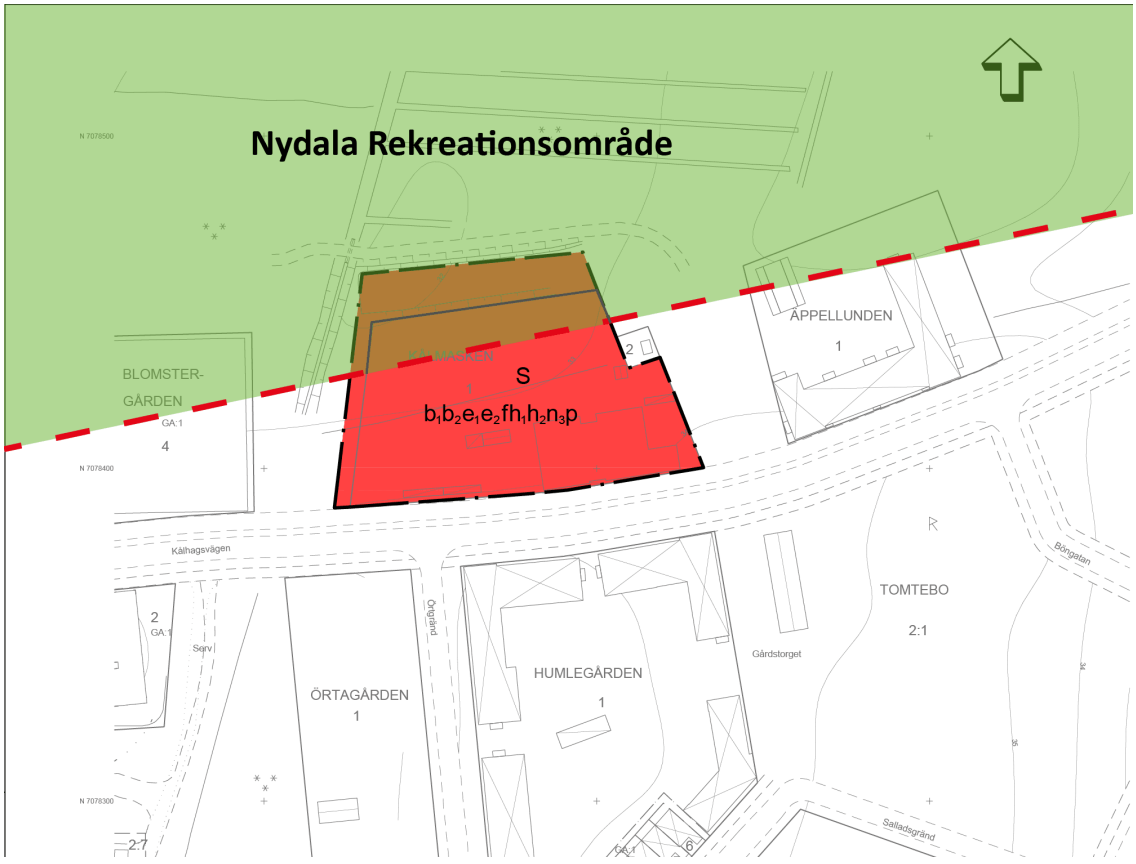
Kommunala ställningstaganden

Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg

Planområdet omfattas av gällande översiktsplan Fördjupning för Umeå (Umeå kommun. *Fördjupning för Umeå.* Antagen av Kommunfullmäktige år 2011. Aktualitetsförklarad år 2018) och Fördjupning för Nydala (Umeå kommun. *Fördjupning för Nydala.* Antagen av

Kommunfullmäktige år 2012). Den fördjupade översiktsplanen för Nydala (Umeå kommun, 2012) gäller överordnat den fördjupade översiktsplanen för Umeå (Umeå kommun, 2018). I fördjupningen för Umeå (Umeå kommun, 2018) behandlas strategier för Umeås framtida tillväxt, till exempel bebyggelseutveckling, infrastruktur och grönstruktur, på en övergripande nivå.

Planområdet är till stora delar utpekat som bebyggelseområde i fördjupningen för Nydala (Umeå kommun, 2012). Den nu gällande detaljplanen innebar avsteg från översiktsplanens användningsavgränsning. Syftet med avsteget var att skapa förutsättningar för en lämplig struktur och bebyggelsemiljö som lever upp till översiktsplanens riktlinjer i Fördjupning för Nydala (Umeå kommun, 2012). Avsteget innebar att mark som är utpekat för rekreation tas i anspråk för bebyggelse. I det nu aktuella planförslaget innebär utökningen av fastigheten Kålmasken 1 ytterligare ett avsteg från översiktsplanens användningsavgränsning, där mark som är utpekad för rekreation tas i anspråk för att möjliggöra för ytterligare kvartersmark, se figur 2. Syftet med det här avsteget är att skapa förutsättningar för en förskola med sex avdelningar, vilket kräver en större tomtstorlek än vad som möjliggörs i gällande detaljplan. Det här avsteget bedöms inte motverka översiktsplanens intentioner och intrånget bedöms inte heller påverka någon bevarandevärd naturmark eller något område för rekreation.



Figur 2: Utökningen av fastigheten Kålmasken 1 och förhållandet till Fördjupning för Nydala. Med röd linje illustreras fördjupningens gränser för Nydalas rekreationsområde och grå heldragen linje visar tidigare avsteg.

Detaljplaner

Planområdet omfattas av detaljplan för fastigheten Tomtebo 1:1 och del av Tomtebo 2:1 (2480K-P2019/23), lagakraftvunnen år 2019, som omges av flertalet andra detaljplaner samt icke planlagd mark, se Figur 3. Genomförandetiden är 10 år.

Detaljplanen anger att fastigheten Kökstäppan 1 får bebyggas med skola med en högsta byggnadshöjd av 12 meter. Fastigheten Kålmasken 1 får bebyggas med skola eller bostäder med en högsta byggnadshöjd av 15 meter. Byggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata och torg, högst 1,0 meter från fastighetsgräns och byggnadens huvudfasad ska placeras i fond mot gata. Minst 50 % av cykelparkering anordnas väderskyddat. Utrymme för underhåll/reparation av cykel ska iordningsställas vid uppförande av bostäder, gäller ej gruppbostad. Det råder inget parkeringsförbud vid uppförande av skola och planbeskrivningen anger att besöksparkering får anordnas på skolans mark. Fastigheten Nyttoväxten 2 är avsedd för återvinning.

Figur 3: Gällande detaljplan i grönt område och aktuella plangränser visas med vit linje.

Planbesked

Planbesked är ett kommunalt beslut som lämnas för att formellt meddela om kommunen tänker inleda eller inte inleda planläggning. Planbeskedet är inte bindande och kan inte överklagas. Kommunen kan också inleda planläggning utan att planbesked lämnats.

Byggnadsnämnden beslutade 2022-05-18 §134 att inleda planläggning för fastigheterna Kökstäppan 1, Kålmasken 1 och del av Tomtebo 2:1.

Undersökning av miljöpåverkan

När en detaljplan upprättas eller ändras ska kommunen ta ställning till om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Planförslaget ska genomgå en undersökning enligt sjätte kapitlet i miljöbalken (1998:808) och 5 § miljöbedömningsförordningen (2017:966), där omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan ska identifieras. Om undersökningen resulterar i att en betydande miljöpåverkan kan antas ska planförslaget utredas i en miljökonsekvensbeskrivning, MKB. En MKB ska redovisa kommunens bedömning av den påverkan på miljön som planens genomförande kan få. Det som framkommer i en MKB ska integreras i planarbetet och handlingen ska samrådas i samband med planprocessen.

Enligt kommunens bedömning kan detaljplanens genomförande inte antas innebära en betydande miljöpåverkan, varför ingen MKB har upprättats.

Behovsbedömningen grundas på bifogad genomgång av planens miljöpåverkan. Genomgången visar ingen anledning att anta att det finns risk för betydande miljöpåverkan. Vid sammanvägning av faktorer med risk för inverkan bedöms inverkan inte heller vara jämförbar med betydande miljöpåverkan.

- Det finns inte anledning att anta att planen medför påverkan på riksintresse.
- Det finns inte anledning att anta att planen medför betydande påverkan på Natura 2000-område.
- Det finns inte anledning att anta att planen medför att miljökvalitetsnorm kommer att överskridas.
- Det finns inte anledning att anta att planen äventyrar eller hindrar uppfyllande av kvalitetskraven för någon vattenförekomst.

Länsstyrelsen Västerbotten har tagit del av beslutet och delar kommunens bedömning att planen inte innebär någon betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning kring viktiga aspekter att belysa i planarbetet framöver samt vikten av barns tillgång till friyta för varierande lek och utevistelse.

Beslutet fattades den 3 december 2022 och fanns offentliggjort på kommunens anslagstavla från den 16 december 2022 till den 6 januari 2023.

Kommunala beslut i övrigt av betydelse för detaljplanen

- Kollektivtrafikprogram (Kollektivtrafikprogram för Umeå kommun. Beslutat av kommunfullmäktige 2021-10-25). År 2025 ska 65 procent av Umeåbornas resor ske genom kollektivtrafik, cykel eller till fots. Kollektivtrafikprogrammet pekar ut riktning och åtgärder för tillgänglig och förbättrad kollektivtrafik i takt med att Umeå kommun växer.

- Cykeltrafikprogram (Cykeltrafikprogram för Umeå. Beslutat av kommunfullmäktige 2018-06-18.) Programmets mål är att öka andelen resor som görs med cykel samt att trafiksäkerheten för cyklister ska förbättras.
- Anvisningar för avfallshantering och återvinning (Anvisningar för avfallshantering och återvinning. Utfärdad november 2023. Vatten och Avfallskompetens i Norr AB). Råd och anvisningar vid ny- och ombyggnad av plats för avfallshämtning av alla avfallsslag som uppkommer i hushållen. Dessa säkerställer att avfallshanteringen ska kunna hanteras med framkomlighet för hämtningsfordon och hämtningspersonal.
- Parkeringsnorm (Parkeringsnorm för Umeå kommun. Godkänd av byggnadsnämnden 2017-12-13. Antagen av kommunfullmäktige 2018-03-26. Reviderad av byggnadsnämnden 2024-05-22). Genom parkeringsnorm anger kommunen det lägsta antal parkeringsplatser som ska tillföras fastigheten vid ny- och tillbyggnad av bostäder, verksamheter samt vid ändrad användning. Parkeringsbehovet ska tillgodoses på ett hållbart och godtagbart sätt samt bidra till att främja minskat bilanvändande. Hur parkeringsbehovet ska lösas redovisas vid ansökan om bygglov, där den vid tidpunkten gällande parkeringsnormen tillämpas.
- Dagvattenprogram (Dagvattenprogram för Umeå. Beslutat av kommunfullmäktige 2022-01-31). Programmet slår fast hur dagvattnet ska hanteras i takt med kommunens fortsatta tillväxt, utan att medborgare och omgivande miljö ska påverkas negativt.

Ställningstaganden enligt miljöbalken

Hushållningsbestämmelser

När kommunen arbetar med att ta fram en ny detaljplan ska hushållningsbestämmelserna i tredje och fjärde kapitlen i miljöbalken (1998:808) tillämpas. Enligt miljöbalkens tredje kapitel ska mark- och vattenområden användas för det ändamål för vilka de är mest lämpade, utifrån deras nuvarande användning eller potentiella framtida användning. Företräde ska ges åt sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Mark- och vattenanvändningarna som skyddas av tredje kapitlet i miljöbalken utgör både bevarandeintressen och mark eller vatten som är lämpliga för en viss typ av exploatering. I den paragraf som berör naturvård, kulturmiljö och friluftsliv finns ett tillägg om att skydda fysisk miljö i övrigt. Detta tillägg syftar på att planeringen ska hushålla även med den bebyggda miljön och landskapsbilden.

Användningsområden som skyddas av hushållningsbestämmelserna är

- mark- och vattenområden som anses vara särskilt ekologiskt känsliga.
- mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse på grund av deras naturvärden, kulturvärden eller för friluftslivet. Även behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter ska beaktas.

Vissa av ovan nämnda mark- och vattenanvändningar utgör även riksintressen och ska skyddas särskilt.

Inom planområdet finns inga mark- eller vattenområden som anses vara särskilt ekologiskt känsliga, men markområdet bedöms vara en sådan miljö i övrigt som har betydelse på grund av dess naturvärde, det rörliga friluftslivet och det faktum att det är ett sammanhängande grönområde i tätort.

Grönstrukturen i området är bland annat planerad utifrån ett säkerställande av grönt stråk mellan Lillberget och Nydalasjön samt för att säkra och förstärka de gröna kopplingar som finns till omgivande natur- och rekreationsområden.

Norr om befintlig och planerad bebyggelse finns blandade naturmiljöer med varierande naturvärden bestående av igenväxande åkermark, löv- och barrskog. Inom naturmarken planeras ett upplyst gångstråk för att öka allmänhetens tillgång till naturen.

Lillberget, som ligger sydväst i området, består av gammal naturskogsliknande barrskog och bedöms inneha höga naturvärden till följd av att dess struktur främjar biologisk mångfald. Lillberget är också ett utflyktsmål och används som fritidsskog för närområdet. På berget planeras ett nytt utflyktsmål i form av en upplyst pulkabacke.

Detaljplanen innebär att en mindre del av grönområdet på Lillberget omvandlas till kvartersmark för skola. Lillberget är viktigt för allmänhetens tillgång till natur och har dessutom höga naturvärden vilket har medfört att utökningen av skolområdet har placerats så att intrånget i naturmark med höga värden minimeras.

Detaljplanen innebär även att en del av naturområdet i norr ianspråktas för skola samt bostäder. Även där säkerställs allmänhetens tillgång till naturområde då de gröna passagerna kvarstår.

Riksintressen

Planområdet omfattas av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken (1998:808) i form av Umeå flygplats influensområde med hänsyn till flyghinder. Detta innebär att hänsyn behöver tas för säker in- och utflygningszon.

För detaljplaner innebär det att höga anläggningar såsom vindkraftverk, master, torn och andra byggnader (även ventilationshuvar, master, hisstoppar på byggnader etc.) kan behöva regleras med en högsta totalhöjd inom flygplatsens horisontella hinderyta.

Flygplatsens hinderytor på platsen medger en höjd upp till 52,4 meter över nollplanet. Detaljplanen reglerar att högsta nockhöjd på huvudbyggnad är 11,0 meter. Med nuvarande markläge överskrider detta inte flygplatsens horisontella hinderytor. Vid höjning av marknivån eller vid uppförande av uppstickande byggnadsdelar riskerar dock flygplatsens horisontella hinderytor att överskridas. Med anledning av detta regleras den högsta totalhöjden inom planområdet till 52,4 meter över nollplanet.

Om det under byggnation krävs att hinderytan överskrids när byggkranar ställs upp ska byggherren, innan byggstart, kontakta flygplatsens flygsäkerhetskoordinator för samordning.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer, MKN, är ett juridiskt bindande styrmedel vars syfte är att komma till rätta med miljöpåverkan från mer diffusa utsläppskällor såsom trafik och jordbruk. En MKN kan anges som en halt eller ett värde (högsta tillåtna halt av ett ämne i luft, mark, eller vatten) men kan även beskrivas i ord. Normen ska avspegla den lägst godtagbara miljökvaliteten eller det önskade miljötillståndet, men tar vanligtvis sikte på hur mänsklig verksamhet ska utformas. Ett genomförande av en detaljplan får inte medföra att en norm överträds.

MKN kan ses som styrmedel för att på sikt nå miljökvalitetsmålen. Det finns idag MKN för olika föroreningar i utomhusluften (2010:477), för olika parametrar i vattenförekomster (2004:660), för olika parametrar i havsmiljön (2010:1341), för olika kemiska föreningar i fisk- och musselvatten (2001:554) samt för omgivningsbuller (2004:675).

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

Miljökvalitetsnormerna, MKN, för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön genom att ange föroreningsnivåer som inte får överskridas (gränsvärden) och nivåer som inte bör överstigas (riktvärden) och dessa regleras i luftkvalitetsförordningen (2010:477).

Det finns svenska MKN för den högsta tillåtna halten i utomhusluft av kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, ozon, bensen, fina partiklar (PM10 och PM2,5), bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly.

Luftkvalitetsproblem i svenska städer i relation till normer är främst kopplat till trafiken och då i form av kvävedioxid (NO_2) och partiklar (PM10).

I delar av centrala Umeå överskrids gränsvärdena för luftföroreningar (kvävedioxid). Kommunen arbetar därför med ett åtgärdsprogram för att uppfylla normen, med syftet att uppfylla miljökvalitetsnormen som anger lägsta godtagbara miljökvalitet.

Tillkommande trafik i och med detaljplanens genomförande bedöms inte innebära betydande luftutsläpp som leder till att MKN riskerar att överskridas.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Vattenmyndigheterna har det övergripande ansvaret att se till att EU:s ramdirektiv för vatten (vattendirektivet) genomförs i Sverige. Grundvatten, sjöar, vattendrag och kustvatten har delats in i vattenförekomster för vilka bedömning har skett när det gäller vilken ekologisk, kemisk eller kvantitativ status som vattnet har och vilka krav som ställs för att kunna upprätthålla och förbättra denna status.

Bottenvikens vattendistrikt

Bottenvikens vattendistrikt är Sveriges nordligaste vattendistrikt och omfattar hela Norrbottens län samt större delen av Västerbottens län. Länsstyrelsen i Norrbottens län har

utsetts till vattenmyndighet i distriktet. Vattendistriktet beslutade i december 2016 om (nya) miljökvalitetsnormer MKN, åtgärdsprogram och förvaltningsplan för åren 2016–2021. Beslutade MKN innebär kortfattat att alla ytvattenförekomster ska uppnå eller behålla hög eller god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus samt att alla grundvattenförekomster ska uppnå eller behålla god kvantitativ status och god kemisk grundvattenstatus (om inte undantag har meddelats). Yt- och grundvattenstatusen får generellt inte försämras.

Inget av distriktets vatten uppnår god kemisk status till följd av storskalig och långväga spridning av kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE, används bland annat som flamskyddsmedel), vilka sprids till miljön via läckage från varor, avfallsupplag med mera. Bortsett från dessa är det ett femtiotal vattendrag, sjöar och kustvatten som inte uppnår god kemisk status på grund av påverkan från olika tungmetaller och tributyltenn (TBT).

Vattenkvaliteten är överlag god inom distriktet, men vissa utmaningar finns att särskilt ta hänsyn till i samband med samhällsutvecklingen:

- Fysiska förändringar, exempelvis utvinning av energi, vägar, ökad produktionen inom jord- och skogsbruk som påverkar vattnen negativt. Fysisk påverkan är den vanligaste orsaken till att god ekologisk status inte nås i distriktet.
- Bearbetning, schaktning och dikning av sulfidjordar som gör att sulfidmineralen oxiderar i kontakt med syre. Vid oxidering av sulfidmineral sänks markens surhetsvärde pH, vilket medför att metaller utlakas och kan spridas till vattendrag.
- Storskalig påverkan från areella näringar, exempelvis genom gödsling, utdikning, ökad solinstrålning vid avverkning samt effekter från körskador i marken.
- Läckage av metaller från avslutad och pågående gruvverksamhet.
- Vattentäkter som saknar vattenskyddsområde eller där föreskrifter och skyddsområdets avgränsningar behöver revideras. I Bottenvikens vattendistrikt är det bara drygt 10 % av de allmänna vattentäkterna som har fullgott skydd.

Nuvarande status för berörda vattenförekomster

Ett genomförande av en detaljplan får inte medföra att statusen försämras för någon av kvalitetsfaktorerna (ekologisk och kemisk).

Detaljplaneområdet avvattnas mot Tavlefjärden via Tomtebobäcken och Holmsjöbäcken.

Planområdet är beläget ungefär fyra kilometer uppströms Tomtebobäckens sammanflöde med vattenförekomsten Holmsjöbäcken. Efter det är det en kilometer kvar av Holmsjöbäcken innan Tavlefjärden. Tomtebobäcken rinner till största delen genom skogsmark, med inslag av våtmark. Den nedersta tredjedelen utgörs däremot av jordbruksmark och här är bäckmiljön påverkad av uträtning för jordbruksändamål. I anslutning till stadsdelen Tomtebo rinner bäcken genom den anlagda Sagotjärnen.

I den dagvattenutredning som sedan tidigare finns för området (WSP, 2017) finns några fördröjande åtgärder beskrivna. Det finns också information om förändringar av läge för trumma under vägen, tillagda ytor för dagvattenhantering i norra delen av den nu gällande

detaljplanens planområde, en redovisning av rinnvägar och att dagvattnet leds om norr om den nu gällande detaljplanens planområde innan det fortsätter ner mot Sagotjärnen. Enligt den komplettering av dagvattenutredningen som gjordes 2017 föreslås ett antal fördröjnings- och reningsåtgärder, såsom gröna tak, svackdiken, torra dammar, växt- och regnbäddar, genomsläppliga ytor, skelettjordar, stenkistor och nedsänkta stråk. Enligt det ursprungliga dagvattenutredningsdokumentet föreslås en kombination av några av dessa olika åtgärder, som tillsammans har kapacitet att fördröja ner till en nivå så att dagvattenflödet ut till Sagotjärnen inte ökar jämfört med nuläget.

Kommunen bedömer, med dessa föreslagna åtgärder och med reglering genom planbestämmelse, att minst 50 % av marken ska vara genomsläpplig [**b**], att genomförandet av detaljplanen inte kommer medföra att statusen försämras för någon av kvalitetsfaktorerna (ekologisk eller kemisk) för vattenförekomsterna nedströms planområdet (Holmsjöbäcken och Tavlefjärden).

Detaljplanen innebär en utökning av fastighetstorleken för de två fastigheterna Kökstäppan 1 och Kålmasken 1 genom att ta naturmark i anspråk. Totalt möjliggörs att fastigheterna kan ökas med 2 400 m^2 för att uppnå två fastigheter på cirka 6 500 m^2 styck. Den största delen av denna tillkommande yta utgörs av gårdsmiljö och lekytor för barn. På grund av att det rör sig om en begränsad yta naturmark som övergår till kvartersmark i form av skolgård eller friyta bedöms inte föroreningar och näringsbelastningen öka nämnvärt i dagvattnet. Reningskapacitet på sträckan mellan planområdet och vattenförekomsten Holmsjöbäcken bedöms dessutom vara så hög att den utan problem klarar eventuella tillkommande föroreningar som planförslaget medför. Delavrinningsområdet uppströms Holmsjöbäcken utgörs av 887 hektar. Sammantaget innebär planförslaget att 0,38 hektar naturmark omvandlas till kvartersmark. Detta motsvarar mindre än en halv promille av delavrinningsområdet.

Nuvarande status och miljökvalitetsnormer, MKN, för berörda vattenförekomster redovisas i tabell nedan. (www.viss.lansstyrelsen.se, hämtad: 2024-03-28**).** Informationen är hämtad från Vatteninformationssystem i Sverige, VISS. VISS är en databas som utvecklats av vattenmyndigheterna och länsstyrelserna i samverkan med Havs- och vattenmyndigheten. VISS innehåller information om Sveriges större sjöar, vattendrag, grundvatten och kustvatten.

Inom och i anslutning till detaljplaneområdet finns Tomtebobäcken (NW708463-172518) som är ett övrigt vatten registrerat i VISS.

Vattenförekomst	EU-CD	Ekologisk Nuläge	Kemisk Nuläge	MKN Ekologisk status/mål	MKN Kemisk status/mål	Miljöproblem
Ytvattenförekomst (vattendrag) Holmsjöbäcken	SE708216-172556	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027	God kemisk ytvattenstatus	Belastning av näringsämnen till följd av urban utbredning, jordbruk, skogsbruk. Morfologiska förändringar och kontinuitet. Läckage av metaller p.g.a. markavvattning av sura sulfatjordar.
Ytvattenförekomst (kustvatten) Tavlefjärden	SE637640-204160	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2039	God kemisk ytvattenstatus 2027 med undantag av kvicksilver/ kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter.	Belastning av näringsämnen till följd av urban markanvändning, enskilda avlopp, jord- och skogsbruk. Bristande konnektivitet genom dammar/ barriärer. Avvattning och uträtning av vattendrag för jord- och skogsbruksändamål.

Miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten

Umeälvens mynning (30 km) är en utpekad vattenförekomst med fisk- eller musselvatten enligt Naturvårdsverkets förteckning (NFS 2002:6).

Vattenförekomsten bedöms inte beröras av detaljplanens genomförande.

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller

Miljökvalitetsnormer för buller bygger på ett EG-direktiv för buller som infördes i svensk lagstiftning i förordning om omgivningsbuller (2004:675). Enligt förordningen ska omgivningsbuller kartläggas och åtgärdsprogram upprättas för vägar och järnvägar inom kommuner med fler än 100 000 invånare eller från vägar med en trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år. Därtill ska strategiska bullerkartor tas fram som visar bullersituationen under det närmast föregående kalenderåret. Med förordningen infördes även en miljökvalitetsnorm, MKN, för buller. Målet är att sträva efter att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa.

Kommunen och myndigheter ansvarar för att MKN följs, men det fråntar inte verksamhetsutövare att genom sin egenkontroll sträva efter att begränsa bullerstörningar. Som en del i arbetet med att uppnå MKN för buller har Umeå kommun antagit ett åtgärdsprogram mot buller för år 2019–2023 som innefattar buller från vägtrafik, järnvägstrafik, flygtrafik och viss industriell verksamhet. Ett nytt åtgärdsprogram för buller är under framtagande. Syftet med åtgärdsprogrammet är att förbättra ljudmiljön och minska antalet boende som är exponerade för buller genom att vidta åtgärder som leder till att ljudmiljön förbättras. Syftet är också att vidareutveckla former för ett strukturerat och kontinuerligt arbete med ljud- och bullerfrågor i kommunen.

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och broar, exempelvis dimensionering, hastighetsbegränsning, skick, slitage och bullerskyddsåtgärder på och längs statliga vägar. Trafikverket ska, på samma sätt som kommunen enligt kraven i förordning om omgivningsbuller (2004:675), kartlägga omgivningsbuller från vissa vägar. Kommunen för en kontinuerlig dialog med Trafikverket i dessa frågor.

För mer information, se rubrik *Hälsa och säkerhet – Buller*.

Planeringsförutsättningar

Under respektive rubrik i detta avsnitt beskrivs förutsättningarna på platsen.

Mark- och vattenområden

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd och befintlig detaljplan reglerar användningsområdet skola. Fastigheten har mindre nivåskillnader och skogen är avverkad.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola i sex avdelningar och befintlig detaljplan reglerar användningsområdena skola och bostäder. Fastigheten har mindre nivåskillnader.

Berörda delar av fastigheten Tomtebo 2:1 består av olika typer av naturmark med varierande höjdskillnader och regleras i befintlig detaljplan som natur och natur våtmark.

Fastigheten Nyttoväxten 2 är obebyggd och befintlig detaljplan reglerar användningsområdet återvinning. Skogen är avverkad.

Stads- och landskapsbild

Planområdet ligger i stadsdelen Tomtebo inom området som benämns Tomtebo gård, som ännu inte är helt färdigbyggt, vilket innebär att området som helhet inte har en tydlig avläsbar karaktär. Gatunätet, ett flertal flerbostadshus, ett parkeringshus och en förskola är uppförda och arbetet pågår med att färdigställa torg och grönstråk. Området kommer att förtätas ytterligare med flerbostadshus, gruppboende, förskola och parkeringshus. Även inslag av centrumverksamhet kan förekomma.

Bebyggelsen inom Tomtebo gård är 3–5 våningar och ska placeras mot gata för att åstadkomma skyddade innergårdar och liv mot gatan. Kulör- och materialval regleras inte i gällande detaljplan och det finns en stor variation i de uppförda kvarteren.

Kulturmiljö

Det finns ingen utpekad kulturmiljö eller andra värdefulla byggnader inom planområdet eller i dess närhet.

Naturmiljö

Inom planområdet finns planlagd naturmark och kvartersmark. I direkt anslutning till planområdet finns naturområden med varierande naturvärden. Den gröna infrastrukturen bedöms vara viktig ur flera aspekter såsom rekreation och stadsnära besöksmål.

Lillberget, som ligger sydväst i området, består av gammal naturskogsliknande barrskog och bedöms inneha höga naturvärden till följd av att dess struktur främjar biologisk mångfald. Trädens storlek varierar men de flesta större träden har en bröstdiameter på cirka 20 cm då tillväxten begränsas av den karga hällmarken på berget. På Lillberget planeras en pulkabacke som en del i utvecklingen av naturområdet.

Norr om planområdet finns blandade naturmiljöer med varierande naturvärden bestående av igenväxande åkermark, löv- och barrskog. I direkt anslutning till planområdet planeras ett upplyst gångstråk för att öka allmänhetens tillgång till en naturnära upplevelse.

Social miljö

Rekreation och friytor

För bostäder, lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det enligt åttonde kapitlet plan- och bygglagen (2010:900) inom fastigheten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta, det vill säga utemiljöer som är lämpliga för lek och utevistelse. I friytan inräknas inte ytor avsedda för byggnader eller trafikanläggningar, exempelvis cykel- och bilparkering eller angöringsväg. Takterrasser har begränsad tillgänglighet och betraktas därför som kompletterande ytor och kan därmed bara delvis ingå i friytan. Om det inte finns tillräckliga utrymmen att ordna både friyta och parkering ska friyta anordnas i första hand.

Friytan bör kännetecknas av varierande terräng- och vegetationsförhållanden, goda sol- och skuggförhållanden, god luftkvalitet samt god ljudkvalitet. Vid placering och anordnande av friytan bör särskilt beaktas friytans tillgänglighet, säkerhet och förutsättningarna för att friytan kan användas till lek, rekreation samt fysisk och pedagogisk aktivitet för den verksamhet som friytan är avsedd för.

I enlighet med Boverkets allmänna råd om friyta (BFS 2015:1 FRI) ska den planerade utemiljön för skolverksamhet vara:

- Rymlig med varierande terräng- och vegetationsförhållanden.
- Anpassad så att den ger goda sol- och skuggförhållanden.
- I direkt anslutning till den planerade skolbyggnaden.
- Anpassad till skolans verksamhet.
- Placerad så att barn och eleverna i den planerade skolan självständigt kan ta sig mellan skolbyggnaden och utemiljön.

Förutom det allmänna rådet har Boverket även tagit fram en rapport (Boverket och Movium, *Gör plats för barn och unga! En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö*, 2015) där det rekommenderas en friyta på 40 m^2 per barn i förskolan och 30 m^2 per barn i grundskola. Rapportens rekommendation av friytans minsta storlek är 3000 m^2, oavsett antal barn. Detta beror på att en barngrupp bedöms behöva minst 3000 m^2 sammanhängande yta för att utveckla lek och socialt samspel.

Barnperspektiv

Barn och unga under 18 år utgör en femtedel av Sveriges befolkning. De har inte rösträtt, inte körkort och är beroende av vuxnas engagemang och arbete för att deras livsvillkor ska bli så bra som möjligt. Hur vi planerar, utformar och förvaltar den byggda miljön har stor betydelse för barns och ungas livsmiljöer. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen svensk lag. Det ökar behovet av fokus på arbetet med barns rättigheter i fysisk planering och stadsutveckling. Enligt barnkonventionen är barn självständiga individer och de ska ges möjlighet att medverka och få sina behov tillgodosedda i den fysiska planeringen. Att miljöer och lämpliga ytor är tillgängliga, upplevs trygga och är av god kvalitet främjar barns utveckling och är viktiga komponenter för barns uppväxt.

Fastigheten Kålmasken 1 angörs via Kålhagsvägen och fastigheten Kökstäppan 1 angörs via Lillbergsvägen. Lokalgatorna är utformade för låga hastigheter och utan genomfartstrafik vilket medför relativt låga trafikflöden. Längs gatorna finns gångbana på ena sidan och separerad gång- och cykelbana på andra sidan. Utformningen av gaturummet bidrar till en tryggare trafikmiljö för fotgängare och cyklister, inbegripet barn. För mindre barn finns det goda möjligheter att gå och cykla mellan bostaden och förskolorna i området och för större barn går det med enkelhet att cykla till grundskolan i närbeläget område.

Gårdar i området fredas från fordonstrafik då det anordnas gemensamma parkeringslösningar. I området finns det gott om gröna rekreationsmöjligheter.

Tillgänglighet, trygghet och jämställdhet

Att känna sig trygg och kunna röra sig fritt är en demokratisk rättighet för alla människor. Alla ytor ska göras tillgängliga, trygga och användbara för alla grupper av människor så långt det är möjligt, inom rimliga kostnader. Hinder för tillgänglighet kan, beroende på vem du är, finnas i allt från den fysiska miljön till platsens upplevda trygghet. Det är viktigt att identifiera aspekter som kan skada tillgängligheten för vissa för att skapa rum för så många som möjligt.

Byggnader och lokaler ska vara tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Nybyggda entréer ska vara tillgängliga och angöringsavstånden får inte överstiga 25 meter. Markplaneringen ska utföras så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan nå målpunkter som entréer mm. utan hinder.

Planområdet befinner sig i ett område under utbyggnad där gatunätet är färdigt, vilket innebär att framtida exploateringar ska anpassas till gatans nivå. Området är relativt plant med mindre nivåskillnader, vilket ger förutsättningar för god tillgänglighet för människor att ta sig till och från planområdet.

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd med mindre nivåskillnader.

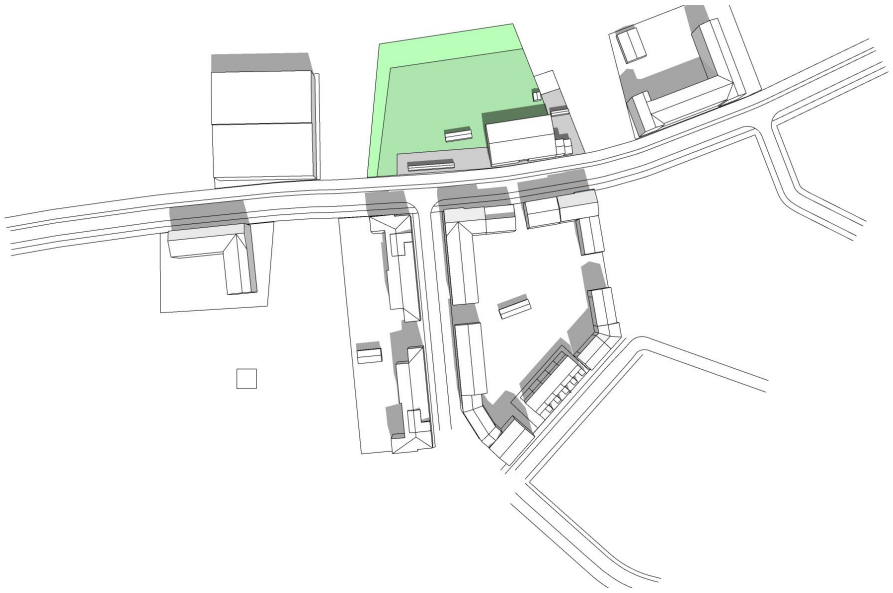
Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola i sex avdelningar med en iordningsställd skolgård med mindre nivåskillnader. Skolbyggnaden är placerad i anslutning till gata.

Sol- och skuggförhållanden

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola i två våningar och mindre komplementbyggnader, se figur 4.

Ljusförhållandena inom planområdet är idag goda.



Figur 4: Kålmasken 1 vars befintliga friyta redovisas i mörkgrön och tillkommande friyta i ljusare grön. Illustrationen visar den 20 juli kl. 12:00.

Trafik

Gång- och cykeltrafik

Gatunätet i området innehåller trottoar och gång- och cykelväg (lokalnät) och ett huvudstråk för cykel som ansluter till huvudstråket som går genom Tomtebo.

Kollektivtrafik

Inom 150 respektive 360 meter nås busshållplatser som trafikeras av busslinje 75 samt stomlinjetrafik, busslinje 8. Hög turtäthet.

Motorfordonstrafik

Kålhagsvägen och Lillbergsvägen är de två huvudgatorna i området. Fastigheten Kökstäppan 1 och Nyttoväxten 2 angränsar till Lillbergsvägen och fastigheten Kålmasken 1 angränsar till Kålhagsvägen.

Parkering, angöring och avfall

Stadsdelsområdet Tomtebo gård är planerat för att minimera biltrafiken inom och genom området, med hållbara resor i fokus. Parkeringarna i stadsdelen är samlade i gemensamma parkeringshus. På skolans mark får besöksparkeringar och hämta-/lämnaparkeringar anordnas.

Fastigheten Nyttoväxten 2, vars användning är begränsad till återvinning **[E_1]**, angränsar till fastigheten Nyttoväxten 1 som är avsedd för parkering **[P]**.

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola och angöring av varutransporter sker via torget i öster. Parkering och angöring för anställda samt hämta- och lämnazon sker i närliggande parkeringsgarage inom fastigheten Blomstergården 4.

Ytor för utsortering av samtliga fraktioner av avfall som uppkommer ska finnas. Det innebär att det ska finnas plats för hushållsavfall (restavfall och matavfall), förpackningar och eventuellt verksamhetsavfall. Vakins gällande anvisningar för ny- och ombyggnationer av plats för avfallshämtning (NOA) ska följas vid bygglovsprövning.

Avfallsutrymmet ska placeras så att det är tillgängligt för avfallslämnarna och hämtningspersonal. Vägen ska vara framkomlig och sikten ska vara god. Körning på gång- och cykelväg är inte tillåten. Väghållaren är ansvarig för vägens utformning, skyltning, skötsel och framkomlighet.

Fastigheten Nyttoväxten 2 omfattas av användningen återvinning **[E_1]**.

Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs planområdet av mestadels postglacial sand, morän och berg.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp. Vatten och avlopp ansluts till kommunalt nät.

Anslutningspunkt anges av huvudman.

Dagvatten

Dagvatten är regn- och smältvatten som tillfälligt avrinner på markytan. Under naturliga förhållanden infiltreras större delen av vattnet i marken, innan det når vattendrag. I takt med att staden förtätas och tidigare oexploaterade ytor hårdgörs minskar möjligheterna till naturlig infiltration i marken, vilket medför att dagvattnet avleds direkt till närliggande vattendrag. Detta ställer krav på en robust och långsiktigt hållbar dagvattenhantering.

Aktuella fastigheter omfattas inte av något krav avseende markens anordnande.

Snöhantering

Fastighetsägaren ansvarar för snöhanteringen inom den egna fastigheten.

El, värme, fiber och tele

Ny bebyggelse ansluts till befintliga nät.

Hälsa och säkerhet

Detaljplanen får inte leda till störningar som kan innebära olägenheter för människors hälsa (vilket definieras i 9 kap. 3 § miljöbalken (1998:808)). Med olägenhet för människors hälsa avses en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan ha en menlig inverkan på hälsan. Även de störningar som i första hand påverkar välbefinnandet kan vara olägenheter för människors hälsa, exempelvis buller. Bedömningen av om en störning inverkar menligt på hälsan beror på hur människor i allmänhet uppfattar situationen. För att störningen ska omfattas av miljöbalkens bestämmelse krävs att den har en viss varaktighet, antingen genom att den pågår under en sammanhängande tid eller att den återkommer, regelbundet eller oregelbundet.

Kommunen har skyldighet att betala ersättning för skador (exempelvis värdeminskning av fastigheter) som uppkommer till följd av beslut enligt plan- och bygglagen. Bedömning sker

från fall till fall enligt lag och rättspraxis. En viktig utgångspunkt för lagstiftningen är att samhället har förbehållit sig rätten att besluta om ändrad markanvändning.

Miljöfarlig verksamhet

Detaljplanen skapar inte förutsättningar för miljöfarlig verksamhet.

Transporter av farligt gods

Planområdet är inte beläget inom påverkansområde för transportled för farligt gods.

Brandsäkerhet

I Umeåregionen finns det totalt tio brandstationer. På Umeå brandstation arbetar heltidsanställda brandmän. Övriga nio är deltidsstationer som bemannas av brandmän i beredskap, bland annat i Holmsund.

Närmaste sjukhus finns i Umeå (Norrlands universitetssjukhus), cirka 3,4 km nordväst om detaljplaneområdet.

Närmaste brandpost finns 390 meter respektive 420 meter från fastigheterna i planområdet.

Buller

Enligt naturvårdverkets riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik bör den ekvivalenta bullernivån 50 dBA underskridas på delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet. Vidare bör den maximala nivån 70 dBA underskridas på dessa ytor.

Förorenad mark och vatten

Enligt kommunal kartering finns det inga kända föroreningar inom planområdet.

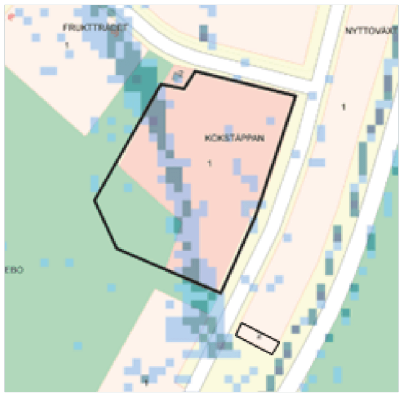
Radon

Radon är en radioaktiv gas som finns naturligt i mark och grundvatten och som, beroende på markens genomsläpplighet och husgrundens täthet, kan sippra in i huset och skapa en ohälsosam inomhusmiljö. Eftersom förhöjda radonhalter inomhus är en olägenhet för människors hälsa så finns det gränsvärden som ska följas för nybyggda bostäder.

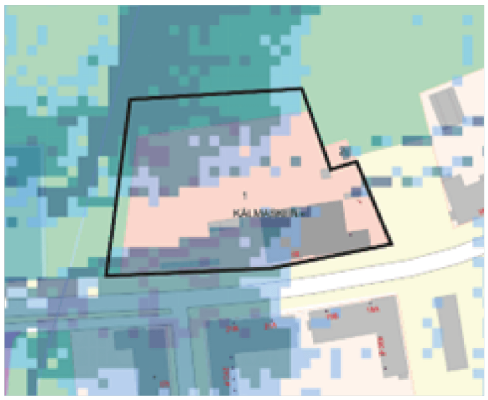
Enligt kommunal kartering utgör planområdet normalriskområde för markradon.

Risk för översvämning

Enligt kommunal skyfallskartering från 2018 finns det liten till viss risk för översvämning inom fastigheten Kökstäppan 1 och fastigheten Nyttoväxten 2, se figur 5, och fastigheten Kålmasken 1, se figur 6.



Figur 5: Fastigheterna Kökstäppan 1 och Nyttoväxten 2. Ljusblå färg motsvarar vattendjup på 0,1–0,3 meter. Mellanblå färg motsvarar vattendjup på 0,3–0,5 meter. Mörkblå färg motsvarar vattendjup på mer än 0,5 meter.



Figur 6: Fastigheten Kålmasken 1. Ljusblå färg motsvarar vattendjup på 0,1–0,3 meter. Mellanblå färg motsvarar vattendjup på 0,3–0,5 meter. Mörkblå färg motsvarar vattendjup på mer än 0,5 meter.

Risk för ras, skred och erosion

Enligt kommunal kartering finns det ingen risk för skred inom planområdet eller i dess närhet.

Förändringar och konsekvenser

Mark- och vattenanvändning

Ett av syftena med detaljplanen är att inom området befästa och skapa planmässiga förutsättningar för skola inom fastigheten Kökstäppan 1 samt skola och/eller bostäder inom Kålmasken 1. I användningen skola ingår till exempel förskola, fritidshem, grundskola, gymnasieskola, högskola, universitet och övrig vuxenutbildning. Även idrottshall, matsal, bibliotek, personalkontor, skolgård och parkering som hör till skolverksamheten ingår. Med användningen bostäder avses boenden med varaktig karaktär i form av bostäder, fritidshus och olika typer av kategoribostäder som till exempel studentbostäder, seniorbostäder eller andra typer av gruppbostäder. Även olika typer av bostadskomplement ingår i användningen.

Det innebär att delar av naturmarken i anslutning till fastigheten Kökstäppan 1 planläggs som skola **[S]** medan naturmark i anslutning till Kålmasken 1 planläggs som skola **[S]** och bostäder **[B]**. Förändringen möjliggör för förskola med sex avdelningar men även andra typer av skolor eller funktioner som inryms inom användningen skola kan bedömas lämpliga. Behovet av skola i området bedöms inte minska och väger därmed tyngre än allmänhetens tillgång till område för natur då kommunal service är en sådan funktion som behövs för att säkerställa den långsiktiga utvecklingen av en stad som växer. Byggrätten för bostäder inom fastigheten Kålmasken 1 genererar ca 30 bostäder. Under avsnittet Naturmiljö är förändringar och konsekvenser avseende ianspråktagande av naturmark beskrivet.

Syftet är även att befästa användningen återvinning **[E1]** och skapa planmässiga förutsättningar för parkering **[P]** inom fastigheten Nyttoväxten 2 för att möjliggöra en mer flexibel användning.

Stads- och landskapsbild

Detaljplanen möjliggör för skola **[S]** och bostäder **[B]** med en största byggnadsarea om 900 m^2 för huvudbyggnad **[e_1]** och tillhörande komplementbyggnader om totalt 150 m^2 byggnadsarea **[e_2]**. Syftet med dessa bestämmelser är att reglera skalan på tillkommande bebyggelse för att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Huvudbyggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata och torg, högst 1,0 meter från fastighetsgräns **[p]** vilket syftar till att säkerställa en stadsmässig karaktär och anpassning till omgivningen. Högsta nockhöjd för huvudbyggnad är 11 meter vilket möjliggör att fastigheterna kan bebyggas med en skolbyggnad i två våningar med trästomme. Byggs bostäder med betongstomme kan byggnaden bli upp till tre våningar. Högsta nockhöjd för komplementbyggnader är 3,5 meter. Reglering i nockhöjd syftar till att huvud- och komplementbyggnader inte ska medföra ett dominerande inslag i stadsmiljön och för att skapa en gårdsmiljö med goda ljusförhållanden.

Detaljplanen möjliggör även för återvinning **[E_1]** och parkering **[P]** där byggnaden kan uppföras med en byggnadshöjd på 7,5 meter med syfte att anpassa höjden till intilliggande byggrätt för parkering inom fastigheten Nyttoväxten 1.

Inom planområdet regleras den högsta totalhöjden till 52,4 meter över nollplanet, för att säkerställa att tillkommande bebyggelse inte överskrider Umeå flygplats horisontella hindersyta.

Naturmiljö

Detaljplanen innebär att tidigare planlagd naturmark omvandlas till kvartersmark för skola och bostäder. Lillberget är viktigt för allmänhetens tillgång till natur och har dessutom höga naturvärden vilket har medfört att utökningen av skolområdet har placerats så att intrånget i naturmark med höga värden minimeras, se Figur 7.

Byggnadsnämnden anser, i det här fallet, att trädfällning bör undvikas i så stor utsträckning som möjligt. Träd är betydelsefulla för lek, skugga och attraktivitet, så kallade ekosystemtjänster. Skogen bör så långt som möjligt vara en del av skolgården. Sommartid erbjuder skogen skugga och träden filtrerar även föroreningar, vilket ökar skolgårdens attraktivitet. För fastigheten Kökstäppan 1 innebär det att tillkommande yta förses med utökad bygglovsplikt i form av att marklov även krävs för fällning av träd **[a]**. Därtill regleras det att träd endast får fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk **[n_1]**. Syftet med bestämmelserna och den utökade bygglovsplikten är att marken fortsatt ska utgöras av skogsmark och att Lillbergets naturvärden därmed inte påverkas mer än marginellt.

Utökningen av fastigheten Kålmasken 1 har beaktat den gröna passagen, diket och det planerade upplysta gångstråket. Naturområdet direkt norr om den idag befintliga fastigheten Kålmasken 1 är avverkat och bedöms inte längre inneha några naturvärden att beakta. Det går dock att tillskapa naturvärden i form av ekosystemtjänster och på så sätt få till en stimulerande skolgård. Träd kan planteras, för att till exempel ge lekskugga, och buskar kan planteras, för att skapa exempelvis labyrinter eller bersåer att göra kojor av. För att utforma skolgårdarna kan till exempel planeringsverktyget grönytefaktor (GYF) användas. Tjänstepersoner inom Umeå kommuns avdelningar Miljö- och hälsoskydd och Gator och parker har tagit fram tabeller för grönytefaktor för skolgårdar för detta ändamål.

Figur 7: Plangränser redovisas med vit linje, gröna passager redovisas i grön linje.

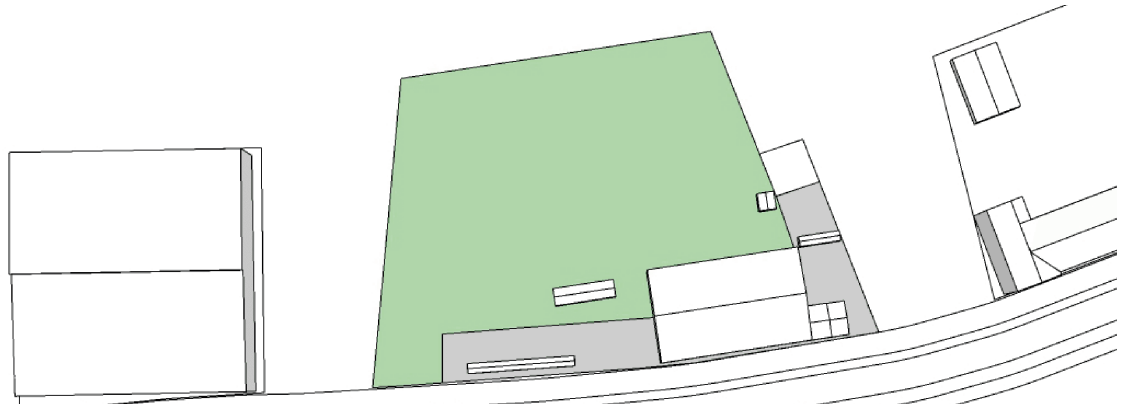
Social miljö

Rekreation och friytor

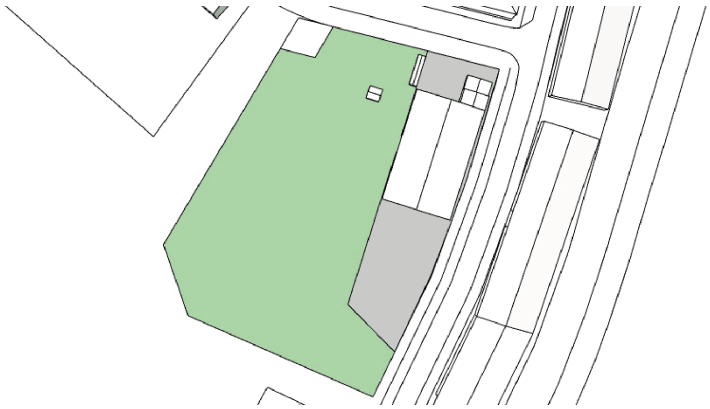
I detaljplanen har friyta för skolgården eller bostaden säkerställts med begränsning av byggrätterna genom en placeringsbestämmelse som anger att huvudbyggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata och torg, högst 1,0 meter från fastighetsgräns **[p],** och en största byggnadsarea om 900 m^2 för huvudbyggnad **[e_1]** med tillhörande komplementbyggnader om totalt 150 m^2 byggnadsarea **[e_2]**. Dessutom tillåts endast parkering för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga samt att hämta-/lämnayta får anordnas inom kvartersmark **[n_2]**. För att friytan inte ska hårdgöras i för hög grad samt för att underlätta dagvattenhanteringen ska minst 50 % av marken vara genomsläpplig **[b]**. Figur 8 och 9 visar möjlig friyta på fastigheterna Kålmasken 1 och Kökstäppan 1.

Det innebär att detaljplanen möjliggör en friyta om minst 3000 m^2 och om det uppförs en förskola med sex avdelningar uppnås även 40 m^2 friyta per barn. Huvudbyggnadens placering möjliggör för en skyddad och bullerfri utemiljö med goda sol- och skuggförhållanden. Det totala behovet av friyta för antalet elever bestäms i bygglovet.

Detaljplanen möjliggör att det inom fastigheten anordnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse, i enlighet med 8 kap. plan- och bygglagen.



Figur 8: Möjlig friyta på fastigheten Kålmasken 1.



Figur 9: Möjlig friyta på fastigheten Kökstäppan 1.

Barnperspektiv

Barnperspektivet beaktas genom att friytor för utevistelse, lek och rekreation utökas och säkerställs med flertalet planbestämmelser inom planområdet, se avsnitten *Naturmiljö, Rekreation och friytor* samt *Parkering, angöring och avfall*.

Den utökade tomtarean bidrar till att det ges bättre möjligheter att skapa en attraktiv utemiljö där exempelvis bibehållen natur kan bidra till att främja barns utveckling.

Tillgänglighet, trygghet och jämställdhet

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd vilket innebär att tillkommande bebyggelse behöver uppfylla aktuella tillgänglighetskrav. Markytan som tillförs fastigheten är en del av Lillberget. De nivåskillnader som berget tillför kan bidra till en spännande och variationsrik skolgård. På grund av tomtens förutsättningar kommer det inte vara möjligt att utforma en fullt ut tillgänglig skolgård vilket medför att övriga delar av skolgården behöver utformas så att den blir tillgänglig och användbar för alla.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd där både skolbyggnad och skolgård bedöms vara tillgänglig och användbar i den omfattning som krävs. Markytan som tillförs fastigheten behöver anpassas till befintlig skolgård.

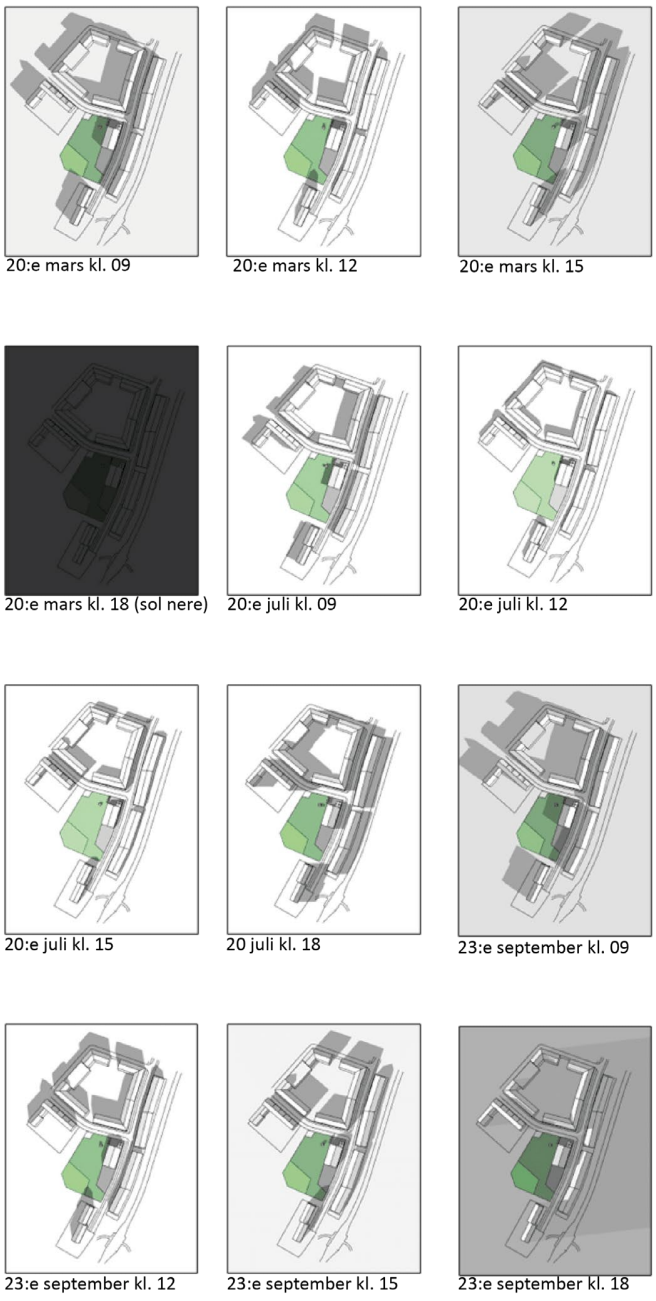
Sol- och skuggförhållanden

En skuggstudie syftar till att bedöma soltillgången för utomhusområdena inom planområdet utifrån detaljplanen. Vår- och höstdagjämning används traditionellt för bedömning av utomhusutrymmen i Sverige.

Skuggstudien för fastigheten Kökstäppan 1 har gjorts utifrån föreslagen byggrätt, se figur 10. Observera att det är den maximala byggrätten som illustreras av volymen i skuggstudien och inte den faktiska byggnaden.

Representativa tidpunkter har valts för att illustrera de tidpunkter som föreslagen bebyggelse påverkar omkringliggande bebyggelse mest samt tidpunkter då även annan befintlig bebyggelse skuggar. De tidpunkter under året som valts ut är vårdagjämning 20 mars, högsommar 20 juli samt höstdagjämning 23 september.

Ljusförhållandena inom planområdet är goda. Sammantaget är bedömningen att ljusförhållandena med maximal nyttjad detaljplan är fortsatt goda inom planområdet och inom närliggande fastigheter.



Figur 101: Skuggstudie för fastigheten Kökstäppan 1.

Trafik

Planförslaget innebär inte några förändringar av gång- och cykeltrafiken, av kollektivtrafiken eller av motorfordonstrafiken.

Parkering, angöring och avfall

Detaljplanen innebär att fastigheten Nyttoväxten 2 kan användas för parkering **[P]** med syfte att möjliggöra en förlängning av det parkeringshus som är möjligt att uppföra inom

fastigheten Nyttoväxten 1. Förändringen medför en mer flexibel utformning då exempelvis in- och utfart kan placeras på byggnadens kortsida.

Möjligheten att uppföra parkering inom fastigheterna Kökstäppan 1 och Kålmasken 1 regleras till att endast parkering för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga samt hämta/lämna får anordnas inom kvartersmark **[n_2]** med syfte att begränsa antalet parkeringsplatser inom fastigheterna.

För fastigheten Kökstäppan 1 kommer angöring av varutransporter ske från gata och personalparkeringar kommer placeras i närliggande parkeringshus inom fastigheterna Nyttoväxten 1 och 2. En hämta- och lämnazon med tillhörande parkeringar kan anordnas inom fastigheten eller i närliggande parkeringshus.

Detaljplanen innebär ingen förändring för fastigheten Kålmasken 1 avseende parkeringsbehov då den utökade tomtarean inte medför en utökad byggrätt för huvudbyggnad. Varumottagning, parkering och angöring samt hämta- och lämnazon kan även fortsättningsvis ske via torget respektive parkeringshuset alternativt anordnas inom fastigheten.

För en förskola på sex avdelningar beräknas bilparkeringsbehovet till cirka 18 platser.

Parkeringsreduktion för bostäder kan vara möjlig med hjälp av mobilitetsåtgärder, enligt parkeringsnormen.

Cykelparkeringsbehovet enligt den nu gällande parkeringsnormen bedöms vara möjligt att tillgodose inom respektive fastighet.

Hur parkeringsbehovet ska lösas redovisas vid ansökan om bygglov, där den vid tidpunkten gällande parkeringsnormen tillämpas.

Detaljplanen bedöms inte medföra förändringar eller konsekvenser för fastigheterna Kökstäppan 1 och Kålmasken 1, utan avfallshanteringen kommer fortsättningsvis lösas inom respektive fastighet via gata eller torg.

Inom fastigheten Nyttoväxten 2 bekräftar detaljplanen befintlig användning återvinning **[E_1]** vilket innebär att detaljplanen inte bedöms medföra någon förändring eller konsekvens avseende avfall och återvinning.

Geotekniska förhållanden

Kommunen bedömer att det inte är nödvändigt att utreda planförslaget i en geoteknisk utredning. De geotekniska förutsättningarna för byggnation ska klargöras innan bygglov beviljas.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

En exploatering av fastigheten innebär en ökad vattenförbrukning och ett ökat spillvattenflöde.

Vakin anvisar lämpliga anslutningspunkter till det allmänna ledningsnätet i samband med projektering/exploatering.

Dagvatten

I undersökningen om betydande miljöpåverkan anges att detaljplanen inte kan antas innebära risk för påverkan gällande dagvatten. Utifrån detta har det inte tagits fram någon dagvattenutredning.

Lokalt omhändertagande av dagvatten bedöms delvis vara möjligt inom planområdet. Lämplig fördröjning bör genomföras som del av utformningen av skolgården. För att säkerställa en god dagvattenhantering anges med planbestämmelse att minst 50 % av marken ska vara genomsläpplig **[b]**. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa yta för dagvattenhantering i enlighet med sedan tidigare utförd dagvattenutredning för området. En genomsläpplig yta består av material som tillåter vatten att tränga in i jorden under materialet och kan till exempel utgöras av gräs, sand eller grus. Viss typ av plattläggning där vattnet har möjlighet att tränga mellan plattorna kan också anses vara genomsläpplig.

Dagvatten som behöver avledas från fastigheten ansluts till det allmänna dagvattennätet. Vakin anvisar lämpliga anslutningspunkter till det allmänna ledningsnätet i samband med projektering/exploatering.

Snöhantering

Detaljplanen innebär ingen förändring avseende fastighetsägarens ansvar för snöhantering inom fastigheten.

El, värme, fiber och tele

Detaljplanen bedöms inte medföra några förändringar eller konsekvenser.

Hälsa och säkerhet

Brandsäkerhet

Framkomligheten för ambulans och räddningstjänst till och från detaljplaneområdet bedöms vara god.

För att säkerställa möjligheterna att genomföra en effektiv släckinsats i händelse av brand behöver markbrandposter som ger en kapacitet på 600 l/min vid brandplats säkerställas. Om

närmaste brandpost är 390 meter från fastighet behöver brandpost kunna leverera minst 900-1000 l/min.

Byggnaders utformning och blåljuspersonals behov av åtkomst, framkomlighet till brandposter och brandvatten beaktas därutöver i samband med bygg- och markprojektering i enlighet med gällande regler.

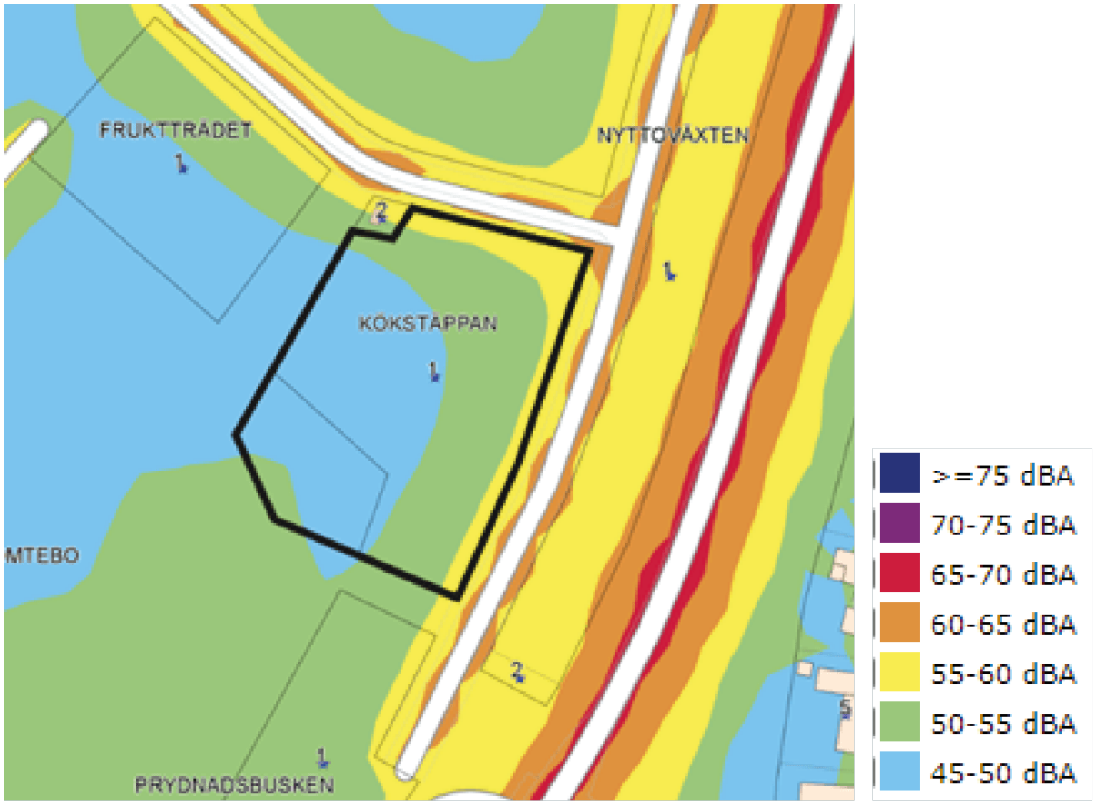
Buller

Enligt övergripande kommunal bullerkartering (Tyréns, 2016) är planområdet utsatt för bullernivåer som understiger gällande riktvärden, varför någon bullerutredning inte utförts. Inte heller bedöms tillkommande bebyggelse, tillsammans med framtida trafikökning generellt i samhället, alstra trafikbuller i sådan omfattning att bullerutredning kan anses nödvändig.

Detaljplanen reglerar att huvudbyggnaden ska placeras i anslutning till gata vilket medför att skolgården hamnar i ett mer skyddat läge från bullerkällan.

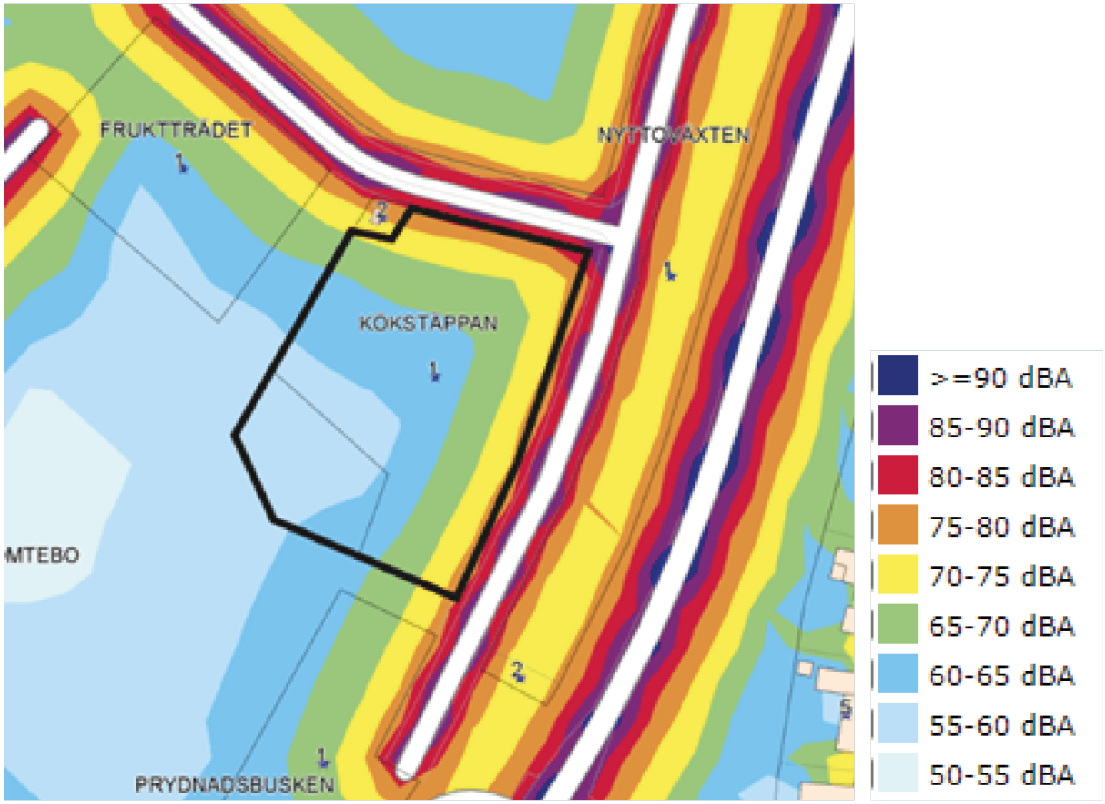
För skolgårdarna på fastigheterna Kålmasken 1 och Kökstäppan 1 innebär det att större delen av gårdarna underskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå.

Figur 11 illustrerar beräknad högsta ekvivalenta medeldygnsnivå på 60 dBA för fastigheten Kökstäppan 1.



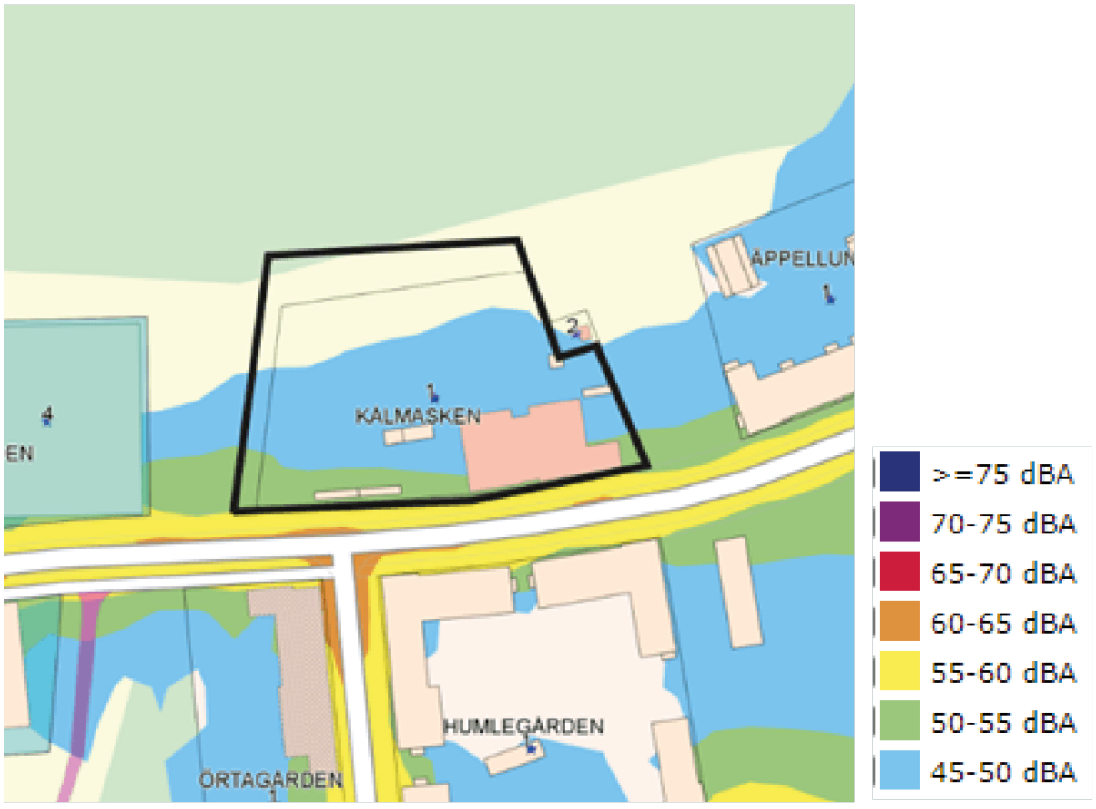
Figur 11: Ekvivalent medeldygnsnivå för fastigheten Kökstäppan 1.

Figur 12 illustrerar beräknad högsta maximala ljudnivå på 85 dBA vid fasad för byggnaden inom fastigheten Kökstäppan 1.



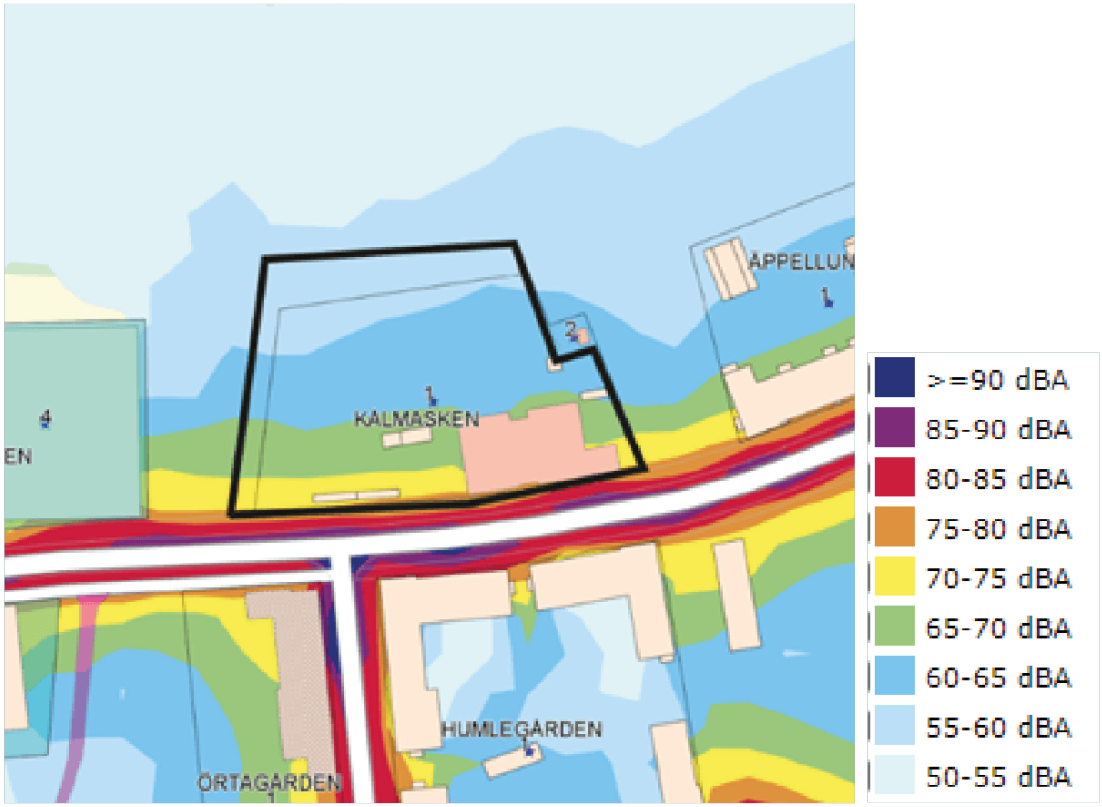
Figur 12: Maximala ljudnivåer för fastigheten Kökstäppan 1.

Figur 13 illustrerar beräknad högsta ekvivalenta medeldygnsnivå på 55 dBA vid fasad för byggnaden inom fastigheten Kålmasken 1.



Figur 13: Ekvivalent medeldygnsnivå för fastigheten Kålmasken 1.

Figur 14 illustrerar beräknad högsta maximala ljudnivå på 80 dBA vid fasad för byggnaden inom fastigheten Kålmasken 1.



Figur 14: Maximala ljudnivåer för fastigheten Kålmasken 1.

Radon

Eftersom planområdet ligger inom ett område som är karterat som normalriskområde krävs ett radonskyddat utförande.

I samband med bygglovgivning fastställs grundläggningsmetod för att säkerställa att radonhalten i den färdiga byggnaden inte blir för hög.

Risk för översvämning

För fastigheten Kökstäppan 1 finns en viss risk för översvämning men huvudbyggnad ska placeras i närhet till gata och lågpunkten inom fastigheten sammanfaller med skolgården. Risken för översvämning bedöms därmed vara minimal men vid projektering och exploatering av fastigheten är det viktigt att ta hänsyn till höjdsättning och markens lutning för att undvika skada på byggnader.

Skyfallskarteringen från 2018 bedöms däremot inte längre vara aktuell för fastigheten Kålmasken 1 då det sedan januari 2024 finns en förskola på tomten och det har skett omfattande markarbeten.

Genomförandefrågor

Under detta avsnitt redovisas de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att detaljplanen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt. Även konsekvenserna av dessa åtgärder redovisas.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Målsättningen är att detaljplanen ska antas i december 2025. Den preliminära tidplanen baseras på att inga större förändringar sker under planprocessen och att detaljplanen inte överklagas. Vid ett överklagande kan tidpunkten för detaljplanens laga kraft förskjutas upp till två år framåt i tiden, vilket medför motsvarande förskjutning av genomförandet.

Avtal

Flertalet avtal kommer att bli aktuella för detaljplanens genomförande, exempelvis avtal om rättigheter, avtal om vatten och avlopp, avtal om markförvärv och optioner och eller liknande avtal/beslut.

Planavtal

Planavtal har skrivits mellan sökanden och Detaljplanering den 30 november 2022. Avtalet syftar till att reglera kostnader för arbetet med att upprätta denna detaljplan.

Ekonomiska frågor

Planavgift
Planavgift regleras i ett särskilt planavtal och betalas av exploatören.

Huvudmannaskap för allmän plats

Alla allmänna platser ska ha en huvudman. Huvudmannen för de allmänna platserna är ansvarig för att ställa i ordning och förvalta de allmänna platserna, till exempel för att bygga ut och sköta gator. När kommunen är huvudman för allmänna platserna ska kommunen, efter hand som bebyggelsen färdigställs enligt detaljplanen, ordna de allmänna platserna så att de kan användas för avsett ändamål i enlighet med planen. Om kommunen anser att allmänhetens tillträde till platsen är viktig bör kommunen planlägga med kommunalt huvudmannaskap.

Planen omfattar endast kvartersmark, inom vilken fastighetsägaren svarar för alla åtgärder. Kommunen är huvudman för angränsande allmän plats.

Huvudmannaskap för vatten, avlopp och dagvatten

Planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten.

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Fastighet belastas med kostnader för iordningställande och skötsel av marken som skolgård.

Ekonomiska konsekvenser för fastighetsägare

Kostnader som belastar fastighetsägare/exploatören:

- Planavgift för detaljplanens framtagande.
- Lantmäteriförrättning för att justera Kålmasken 1 och Kökstäppan 1 enligt detaljplanen.
- Eventuell lantmäteriförrättning för att justera Nyttoväxten 2 enligt detaljplanen.
- Eventuell lantmäteriförrättning för framtida avstyckning för bostadsändamål inom Kålmasken 1.

Lovplikt

Enligt 4 kap. 14–15 §§ plan- och bygglagen (2010:900) kan kommunen inom visa ramar i en detaljplan besluta att minska eller utöka bygglovspliktens omfattning. En utökad bygglovsplikt kan vara lämpligt i vissa kulturmiljöer för att bevara nuvarande struktur och gestaltning. Lättnader i bygglovsplikten får emellertid inte beslutas om bygglov krävs för att tillvarata grannars intressen eller allmänna intressen. Detta gäller även rivningslov och marklov.

Bygglovsplikten utökas avseende marklov med hänsyn till naturvärden på Lillberget. Syftet med den utökade bygglovsplikten är att Bygglov ges möjlighet att pröva åtgärden.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Planområdet utgörs av de kommunala fastigheterna Kålmasken 1, Kökstäppan 1, Nyttoväxten 2 och Tomtebo 2:1. Detaljplaneförslaget medför att mark från Tomtebo 2:1, tidigare planlagd som naturmark, kan överföras till fastigheterna Kålmasken 1 och Kökstäppan 1, för att möjliggöra för skola. Detaljplanen möjliggör även för eventuell framtida avstyckning för bostadsändamål inom fastigheten Kålmasken 1.

Fastigheten Nyttoväxten 2, tidigare planlagd för återvinning, kan överföras till fastigheten Nyttoväxten 1, för att möjliggöra en mer flexibel lösning med parkering och återvinning. Figur 15 visar möjliga markbyten.

Fastighetsbildning sker efter prövning av ansökan om lantmäteriförrättning. Ansökan om lantmäteriförrättning görs skriftligen till lantmäterimyndigheten i Umeå kommun av respektive fastighetsägare.

Fastighet	**Förändringar och konsekvenser**
Tomtebo 2:1	Markområde A kan överföras till Kålmasken 1 (kvartersmark). Markområde B kan överföras till Kökstäppan 1 (kvartersmark).
Kålmasken 1	Kan utökas med markområde A från Tomtebo 2:1 (kvartersmark). Kan avstyckas för bostadsändamål i framtiden (kvartersmark).
Kökstäppan 1	Kan utökas med markområde B från Tomtebo 2:1 (kvartersmark).
Nyttoväxten 2	Markområde C kan överföras till Nyttoväxten 1 (kvartersmark).
Nyttoväxten 1	Kan utökas med markområde C från Nyttoväxten 2 (kvartersmark).

Figur 15: Markbyten. Fastigheten Kålmasken 1 till vänster, fastigheterna Kökstäppan 1 och Nyttoväxten 2 till höger.

Tekniska frågor

Planförslaget möjliggör för olika typer av lösningar avseende parkering och angöring till fastigheterna vilket kan medföra att mindre åtgärder i gatan kan bli aktuellt beroende på vilken lösning som väljs i kommande bygglovsskede.

Upplysningar

Plankartan utgör själva detaljplanen. Dess bestämmelser är juridiskt bindande enligt plan- och bygglagen (2010:900) och fungerar som ett skriftligt och visuellt avtal över hur marken får användas eller bebyggas. Detaljplanen utreder ansvarsfrågan för olika byggnationer och gemensamma anläggningar som avlopp och gator. Detaljplanen utreder också flera frågor som behöver lösas i ett sammanhang för att göra den nya mark- eller vattenanvändningen lämplig och hållbar över tid. Detaljplanen är därför styrande vid bygglovsprövning. Plankartan har tagits fram i AutoCAD 2025 med FocusDetaljplan 2025 och ”BFS_2022_11_01_Bestammelsekatalog.xml.”

Planbeskrivningen är ett vägledande och förtydligande dokument till hur detaljplanen ska förstås genomföras och beskriver hur olika frågor eller förutsättningar har hanterats.

Grundkartan är ett underlag för detaljplanearbetet som redovisar topografi och fastighetsförhållanden inom planområdet och dess närmaste omgivning.

Fastighetsförteckningen utgör kommunens bedömning av vilka som ingår i samrådskretsen. Därför anger fastighetsförteckningen vilka fastigheter, fastighetsägare och andra rättighetsinnehavare som berörs av planförslaget. Fastighetsförteckningen måste samordnas med grundkartan för att båda dokumenten ska redovisa samma uppdaterade fastighetsinformation. Under detaljplaneprocessen används fastighetsförteckningen som en adresslista för att skicka ut underrättelse om när planförslaget är på samråd eller granskning.

Samrådskrets

Detaljplanens samrådskrets består av närliggande fastighetsägare, rättighetsinnehavare, närboende och lokalhyresgäster som bedöms beröras direkt av ett genomförande av detaljplanen. I figur 16 redovisas detaljplanens samrådskrets.

Under planprocessens gång blir fastighetsägare och andra rättighetsägare som bedöms ingå i samrådskretsen underrättade genom brevutskick inför samråd och granskning. Vid utökat förfarande sker även en kungörelse i lokaltidningen under samrådsskedet. Endast de som lämnat synpunkter under samråd och granskning vars synpunkter inte blivit tillgodosedda blir underrättade om antagande.

Figur 16: Karta med samrådskrets.

Medverkande

Deltagande kommunala verksamheter

- Detaljplanering
- Fastighet
- Gator och parker
- Lantmäteri
- Mark och exploatering
- Miljö- och hälsoskydd
- Utbildning

Deltagande kommunala bolag

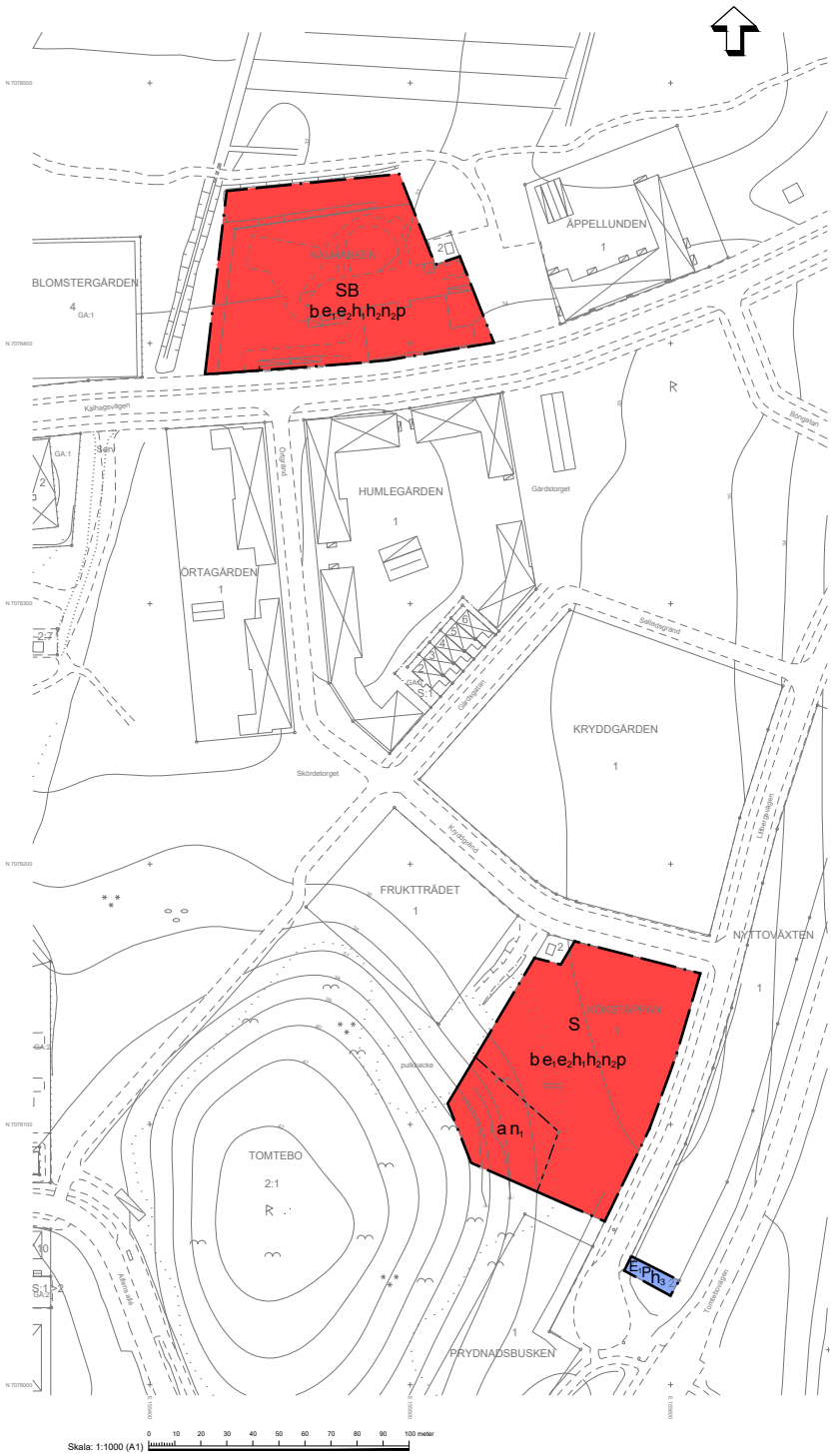
- Umeå Energi AB
- Umeåregionens brandförsvar
- Vatten- och avfallskompetens i norr AB (VAKIN)

Källor

Fotografier: Umeå kommun, om inte annat anges.

Ortofoton: Lantmäteriet, om inte annat anges.

Kartor och illustrationer: Umeå kommun, om inte annat anges.



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

Planområdesgräns

Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Kvartersmark

B	Bostäder
E_t	Återvinning
P	Parkering
S	Skola

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Höjd på byggnadsverk

h_1	Högsta nockhöjd på huvudbyggnad är 11.0 meter.
h_2	Högsta nockhöjd på komplementbyggnad är 3.5 meter.
h_3	Högsta byggnadshöjd är 7.5 meter.

Markens anordnande och vegetation

n_1	Träd får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk
n_2	Endast parkering för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga samt parkering för hämta/lämna får anordnas.

Placering

p	Huvudbyggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata eller torg, högst 1.0 meter från fastighetsgräns.

Utförande

b	Minst 50 % av marken ska vara genomsläpplig.

Utnyttjandegrad

e_1	Största byggnadsarea är 900 kvadratmeter för huvudbyggnad.
e_2	Största byggnadsarea är 150 kvadratmeter för komplementbyggnader.

Ändrad lovplikt

a	Marklov krävs även för fällning av träd.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL KVARTERSMARK

Höjd på byggnadsverk

Högsta totalhöjd är 52.4 meter över angivet nollplan.

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden är 5 år och börjar gälla fr.o.m. laga kraft

GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN

Upprättad 2024-04-25 BN-2024/00128
Reviderad 2025-04-22

Lantmäterimyndighet

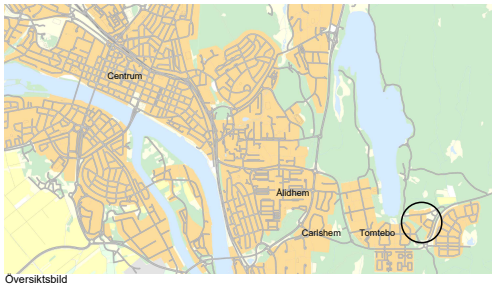
Mätning : MU
Kartkonstruktion : AKR

Kartstandard enligt HMK
- Innehållsstandard: Mindre betydelsefull information har utelämnats
- Lägesnoggrannhet: Objekten är skapade genom stereoskopertolkning eller terrester inmätning (inmätan)
- Aktualitetsstandard: Vissa preciserat kartinnehåll inom planområdet är kontrollerat och aktuellt vid på kartan angiven tidpunkt

Koordinatsystem i plan och höjd : Sweref 99 20 15 resp RH 2000
Höjdinformation: Höjdkurvor genererade av laserdata från 2019-2020
Ursprung : Digital primärkarta
Underjordiska ledningar och anläggningsrutt redovisas ej på grundkartan
Plangränser och planbestämmelser redovisas ej på grundkartan
Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning
Upphovsrätt : Umeå kommun
Kartan är anpassad för skala 1:1000

TECKENFÖRKLARING

Bostadshus, husliv resp. takkant
Komplementbyggnad, husliv resp. takkant
Barrskog, enstaka barrträd
Lövskog, enstaka lövträd
Berg i dagen , formlämning
Sankmark
GA:1 Gemensamhetsanläggning
Ledningsrätt/servitut
Ägoslagsgräns
Fastighetsgräns
Väg, gång- och cykelväg
Dike
Höjdkurva
Stig
Slänt



Översiktsbild

Antagandehandling
Till planen hör:
- Planbeskrivning

Beslut
Antagen:
Laga kraft:
Vidimeras:

Detaljplan för fastigheten
Kökstäppan 1 m.fl.
inom Tomtebo i Umeå kommun, Västerbottens län
Umeå kommun, Detaljplanering, oktober 2025

Johanna Söderholm
Planchef

Henrik Axelsson
Planarkitekt

UMEÅ KOMMUN
BN-2022/00198 Plankartan är ritad av Sandra Thomée

Umeå kommun
Byggnadsnämnden

Protokollsutdrag
2025-10-22

§ 226

Tomtebo 2:1, Kålmasken 1, Kökstäppan 1 och Nyttoväxten 2

Diarienr: BN-2022/00198

Detaljplan för Kökstäppan 1 med flera

Beslut

1. **Byggnadsnämnden godkänner detaljplanen för Kökstäppan 1 med flera.**

2. **Byggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att anta detaljplanen för Kökstäppan 1 med flera enligt 5 kap. 27 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.**

Syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för skola och bostäder som är anpassade till rådande stadsbild. Syftet är också att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Ett annat syfte är att bevara de naturvärden som förekommer inom planområdet och att säkerställa ytor för dagvattenhantering. Dessutom syftar detaljplanen till att skapa förutsättningar för återvinning och parkering.

Ärendebeskrivning

Arbetet med att upprätta detaljplanen påbörjades av Umeå kommun, Detaljplanering den 30 november 2022.

Planområdet är beläget i Tomtebo. Detaljplanen bekräftar användningen skola för fastigheterna Kökstäppan 1 och Kålmasken 1. De båda fastigheternas storlek är tänkt att utökas genom att delar av angränsande naturmark inom fastigheten Tomtebo 2:1 tas i anspråk för ändamålet. Detta behöver göras för att säkerställa nödvändig friyta för förskola med sex avdelningar.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola med sex avdelningar vars friyta bedöms vara för liten för den andel barn som

förskolan är dimensionerad för. Genom att ianspråkta naturmark norr och väster om fastigheten tillförs cirka 1 200 m^2 vilket innebär att friytan per barn efter planens genomförande blir minst 40 m^2 och att den totala sammanhängande friytan blir minst 3 000 m^2.

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd och där planeras det för en förskola med sex avdelningar. Även här är fastigheten för liten i förhållande till den planerade bebyggelsen då friytan inte blir tillräckligt stor. Genom att ianspråkta naturmark sydväst om fastigheten tillförs cirka 1 200 m^2 vilket innebär att friytan per barn blir minst 40 m^2 och att den totala sammanhängande friytan blir minst 3 000 m^2 efter planens genomförande. Lillberget är viktigt för allmänhetens tillgång till natur och har dessutom höga naturvärden vilket har medfört att utökningen av skolområdet har placerats för att minimera intrång i naturmark med höga värden.

Inom fastigheten Kålmasken 1 bekräftas användningen bostäder. Byggrätten för bostäder är densamma som för skola, vilket kan generera cirka 30 bostäder.

Detaljplanen bekräftar även användningen återvinning inom fastigheten Nyttoväxten 2 och användningen utökas till att även omfatta parkering, för att möjliggöra en mer flexibel användning.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande då planförslaget inte överensstämmer med kommunens översiktsplan i sin helhet.

Samråd/Granskning

Länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda sakägare, kommunala och statliga instanser har haft möjlighet att framföra synpunkter på förslaget.

Samrådsmöte hölls den 17 september 2024.

Av de synpunkter som har inkommit under granskningstiden har ett granskningsutlåtande upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Av utlåtandet framgår bland annat att Swedavia anser att högsta medgivna höjd över nollplan för samtliga objekt inom planområdet bör regleras. Av

yttrande betecknat som ”Yttrande 1” framgår det bland annat att den som skrivit yttrandet anser att Förskolan Kålmaskens placering ger störningar, skuggig utegård mot norr, går emot Boverkets riktlinjer och stämmer inte heller med Umeå kommuns råd i funktionsprogram. I samma yttrande står det också att Umeå kommun behöver införa solstudier hela året om och det ges även förslag till alternativ placering, utformning och användning.

Umeå kommun, Detaljplanering gör bedömningen, utifrån omfattningen av genomförda revideringar efter granskningsskedet, att förnyad granskning inte behöver ske.

Antagande av detaljplanen överlämnas till kommunfullmäktige med anledning av att detaljplanen handläggs med utökat förfarande. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande eftersom planförslaget inte överensstämmer med översiktsplanen i sin helhet. I det nu aktuella planförslaget innebär utökningen av fastigheten Kålmasken 1 ett avsteg från översiktsplanens användningsavgränsning, där mark som är utpekad för rekreation tas i anspråk för att möjliggöra för ytterligare kvartersmark. Syftet med det här avsteget är att skapa förutsättningar för en förskola med sex avdelningar, vilket kräver en större tomtstorlek än vad som möjliggörs i gällande detaljplan. Det här avsteget bedöms inte motverka översiktsplanens intentioner och intrånget bedöms inte heller påverka någon bevarandevärd naturmark eller något område för rekreation.

Kvarstående synpunkter

De som har kvarstående synpunkter kommer att få underrättelse om beslutet tillsammans med besvärshänvisning.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2025-10-02
Antagandehandlingar

- Plankarta daterad oktober 2025
- Planbeskrivning daterad oktober 2025

Övriga handlingar

- Granskningsutlåtande daterat oktober 2025
- Samrådsredogörelse daterad juni 2025

Umeå kommun
Byggnadsnämnden

Protokollsutdrag
2025-10-22

Beredningsansvariga

Henrik Axelsson, planarkitekt
Johanna Söderholm, planchef

Föredragande

Henrik Axelsson, planarkitekt

Beslutsordning

Ordföranden finner att byggnadsnämnden beslutar i enlighet med tjänsteskrivelsens förslag till beslut.

Beslutet med handlingar ska skickas till
Kommunfullmäktige, Umeå kommun

Kommunfullmäktiges beslut ska skickas till
detaljplanering@umea.se

Detaljplanering expedierar därefter beslutet till

- Sökanden
- De med kvarstående synpunkter
- Länsstyrelsen

UMEÅ KOMMUN

Samrådsredogörelse

Diarienummer: BN-2022/00198
Datum: 2025-06-09
Handläggare: Henrik Axelsson

Detaljplan för fastigheten
Kökstäppan 1 m.fl.
inom Tomtebo i Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för fastigheten Kökstäppan 1 m.fl. har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för skola och bostäder som är anpassade till rådande stadsbild. Syftet är också att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Ett annat syfte är att bevara de naturvärden som förekommer inom planområdet och att säkerställa ytor för dagvattenhantering. Dessutom syftar detaljplanen till att skapa förutsättningar för återvinning och parkering.

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande och har varit föremål för samråd från den 4 september till den 26 september 2024**.** Samrådskrets, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Nedan redovisas de inkomna synpunkterna. Vissa yttranden har sammanfattats, men kan begäras ut i sin helhet.

Länsstyrelsen i Västerbottens län

Har inkommit med ett yttrande enligt nedan:

Länsstyrelsen har inget att tillägga i fråga om hur planförslaget tillgodoser statliga eller andra allmänna intressen och bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

Länsstyrelsens synpunkter

Naturmiljövärden
Utökningen norr om fastigheten Kålmasken 1 sker på redan avverkad mark som i dagsläget saknar naturvärde.

Planförslaget innebär även att en mindre del av grönområdet på Lillberget ianspråktas som kvartersmark för skola. Området har tidigare varit del av ett större skogsparti. Befintlig skog har minskat påtagligt i takt med att området exploaterats och bebyggts. Genomförandet av planen medför att ytterligare en del av kvarvarande skogsområde påverkas.

Umeå kommun
Postadress: 901 84 Umeå
Besöksadress: Skolgatan 31A
Telefon: 090-16 10 00 (växel)
Webbplats: www.umea.se/kommun

Detaljplanering
Telefon: 090-16 64 90
Mejladress: detaljplanering@umea.se
Webbplats: www.umea.se/detaljplanering

Det är av stor vikt att det gröna stråket mellan Nydalasjön och Grössjön inklusive Lillberget bibehålls, då detta utgör en spridningskorridor för växter och djur i området.

Lillberget består av gammal naturskogsliknande barrskog på karg hällmark. Enligt planförslaget ska avverkning regleras så att träd med en bröstdiameter över 20 centimeter endast får fällas om trädet är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Precis som framhålls i planunderlaget har dock de flesta av träden en bröstdiameter på cirka 20 cm, då tillväxten begränsas av den karga hällmarken på berget. Det innebär att även träd med relativt liten stamdiameter kan ha en hög ålder och därmed ett högt naturvärde. Vidare anges att fällda träd ska ersättas med nya, men att ersättningsplantan inte behöver vara likvärdig utan kan utgöras av en ung trädplanta.

Länsstyrelsen ifrågasätter hur naturvärdena kan bibehållas om avverkade, potentiellt gamla träd, ersätts med ungplantor. Det är också oklart huruvida utökningen kan ske utan att den sammanhängande gröna korridor kommunen pekat ut i tidigare planförslag äventyras.

Vattenfrågor/MKN Vatten
Beskrivning av miljöproblem för vattenförekomsten Tavlefjärden i tabell på sidan 17 behöver kompletteras med uppgifter om belastning av näringsämnen till följd av urban markanvändning, enskilda avlopp, jord- och skogsbruk.

De vattenförekomster som tar emot ytvatten från detaljplaneområdet har en sämre än god status och åtgärder behöver genomföras för att följa MKN. Kommunen bedömer att ”detaljplanen inte påverkar möjligheten att vattenförekomsterna nedströms ska uppnå god status” och hänvisar till att sträckan är 4 km från detaljplaneområdet till inflödet till Holmsjöbäcken och ytterligare 1 km till Tavlefjärden. I den DP som antogs 2019-09-12 för fastigheten Tomtebo 1:1 samt del av Tomtebo 2:1 gjordes en dagvattenutredning. Synpunkter som då också framfördes från Länsstyrelsen var bland annat att ”det är angeläget att det sker en uppföljning av vattenkvaliteten i Tomtebobäcken (Holmsjöbäcken) för att säkerställa att ingen försämring sker av vattenkvaliteten”. Kommunen bör kunna hänvisa till den dagvattenutredning som tidigare är gjord för området och utifrån den bedöma ev. konsekvenser för vattenmiljön av föreslagen ändring i DP. Om underlag finns bör kommunen även visa ifall den samlade bebyggelsen som har etablerats i området har påverkat vattenkvaliteten i Tomtebobäcken/Holmsjöbäcken och vidare ut i Tavlefjärden.

Kommentar

Kommunen bedömer att bevarandevärda naturvärden i den gröna korridoren inte påverkas mer än marginellt. Korridorens funktion bedöms inte äventyras av utökningen. Utökningen sker i utkanten av korridoren och

den ianspråktar en relativt liten del av korridorens yta. Naturområdet på berget som tas i anspråk påverkar inte markant allmänhetens tillgång till natur. Den gröna korridorens huvudsakliga koppling går i nord-sydlig riktning och rörelse i den ledden påverkas inte av att ytan ianspråktas.

Kommunen anser att man, i det här fallet, bör undvika att fälla träd i så stor utsträckning som möjligt. De planbestämmelser som reglerar fällning av träd har därför ändrats och skärpts. Planbestämmelsen om att träd med en bröstdiameter över 20 centimeter endast får fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk [**n_1**] har ändrats till att träd endast får fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Planbestämmelsen om att fällda träd ska ersättas med nya [**n_2**] har tagits bort. Planbestämmelsen om att marklov krävs även för fällning av träd med en bröstdiameter över 20 centimeter [**a**] har ändrats till att marklov krävs även för fällning av träd. Planbestämmelsen [**n_2**] Fällda träd ska ersättas med nya har tagits bort från plankartan. Legenden på plankartan har uppdaterats med de ändrade planbestämmelserna. Avsnittet under rubriken Naturmiljö i planbeskrivningen har kompletterats med ett stycke om detta och planbeskrivningens bilaga Planbestämmelser med lagstöd har uppdaterats med information om de ändrade planbestämmelserna.

Tabellen på sidan 17 i planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter om belastning av näringsämnen till följd av urban markanvändning, enskilda avlopp, jord- och skogsbruk.

I den dagvattenutredning som sedan tidigare finns för området (WSP, 2017) finns några fördröjande åtgärder beskrivna. Det finns också information om förändringar av läge för trumma under vägen, tillagda ytor för dagvattenhantering i norra delen av den nu gällande detaljplanens planområde, en redovisning av rinnvägar och att dagvattnet leds om norr om den nu gällande detaljplanens planområde innan det fortsätter ner mot Sagotjärnen. Enligt den komplettering av dagvattenutredningen som gjordes 2017 föreslås ett antal fördröjnings- och reningsåtgärder, såsom gröna tak, svackdiken, torra dammar, växt- och regnbäddar, genomsläppliga ytor, skelettjordar, stenkistor och nedsänkta stråk. Enligt det ursprungliga dagvattenutredningsdokumentet föreslås en kombination av några av dessa olika åtgärder, som tillsammans har kapacitet att fördröja ner till en nivå så att dagvattenflödet ut till Sagotjärnen inte ökar jämfört med nuläget.

Kommunen bedömer att med dessa föreslagna åtgärder och med reglering genom planbestämmelse, om att minst 50 % av marken ska vara genomsläpplig [**b**], kommer genomförandet av detaljplanen inte medföra att statusen försämras för någon av kvalitetsfaktorerna (ekologisk eller kemisk) för vattenförekomsterna nedströms planområdet (Holmsjöbäcken och Tavlefjärden).

Avsnittet om miljökvalitetsnormer för vatten på sidorna 16-18 har uppdaterats med hänvisningar till den dagvattenutredning som sedan tidigare finns för området (WSP, 2017). Det har också uppdaterats med en bedömning, baserad på dagvattenutredningen, av planförslagets eventuella konsekvenser för vattenmiljön.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

Lantmäterimyndigheten i Umeå kommun

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras
Planbeskrivning
Detaljplanen möjliggör även för avstyckning för bostäder inom Kålmasken, vilket bör framgå.

För plangenomförandet viktiga frågor där planen bör förbättras
Planbeskrivning
Är tanken att Kålmasken ska bebyggas med antingen skola eller bostäder? Om så är fallet bör det framgå tydligare.

Delar av planen som bör förbättras
Planbeskrivning
Motiveringen till varför ändring av befintlig detaljplan som ännu har genomförandetid bör förtydligas.

Bör framgå vem det är som ansvarar för att lämna in ansökan om lantmäteriförrättning.

I planbeskrivningen finns tex. planbestämmelsen a_1, i plankartan finns endast a. Se över detta då det finns fler planbestämmelser som ej matchar plankartan.

Kommentar

Planbeskrivningen har kompletterats med information om att detaljplanen även möjliggör avstyckning för bostadsändamål.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola med sex avdelningar, vars friyta har bedömts vara för liten för det antal barn som förskolan är dimensionerad för. I den detaljplan som gäller idag är fastigheten planlagd för användningarna skola och bostäder. Användningarna förändras inte i det här planförslaget. Tanken med att planlägga både för användningarna skola och bostäder är, i det här fallet, att skapa flexibilitet inför framtida eventuella förändringar av behovet av skolplatser och bostäder.

Den gällande detaljplanen bedöms kunna upphävas och ersättas, i de delar som det här planförslaget omfattar, under den pågående genomförandetiden. Detta då det inte påverkar någon berörd fastighetsägare negativt och då det finns ett behov av att utöka

fastigheternas storlek, för att säkerställa tillräcklig friyta för förskola med sex stycken avdelningar. Planbeskrivningen har kompletterats med ett avsnitt om detta, under den inledande beskrivningen av detaljplanen.

Ansökan om lantmäteriförrättning görs skriftligen till lantmäterimyndigheten i Umeå kommun av respektive fastighetsägare. Planbeskrivningen har kompletterats med information om detta.

Planbeskrivningen har reviderats genom att beteckningar för planbestämmelser, i förekommande fall, har ändrats så att de överensstämmer med de beteckningar som finns i plankartan.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

Skanova (Telia company) AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta ledningskollen.se

Kabelanvisning beställs via ledningskollen.se

För ledningssamordning kontakta telia-natforvaltning@teliacompany.com

Kommentar

Skanova har fått utskick av samrådshandlingar i detaljplanearbetet och därmed även varit inbjudna till samrådsmötet. Kommunen bedömer att det är tillräckligt för att tillgodose Skanovas önskemål om deltagande i detaljplanearbetet.

Huruvida ledning kan ligga kvar i befintligt läge, eller behöver flyttas, utreds närmare i detaljprojektering. Eventuell rättighet eller avtal som berör teleanläggningen gäller. Det är fastighetsägarens ansvar att hålla sig informerad om befintliga ledningars läge samt att bekosta eventuell flytt.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Det nya planförslaget möjliggör utökad friyta varav ett av planområdena ianspråktar en del av den gröna korridoren i anslutning till Lillberget för detta.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det kan förtydligas i planbeskrivningen trädens betydelse för lek, skugga och attraktivitet sk ekosystemtjänster och att skogen bör så långt som möjligt vara en del av skolgården. Det finns flera skolgårdar på stadsdelen Tomtebo där skogen är integrerad och utnyttjas för utelek. De bästa exemplen är tex Tomtebogårdsskolan och förskolan Bergatrollet. Sommartid erbjuder skogen skugga och träden filtrerar även föroreningar vilket ökar skolgårdens attraktivitet. I övrigt har inte miljö- och hälsoskyddsnämnden några synpunkter på planförslaget.

Kommentar

I planbeskrivningen, under förändringar och konsekvenser när det gäller barnperspektivet, står det att den utökade tomtarean bidrar till att det ges bättre möjligheter att skapa en attraktiv utemiljö där exempelvis bibehållen natur kan bidra till att främja barns utveckling. Under avsnittet Förändringar och konsekvenser tillhörande Tillgänglighet, trygghet och jämställdhet står det att de nivåskillnader som berget tillför och dess befintliga vegetation kan bidra till att skapa en spännande och innehållsrik skolgård.

I planförslaget reglerades det innan samrådet med planbestämmelser bland annat om att träd med en bröstdiameter över 20 centimeter endast får fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk [**n_1**], att fällda träd ska ersättas med nya [**n_2**] och att marklov krävs även för fällning av träd med en bröstdiameter över 20 centimeter [**a**]. Avdelningen Detaljplanering instämmer i det som Miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver om trädens och skogens betydelse för lek, skygga och attraktivitet och anser att man, i det här fallet, bör undvika att fälla träd i så stor utsträckning som möjligt. De planbestämmelser som reglerar fällning av träd har därför ändrats och skärpts. (Se kommentaren till Länsstyrelsens yttrande här ovan). Avsnittet under rubriken Naturmiljö i planbeskrivningen har kompletterats med ett stycke om detta.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

Tekniska nämnden, Gator och parker

Inga synpunkter.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Umeåregionens brandförsvar

Tillgång till brandvatten/brandvattenförsörjning
För att säkerställa möjligheterna att genomföra en effektiv släckinsats i händelse av brand behöver en markbrandpost anordnas med längsta avstånd på 150 meter till fastigheterna.

Tillgänglighet – Insatstid
Eftersom insatstiden överstiger 10 minuter till detta område är utrymning med hjälp av räddningstjänsten inte något alternativ.

Notering avseende skydd mot brandspridning mellan byggnader
Ur brandskyddssynpunkt ska det vara minst 8 meter mellan byggnader för att inte krav på brandteknisk avskiljning ska föreligga. Detta är värt att uppmärksamma i planprocessen, så att de blir kända för sökanden i ett tidigt skede.

Kommentar

Närmaste brandpost finns 390 meter respektive 420 meter från fastigheterna i planområdet. Det kan behövas fler, men det hanteras inte inom ramen för arbetet med detaljplanen.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Umeå energi AB

Umeå Energi har inget att erinra avseende fjärrvärme-, el- eller bredbandsledningar.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Vakin, Avfall & återvinning, hushållsavfall

1 januari 2024 blev det obligatoriskt för verksamheter att sortera ut förpackningar. Det blev även obligatoriskt för verksamheter att sortera ut sitt matavfall. Därmed behövs en avfallslösning för dessa fraktioner. Vakin tog även över ansvaret för återvinningsstationerna 1 januari 2024, det är viktigt att säkerställa i detaljplanen att ytan avser plats för återvinningsstation.

Vakin ansvarar för insamling av kommunalt avfall. Med kommunalt avfall avses avfall som uppkommer från hushåll och jämförligt avfall från annan verksamhet. Beställning av kärl och hämtning av mat- och restavfall görs hos Vakin. Förpackningar hämtas av valfri entreprenör.

För hämtning av kommunalt avfall eller avfall under kommunalt ansvar måste transportvägar, mått och anvisningar enligt Vakins anvisningar för avfall och återvinning följas.

Transportvägen ska vara minst 5,5 meter bred om körning i båda riktningarna förekommer, om parkering förekommer måste vägen vara bredare. Om vägen är mötesfri och det inte finns parkerade fordon kan vägen vara smalare, dock minst 3,5 meter bred.

Träd och annan växtlighet får inte inkräkta på vägens bredd eller den fria höjden. Snövallar får inte inkräkta på transportvägens bredd och transportvägen ska vara halkbekämpad vintertid. Längs hela transportvägen, fram till hämtningsfordonets uppställningsplats, ska det vara fri höjd på minst 4,7 meter. Genomfart eller tömning ska av säkerhetsskäl inte ske utanför entréer. Vid transport, tömning och eventuell vändning ska det vara fri sikt och god framkomlighet.

Körning utanför entréer och vid platser där många personer vistas, som exempelvis lekplatser, ska undvikas. Om sophämtning ska ske inne på fastigheten måste det finnas genomfart eller vändmöjlighet för sopbilen. Vändplan ska ha en diameter på minst 18 meter. Alternativ till detta kan vara en vändplats eller en trevägskorsning som möjliggör en T-vändning.

Se Vakins anvisningar för avfallshantering och återbruk för ytterligare anvisningar gällande dimensionering, framkomlighet mm.

Kommentar

Ett av syftena med detaljplanen är att skapa förutsättningar för återvinning. Inom fastigheten Nyttoväxten 2 bekräftar detaljplanen befintlig användning återvinning [**E_1**], vilket innebär att detaljplanen inte bedöms medföra någon förändring av förutsättningarna avseende återvinning.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

Vakin, vatten och avlopp

Har inget att erinra.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Yttrande 1

Om ”goda sol- och skuggförhållanden” för utemiljön så är inte Kökstäppans förskoleläge i norr så som anges i Umeå kommuns första funktionsprogram 2009/2010 med ”byggnader i norr”. Förskolan är i ett österläge som ger skuggor på närutelekplats från fm och till tidig em.

För att följa funktionsprogramråd behöver ”Kökstäppan”-förskoleläget vara i norr och med utsikt söderut. Då kan förskolan komma längre ifrån trafik i öster med mindre störningar och säkrare barnmiljö.

Enligt yttrandet står det om förskolan Kålmasken att ”solstudier genomförts”. Men att det var endast på sommarhalvåret så på vinterhalvåret finns inga sol- och skuggstudier gjorda. Så verkar det även vara för Kökstäppan, något som då behöver göras innan detaljplanen kan godkännas.

Detaljplaneunderlaget för Kökstäppan 1 med flera visar förskola i österläge och intill/nära gata/trafik. Byggnaden är som Kålmasken, 6 avd. 2 plan, och blir då med inre utformning som inte har utvärderats m a p text/innehåll mot ritning.

I yttrandet finns ett bildcollage som visar förskolan Kålmaskens ”skuggläge” utomhus, emot funktionsprogram. Enligt yttrandet finns inomhus genomgångsrum i groventré med många dörrar liksom inne på avdelningarna, också emot funktionsprogram. Dessutom EN entré per plan vilket ger störningar jämfört med EN per avdelning. Det ger därmed ökade smittrisker.

I planer för nya förskolor har nämnts från politiskt håll liksom medialt att bygga flexibelt för andra behov. Sådant visas i designboken ”Flex-Friskare Förskola”. För Kökstäppan betyder det att planera för 8 avd 2 plan (nu 6 – 2) där annat behov nyttjas till barnantalet ökat.

Yttrandet innehåller även beskrivande bilder och förslag på material som skulle kunna användas i arbetet.

Kommentar

Förskolans utformning har ännu inte detaljprojekterats och byggnadens placering är inte fastställd. Plankartan låser ingen utformning utan lämnar gestaltningen öppen, förutsatt att kraven på tillräcklig friyta kan tillgodoses. Det finns en placeringsbestämmelse [**p**] som reglerar att huvudbyggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata och torg, högst 1,0 meter från fastighetsgräns, i syfte att säkerställa en stadsmässig karaktär och anpassning till omgivningen.

Skuggstudie för fastigheten Kökstäppan 1 omfattar vårdagjämning 20 mars, högsommar 20 juli samt höstdagjämning 23 september. Dessa tidpunkter har valts för att illustrera de tidpunkter som föreslagen bebyggelse påverkar omkringliggande bebyggelse mest, samt tidpunkter då även annan befintlig bebyggelse skuggar.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

Ändringar efter samråd

Planhandlingarna har ändrats på följande punkter:

Plankartan

- Planbestämmelsen [$\mathbf{n_2}$] Fällda träd ska ersättas med nya har tagits bort.
- Beteckningen för planbestämmelsen [$\mathbf{n_3}$] Endast parkering för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga samt parkering för hämta/lämna får anordnas har ändrats till [$\mathbf{n_2}$].
- Legenden har uppdaterats med de ändrade planbestämmelserna: [$\mathbf{n_{1}}$] Träd får endast får fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk och [**a**] Marklov krävs även för fällning av träd.
- Planbestämmelsen [**f**] Minst 50 % av cykelparkering anordnas väderskyddad har tagits bort.
- Planbestämmelsen [$\mathbf{e_2}$] Största byggnadsarea är 125 m² för komplementbyggnader har ändrats till Största byggnadsarea är 150 m² för komplementbyggnader.

Planbeskrivningen:

- Avsnittet under rubriken Naturmiljö har kompletterats med ett stycke om att kommunen anser att man, i det här fallet, bör undvika att fälla träd i så stor utsträckning som möjligt och med information om de ändrade planbestämmelserna kopplat till fällning av träd.
- Planbeskrivningens bilaga Planbestämmelser med lagstöd har uppdaterats med information om de ändrade planbestämmelserna.
- Tabellen på sidan 17 har kompletterats med uppgifter om belastning av näringsämnen till följd av urban markanvändning, enskilda avlopp, jord- och skogsbruk.
- Avsnittet om miljökvalitetsnormer för vatten på sidorna 16-18 har uppdaterats med hänvisningar till den dagvattenutredning som sedan tidigare finns för området (WSP, 2017). Det har också uppdaterats med en bedömning, baserad på dagvattenutredningen, av planförslagets eventuella konsekvenser för vattenmiljön.
- Har kompletterats med information om att detaljplanen även möjliggör för avstyckning för bostadsändamål. Kompletteringen har gjorts både i löpande text och i tabell.
- Har kompletterats med ett avsnitt, under den inledande beskrivningen av detaljplanen, med en motivering till varför den befintliga detaljplanen bedöms kunna upphävas och ersättas, i de delar som det här planförslaget omfattar, under den pågående genomförandetiden.
- Har kompletterats med information om att ansökan om lantmäteriförrättning görs skriftligen till lantmäterimyndigheten i Umeå kommun av respektive fastighetsägare.

- Har reviderats genom att beteckningar för planbestämmelser, i förekommande fall, har ändrats så att de överensstämmer med de beteckningar som finns i plankartan.
- Redaktionella ändringar.

Detaljplanering, Umeå kommun, juni 2025

Denna handling har godkänts av tillförordnad planchef Harry Bertilsson med planarkitekt Henrik Axelsson som handläggare. Handlingen är godkänd i kommunens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.

Umeå kommun
Kommunstyrelsens planeringsutskott

Protokollsutdrag
2025-11-25

§ 96

Diarienr: KS-2025/00954

Antagande: Detaljplan för Kökstäppan 1 med flera

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för fastigheten Kökstäppan 1 m.fl. enligt 5 kap. 27 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för skola och bostäder som är anpassade till rådande stadsbild. Syftet är också att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Ett annat syfte är att bevara de naturvärden som förekommer inom planområdet och att säkerställa ytor för dagvattenhantering. Dessutom syftar detaljplanen till att skapa förutsättningar för återvinning och parkering.

Ärendebeskrivning

Arbetet med att upprätta detaljplanen påbörjades av Umeå kommun, Detaljplanering den 30 november 2022.

Planområdet är beläget i Tomtebo. Detaljplanen bekräftar användningen skola för fastigheterna Kökstäppan 1 och Kålmasken 1. De båda fastigheternas storlek är tänkt att utökas genom att delar av angränsande naturmark inom fastigheten Tomtebo 2:1 tas i anspråk för ändamålet. Detta behöver göras för att säkerställa nödvändig friyta för förskola med sex avdelningar.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola med sex avdelningar vars friyta bedöms vara för liten för den andel barn som förskolan är dimensionerad för. Genom att ianspråkta naturmark norr och väster om fastigheten tillförs cirka 1 200 m^2 vilket innebär att friytan per

barn efter planens genomförande blir minst 40 m^2 och att den totala sammanhängande friytan blir minst 3 000 m^2.

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd och där planeras det för en förskola med sex avdelningar. Även här är fastigheten för liten i förhållande till den planerade bebyggelsen då friytan inte blir tillräckligt stor. Genom att ianspråkta naturmark sydväst om fastigheten tillförs cirka 1 200 m^2 vilket innebär att friytan per barn blir minst 40 m^2 och att den totala sammanhängande friytan blir minst 3 000 m^2 efter planens genomförande. Lillberget är viktigt för allmänhetens tillgång till natur och har dessutom höga naturvärden vilket har medfört att utökningen av skolområdet har placerats för att minimera intrång i naturmark med höga värden.

Inom fastigheten Kålmasken 1 bekräftas användningen bostäder. Byggrätten för bostäder är densamma som för skola, vilket kan generera cirka 30 bostäder.

Detaljplanen bekräftar även användningen återvinning inom fastigheten Nyttoväxten 2 och användningen utökas till att även omfatta parkering, för att möjliggöra en mer flexibel användning.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande då planförslaget inte överensstämmer med kommunens översiktsplan i sin helhet.

Samråd/Granskning

Länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda sakägare, kommunala och statliga instanser har haft möjlighet att framföra synpunkter på förslaget.

Samrådsmöte hölls den 17 september 2024.

Av de synpunkter som har inkommit under granskningstiden har ett granskningsutlåtande upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Av utlåtandet framgår bland annat att Swedavia anser att högsta medgivna höjd över nollplan för samtliga objekt inom planområdet bör regleras. Av yttrande betecknat som ”Yttrande 1” framgår det bland annat att den som skrivit yttrandet anser att Förskolan Kålmaskens placering ger

störningar, skuggig utegård mot norr, går emot Boverkets riktlinjer och stämmer inte heller med Umeå kommuns råd i funktionsprogram. I samma yttrande står det också att Umeå kommun behöver införa solstudier hela året om och det ges även förslag till alternativ placering, utformning och användning.

Umeå kommun, Detaljplanering gör bedömningen, utifrån omfattningen av genomförda revideringar efter granskningsskedet, att förnyad granskning inte behöver ske.

Antagande av detaljplanen överlämnas till kommunfullmäktige med anledning av att detaljplanen handläggs med utökat förfarande. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande eftersom planförslaget inte överensstämmer med översiktsplanen i sin helhet. I det nu aktuella planförslaget innebär utökningen av fastigheten Kålmasken 1 ett avsteg från översiktsplanens användningsavgränsning, där mark som är utpekad för rekreation tas i anspråk för att möjliggöra för ytterligare kvartersmark. Syftet med det här avsteget är att skapa förutsättningar för en förskola med sex avdelningar, vilket kräver en större tomtstorlek än vad som möjliggörs i gällande detaljplan. Det här avsteget bedöms inte motverka översiktsplanens intentioner och intrånget bedöms inte heller påverka någon bevarandevärd naturmark eller något område för rekreation.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2025-10-28
Byggnadsnämndens beslut om godkännande 2025-20-22, BN § 226

Antagandehandlingar

- Plankarta daterad oktober 2025
- Planbeskrivning daterad oktober 2025

Övriga handlingar

- Granskningsutlåtande daterat oktober 2025
- Samrådsredogörelse daterad juni 2025

Beredningsansvariga

Henrik Axelsson, planarkitekt
Johanna Söderholm, planchef

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunstyrelsens planeringsutskott 2025-11-25

Föredragande
Henrik Axelsson, planarkitekt

Planeringsutskottets beslutsordning
Yrkanden
Ulrik Berg (M) och **Hans Lindberg (S) –** bifall till tjänsteskrivelsens förslag

Propositionsordning som godkänns
Det finns ett förslag till beslut. Ordförande finner att planeringsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Kommunfullmäktiges beslut ska skickas till
detaljplanering@umea.se

Detaljplanering expedierar därefter beslutet till
- Sökanden
- De med kvarstående synpunkter
- Länsstyrelsen

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-03

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2025/00976

Utformning av samverkan med intresseorganisationer enligt LSS

Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

att inrätta ett rådgivande organ för samverkan enligt LSS § 15 p7

att utse individ- och familjenämnden till ansvarig nämnd för det rådgivande organets verksamhet och funktion, samt att individ- och familjenämndens reglemente kompletteras med ansvaret

att uppdra till individ- och familjenämnden att ta fram en föreskrift för det rådgivande organet i enlighet med gällande riktlinjer för rådgivande organ.

Ärendebeskrivning
Enligt LSS 15 § punkt 7 (Lag (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade) hör det till en kommuns uppgift att samverka med organisationer som företräder människor med omfattande funktionshinder. Ansvar för samverkan har formellt varit tilldelat Umeå kommuns funktionshinderråd (UFR). Under 2025 pågår arbete med att ta fram föreskrifter för UFR i enlighet med antagen riktlinje för rådgivande organ. Av reglemente för Umeå kommuns styrelse och nämnder framgår att Individ- och familjenämnden har i uppgift att fullgöra de uppgifter som en kommun ansvarar för enligt LSS.

Enligt förarbeten till LSS (prop 1992/93:159 s. 97-98, 185) ska samverkan möjliggöra att organisationer fortlöpande ges möjlighet att lämna förslag och att ge synpunkter på hur verksamheten enligt lagen läggs upp och bedrivs, så att huvudmannen tillförs viktiga kunskaper och åsikter. Vidare framgår att former för samverkan bör bestämmas av huvudmannen och organisationerna tillsammans.

Under 2025 har en gemensam arbetsgrupp bildats med representanter för Umeå kommun och representanter för intresseorganisationer enligt LSS. Det gemensamma arbetet har syftat till att ta fram förslag på forum och form för samverkan enligt LSS 15 § 7 punkten. Möjligheten att hantera LSS-

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00976

samverkan i UFR har utretts i dialog med intresseorganisationerna, vilka efterfrågat separat hantering av samverkan enligt LSS.

I september 2025 har arbetsgruppen enats om att föreslå att inrätta ett rådgivande organ för LSS-samverkan som en del i att upprätta strukturer för samverkan.

Enligt Umeå kommuns riktlinje för rådgivande organ fastställer fullmäktige vilka rådgivande organ som ska inrättas i Umeå kommun samt vilken nämnd som ska tilldelas ansvar för organet. Eftersom individ- och familjenämnden genom reglemente fullgör kommunens uppgift enligt LSS avgränsas det rådgivande organets funktion till hur den verksamheten läggs upp och bedrivs.

Ansvarig nämnd har det övergripande ansvaret för det rådgivande organets verksamhet och funktion. Varje rådgivande organ ska ha en föreskrift som reglerar det rådgivande organets ändamål och arbetssätt. Förslag till föreskrift för rådgivande organ upparbetas av organet själv och beslutas av ansvarig nämnd.

Stadsledningskontorets bedömning
Stadsledningskontoret har inget att tillägga eller invända kring individ- och familjenämndens förslag.

Beslutsunderlag

IFN Protokoll per 22 oktober 2025 §232
Riktlinje för rådgivande organ

Beredningsansvariga

Dan Gideonsson

Beslutet ska skickas till
Individ- och familjenämnden

Elin Pietroni
Stadsdirektör

Dan Gideonsson
Ledningskoordinator

Umeå kommun
Individ- och familjenämnden

Protokollsutdrag
2025-10-22

§ 232

Diarienr: IFN-2025/00096

Utformning av samverkan med intresseorganisationer enligt LSS

Beslut

Individ- och familjenämnden beslutar att:

- föreslå till kommunfullmäktige att inrätta ett rådgivande organ för samverkan enligt LSS § 15 p7.
- föreslå till kommunfullmäktige att utse individ- och familjenämnden till ansvarig nämnd för det rådgivande organets verksamhet och funktion, samt att individ- och familjenämndens reglemente kompletteras med ansvaret
- föreslå till kommunfullmäktige att uppdra till individ- och familjenämnden att ta fram en föreskrift för det rådgivande organet i enlighet med gällande riktlinjer för rådgivande organ.

Ärendebeskrivning

Enligt LSS 15 § punkt 7 (Lag (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade) hör det till en kommuns uppgift att samverka med organisationer som företräder människor med omfattande funktionshinder. Ansvar för samverkan har formellt varit tilldelat Umeå kommuns funktionshinderråd (UFR). Under 2025 pågår arbete med att ta fram föreskrifter för UFR i enlighet med antagen riktlinje för rådgivande organ. Av reglemente för Umeå kommuns styrelse och nämnder framgår att Individ- och familjenämnden har i uppgift att fullgöra de uppgifter som en kommun ansvarar för enligt LSS.

Enligt förarbeten till LSS (prop 1992/93:159 s. 97-98, 185) ska samverkan möjliggöra att organisationer fortlöpande ges möjlighet att lämna förslag och att ge synpunkter på hur verksamheten enligt lagen läggs upp och bedrivs, så att huvudmannen tillförs viktiga kunskaper och åsikter. Vidare

framgår att former för samverkan bör bestämmas av huvudmannen och organisationerna tillsammans.

Under 2025 har en gemensam arbetsgrupp bildats med representanter för Umeå kommun och representanter för intresseorganisationer enligt LSS. Det gemensamma arbetet har syftat till att ta fram förslag på forum och form för samverkan enligt LSS 15 § 7 punkten. Möjligheten att hantera LSS-samverkan i UFR har utretts i dialog med intresseorganisationerna, vilka efterfrågat separat hantering av samverkan enligt LSS.

I september 2025 har arbetsgruppen enats om att föreslå att inrätta ett rådgivande organ för LSS-samverkan som en del i att upprätta strukturer för samverkan.

Enligt Umeå kommuns riktlinje för rådgivande organ fastställer fullmäktige vilka rådgivande organ som ska inrättas i Umeå kommun samt vilken nämnd som ska tilldelas ansvar för organet. Eftersom individ- och familjenämnden genom reglemente fullgör kommunens uppgift enligt LSS avgränsas det rådgivande organets funktion till hur den verksamheten läggs upp och bedrivs.

Ansvarig nämnd har det övergripande ansvaret för det rådgivande organets verksamhet och funktion. Varje rådgivande organ ska ha en föreskrift som reglerar det rådgivande organets ändamål och arbetssätt. Förslag till föreskrift för rådgivande organ upparbetas av organet själv och beslutas av ansvarig nämnd.

Arbetsutskottets beslutsordning

Yrkande

Andreas Lundgren (S), Andreas Sellstedt (V) och Igor Hell (M) yrkar bifall till tjänsteskrivelsens förslag till beslut.

Arbetsutskottets beslutsgång

Individ- och familjenämndens arbetsutskott beslutar i enlighet med tjänsteskrivelsens förslag till beslut.

Umeå kommun
Individ- och familjenämnden

Protokollsutdrag
2025-10-22

Individ- och familjenämndens beslutsordning

Yrkande

Andreas Lundgren (S), Hanna Lundin-Jernberg (L), Andreas Sellstedt (V), Ahmed Hersi (MP), Veronica Kerr (KD) och Igor Hell (M) yrkar bifall till tjänsteskrivelsens förslag till beslut.

Individ- och familjenämndens beslutsgång

Individ- och familjenämnden beslutar i enlighet med tjänsteskrivelsens förslag till beslut.

Beredningsansvariga

Karolina Lundqvist, socialdirektör
Petra Nylander, processledare
Maria Sydlén, jurist

Beslutet ska skickas till

Ulrika Gustafsson, kvalitetschef

UMEÅ KOMMUN

Riktlinje för rådgivande organ

Beslutad av:
Kommunfullmäktige

Diarienummer:
KS 2023/00267

Datum och paragraf för beslutet:
§ 35, 26 februari 2024

Dokumenttyp:
Riktlinje

Giltighetstid:
Tills vidare

Dokumentansvarig
Kommunstyrelsen - Stadsledningskontoret

Riktlinje för Rådgivande organ i Umeå kommun

Inledning

Det finns en lagstadgad skyldighet för kommunens nämnder att samråda med dem som brukar kommunens tjänster (Kommunallagen 8 kap. 3 §). Av Umeå kommuns kvalitetsstrategi framgår att kommunen ska lyssna på invånare och intressenter och ta reda på synpunkter och idéer från dessa.

Syfte

Riktlinjen syftar till att tydliggöra gemensamma utgångspunkter avseende funktion, sammansättning och arbetssätt för de rådgivande organ som Umeå kommun upprättar.

Definitioner

Rådgivande organ
Begreppet rådgivande organ används för organ som återkommande samlar företrädare för ideella, privata och offentliga organisationer, myndigheter och grupper för att föra dialog och ha informationsutbyte samt initiera/möjliggöra samverkan och samarbete i frågor/ärenden inom ett angivet ämne eller område.

Samråd
Med begreppet samråd avses överläggning eller diskussion mellan företrädare för Umeå kommun och intressenter och berörda i fråga som berör kommunens verksamhet. Samråd kan ske på olika sätt, att lyfta en fråga för samråd i ett rådgivande organ kan vara en del i en längre beredningsprocess.

Vissa samrådsförfaranden styrs av krav i lagstiftning, exempelvis i processer relaterade till plan- och bygglagen eller utifrån lagen om nationella minoriteter och minoritetsspråk samt konsultationslagen. Krav på samråd ställs även i FNs barn- respektive funktionsrättskonventioner. Detta innebär att Umeå kommun i sådana fall inte bestämmer i vilka frågor eller med vilka aktörer samråd ska ske.

Samverkan
Begreppet samverkan syftar på ett närmare samarbete rörande hur verksamhet läggs upp och bedrivs. Krav på samverkan ställs bland annat i Lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS).

Brukarråd
Brukarråd organiseras i relation till en enskild organisatorisk enhet eller verksamhet. I ett brukarråd ingår individer som är brukare av kommunens verksamhet inom en enskild organisatorisk enhet eller specifik verksamhet.

Medborgardialog
Medborgardialog innebär ett strukturerat meningsutbyte mellan förtroendevalda och invånare. Den används som ett redskap för att ta med kommuninvånarnas kunskap och synpunkter i beredning ~~i~~ av specifik fråga eller beslutsärende.

Avgränsningar

Generella och specifika krav på utformning av beredningsprocess samt beredning av enskilda ärenden inför beslut behandlas inte i denna riktlinje. Utformning och nyttjande av brukarråd och medborgardialoger enligt ovanstående definition behandlas inte ~~av~~ i denna riktlinje.

Beslutsrätt & mandat

Kommunfullmäktige
Kommunfullmäktige fastställer vilka rådgivande organ Umeå kommun ska upprätthålla. Fullmäktige förtydligar vilken nämnd som har ansvar för respektive rådgivande organ i reglemente för Umeå kommuns nämnder och styrelser. Den nämnd som utses benämns ansvarig nämnd. I detta sammanhang är även kommunstyrelsen att betrakta som nämnd.

Det är endast Kommunfullmäktige som kan fatta beslut om bildande eller nedläggning av ett rådgivande organ.

Ansvarig nämnd
Ansvarig nämnd har det övergripande ansvaret för det rådgivande organets verksamhet och funktion. Ansvarig nämnd fattar beslut om föreskrifter för de rådgivande organ som nämnden har tilldelats ansvar för av kommunfullmäktige. En nämnd kan inte delegera beslutsrätt till ett rådgivande organ.

Rådgivande organ
Rådgivande organ bidrar till;

- Kunskapsuppbyggnad och kunskapsöverföring
- Informations- och erfarenhetsutbyte samt dialog
- att identifiera möjligheter till och möjliggöra samarbete och samverkan mellan olika aktörer
- att tydliggöra roll och ansvarsfördelning i specifika samarbets- och samverkansfrågor

Formella beslut om samarbete och samverkan samt beslut om enskild aktörs planering, finansiering och uppföljning av åtgärder inom sagda samarbete/samverkan ska hanteras i enlighet med de regler och krav som gäller för respektive aktör.

Ett rådgivande organ har inte beslutsrätt över kommunens verksamheter, processer och tjänstepersoner.

Rådgivande organ regleras genom Föreskrift

Varje rådgivande organ ska ha en föreskrift som reglerar det rådgivande organets ändamål och arbetssätt. Föreskriften ersätter tidigare reglemente och/eller arbetsordning.

Förslag till föreskrift för rådgivande organ upparbetas av respektive rådgivande organ och beslutas av ansvarig nämnd.

Av föreskrift ska följande framgå:

- Syfte med det rådgivande organet
- Tidsperiod som föreskriften gäller
- Sammansättning

- Organisation
- Arbetsformer
- Ekonomi/arvoden
- Ansvarig nämnd
- Val av ledamöter och ersättare

Föreskriften ska revideras i samband med ny mandatperiod. I samband med revideringen ska ansvarig nämnd även bedöma om rådets syfte, sammansättning och arbetsformer är ändamålsenliga och om behovet av det rådgivande organet kvarstår/är fortsatt relevant. Ansvarig nämnd har mandat att fastställa justeringar av föreskrift alternativt att föreslå kommunfullmäktige att rådet ska utgå.

Planering och uppföljning av det rådgivande organets verksamhet

Rådgivande organ kan inför kommande verksamhetsår upprätta planering över de aktiviteter det rådgivande organet avser genomföra. Planering anmäls därefter till ansvarig nämnd. Rådgivande organ ska inte upprätta en egen ekonomisk planering (budget).

Rådgivande organ kan, om det bedöms ändamålsenligt, i slutet på respektive verksamhetsår skriftligt redovisa de aktiviteter det rådgivande organet genomfört under året i form av en verksamhetsredogörelse. Det rådgivande organets verksamhetsredogörelse anmäls till ansvarig nämnd. Representanter för myndigheter, organisationer eller samarbetspartners ansvarar för att återrapportering sker till den organisation/myndighet/intressent representanten företräder i den omfattning det är möjligt.

Sammansättning av rådgivande organ

Det rådgivande organets syfte och ändamål bör vara styrande för rådets sammansättning

Ansvarig nämnd avgör utifrån rådets syfte/ändamål vilka aktörer som ska erbjudas delta i rådet samt hur många platser respektive aktör ska erbjudas.

Ett rådgivande organ kan bestå av förtroendevalda, representanter från näringsliv och intresseorganisationer, tjänstepersoner från Umeå kommun eller andra myndigheter och organisationer samt representanter från andra intressenter eller grupper som berörs av rådets arbete.

Respektive aktör som inbjuds att delta i det rådgivande organet har ansvar att utse den/de som ska representera aktören i det rådgivande organet. Respektive aktör har ansvar för att meddela vilken person/roll som är utsedd samt vem som utgör ersättare för denna person vid frånvaro. En ledamot i ett råd ska delta på rådets sammanträden. Om en ledamot inte kan delta, ska ersättare för denne inkallas i enlighet med rådets föreskrifter. Även om ordinarie ledamot är närvarande kan ersättare närvara vid rådets sammanträde för att ta del av information och överläggningar.

Ansvarig nämnd ska bland nämndens ledamöter utse de som ska utgöra ordförande och vice ordförande för det rådgivande organet samt tillse att tjänstepersoner i form av föredragande och sekreterare utses för de rådgivande organ som nämnden ansvarar för.

Arbetsformer

Mötesform och mötesfrekvens för rådgivande organ ska framgå i rådets föreskrift.

I rådets föreskrift ska det framgå hur och inom vilken tidsram kallelse och eventuella handlingar ska skickas till de som ingår i rådet.

Rådgivande organs sammanträden protokollförs inte, däremot ska minnesanteckningar föras och distribueras till de personer som ingår i det rådgivande organet. Minnesanteckningar ska publiceras på kommunens hemsida. Hantering av minnesanteckningar regleras med fördel i respektive rådgivande organs föreskrift.

Ersättning & arvode

Ansvarig nämnd/styrelse beslutar i föreskrifterna för rådet om ekonomisk ersättning ska utgå för deltagande på rådets möten och för deltagande i ev arbetsgrupper/referensgruppsmöten som rådet inrättar. Ekonomisk ersättning utgår i sådana fall enligt Arvodesreglemente för förtroendevalda i Umeå kommun. Arvode utgår ej till den som i roll av tjänsteperson i företag, intresseorganisation, statlig eller offentlig myndighet deltar i det rådgivande organet. Respektive deltagande kommunal nämnd/styrelse bär kostnad för egna ledamöters deltagande vid möte i rådgivande organ.

Uppföljning

Riktlinjen för Rådgivande organ i Umeå kommun ska aktualitets- och relevansprövas i enlighet med riktlinje för styrande dokument. Kommunstyrelsen är ansvarig för uppföljning och aktualitets- och relevansprövning av riktlinje för rådgivande organ.

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

§ 359

Diarienr: KS-2025/00976

Förslag rådgivande organ för samverkan LSS

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att inrätta ett rådgivande organ för samverkan enligt LSS § 15 p7

att utse individ- och familjenämnden till ansvarig nämnd för det rådgivande organets verksamhet och funktion, samt att individ- och familjenämndens reglemente kompletteras med ansvaret

att uppdra till individ- och familjenämnden att ta fram en föreskrift för det rådgivande organet i enlighet med gällande riktlinjer för rådgivande organ.

Ärendebeskrivning

Enligt LSS 15 § punkt 7 (Lag (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade) hör det till en kommuns uppgift att samverka med organisationer som företräder människor med omfattande funktionshinder. Ansvar för samverkan har formellt varit tilldelat Umeå kommuns funktionshinderråd (UFR). Under 2025 pågår arbete med att ta fram föreskrifter för UFR i enlighet med antagen riktlinje för rådgivande organ. Av reglemente för Umeå kommuns styrelse och nämnder framgår att Individ- och familjenämnden har i uppgift att fullgöra de uppgifter som en kommun ansvarar för enligt LSS.

Enligt förarbeten till LSS (prop 1992/93:159 s. 97-98, 185) ska samverkan möjliggöra att organisationer fortlöpande ges möjlighet att lämna förslag och att ge synpunkter på hur verksamheten enligt lagen läggs upp och bedrivs, så att huvudmannen tillförs viktiga kunskaper och åsikter. Vidare framgår att former för samverkan bör bestämmas av huvudmannen och organisationerna tillsammans.

Under 2025 har en gemensam arbetsgrupp bildats med representanter för Umeå kommun och representanter för intresseorganisationer enligt LSS. Det gemensamma arbetet har syftat till att ta fram förslag på forum och form för samverkan enligt LSS 15 § 7 punkten. Möjligheten att hantera LSS-samverkan i UFR har utretts i dialog med intresseorganisationerna, vilka efterfrågat separat hantering av samverkan enligt LSS.

I september 2025 har arbetsgruppen enats om att föreslå att inrätta ett rådgivande organ för LSS-samverkan som en del i att upprätta strukturer för samverkan.

Enligt Umeå kommuns riktlinje för rådgivande organ fastställer fullmäktige vilka rådgivande organ som ska inrättas i Umeå kommun samt vilken nämnd som ska tilldelas ansvar för organet. Eftersom individ- och familjenämnden genom reglemente fullgör kommunens uppgift enligt LSS avgränsas det rådgivande organets funktion till hur den verksamheten läggs upp och bedrivs.

Ansvarig nämnd har det övergripande ansvaret för det rådgivande organets verksamhet och funktion. Varje rådgivande organ ska ha en föreskrift som reglerar det rådgivande organets ändamål och arbetssätt. Förslag till föreskrift för rådgivande organ upparbetas av organet själv och beslutas av ansvarig nämnd.

Stadsledningskontorets bedömning
Stadsledningskontoret har inget att tillägga eller invända kring individ- och familjenämndens förslag.

Beslutsunderlag
IFN Protokoll per 22 oktober 2025 §232
Riktlinje för rådgivande organ

Beredningsansvariga
Dan Gideonsson

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning
Näringslivs- och arbetsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

Beslutet ska skickas till

Individ- och familjenämnden

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-20

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2025/00983

Fastställande av kreditlimiter, internbankspåslag samt borgensavgift för Umeå kommunkoncern 2026

Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

att för verksamhetsår 2026 bevilja en kreditlimit (inkl extern ansvarsförbindelse) på totalt 16 080 200 000 SEK för Umeå kommunkoncern varav 3 650 000 000 SEK för Umeå kommun, 12 339 900 000 SEK för bolag inom UKF-koncernen samt 90 300 000 SEK för övriga av kommunen direktägda företag och organisationer, allt enligt bifogad bilaga

att ingå borgen såsom för egen skuld för ansvarsförbindelser som anges avseende de bolag och upp till det belopp som anges som ”Total limit” i specifikation bilaga 1, jämte därpå löpande ränta och kostnader

att styrelsen i Umeå Kommunföretag AB, och i brådskande fall verkställande direktören, får omdisponera UKF-företagens limiter inom beslutad totallimit för UKF. Av kommunfullmäktige utsedd internbanksverksamhet får upplåna medel upp till ovan angivna maximala belopp

att bolagens internbankspåslag och borgensavgift för 2026 ska uppgå till totalt 0,45%.

Ärendebeskrivning
Umeå kommunkoncerns totala kreditlimit ökar med 222 300 000 SEK jämfört med förra året. Den främsta ökningen består i de pågående investeringar hos Umeå Energi och Umeva.

I enlighet med ”Regel och riktlinjer för finansiell verksamhet” gäller att styrelsen för Umeå Kommunföretag AB ska besluta om att tillstyrka maximala kreditnivåer för vart och ett av de företag som ingår i UKF-koncernen. Kommunfullmäktige ska enligt samma regelverk slutligen besluta om en maximal kreditnivå för hela kommunkoncernen, dvs för UKF-företagen, kommunen själv och av kommunen direktägda företag och

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00983

organisationer. I enlighet med dessa regler föreslås beviljande av koncernlimiter inklusive ansvarsförbindelser, enligt bifogad bilaga.

Beslutsunderlag

Bilaga 1: Kreditlimiter inkl. ansvarsförbindelser för Umeå kommunkoncern, 2026
Bilaga 2: Umeå kommunföretag protokoll 2025-11-03, nr 293, punkt 4:3
Bilaga 3: Limiter 2026 UKFs styrelse, punkt 4:3

Beredningsansvariga

Olof Jansson och Anna-Karin Nilsson

Beslutet ska skickas till
UKF

Förnamn, Efternamn	Anna-Karin Nilsson
Befattning	Portföljförvaltare

Bilaga 1. Kreditlimiter inkl. ansvarsförbindelser för Umeå kommunkoncern 2026

*Ansvarsförbindelserna kan förändras under året men får tillsammans med internbankslimiten aldrig överstiga den totala limiten

UKF	Borgen/garanti 2026*	Internbankslimit 2026	TOTAL limit 2026	TOTAL limit 2025	*Differens fg år*
Umeå Kommunföretag AB	360 000 000	307 200 000	667 200 000	667 200 000	*0*
Umeå Energi AB	406 000 000	2 094 000 000	2 500 000 000	2 300 000 000	*200 000 000*
AB Bostaden i Umeå	0	4 500 000 000	4 500 000 000	4 500 000 000	*0*
Umeå Vatten och Avfall AB	140 000	2 249 860 000	2 250 000 000	2 100 000 000	*150 000 000*
Infrastruktur i Umeå AB	0	850 000 000	850 000 000	990 000 000	*-140 000 000*
Umeå Hamn	0	1 100 000 000	1 100 000 000	1 080 000 000	*20 000 000*
Dåva Deponi och avfallscenter	32 000 000	1 100 000	33 100 000	33 100 000	*0*
Umeå Parkerings AB	0	20 000 000	20 000 000	20 000 000	*0*
Kompetensspridning i Umeå AB	0	0	0	2 000 000	*-2 000 000*
VB Museum AB, UKF 60%	0	35 000 000	35 000 000	35 000 000	*0*
Science Park, UKF 51%	0	300 000	300 000	1 000 000	*-700 000*
UKF, majoritetsägda bolag	**798 140 000**	**11 157 460 000**	**11 955 600 000**	11 728 300 000	***227 300 000***
Nolia AB, UKF 50%	0	10 000 000	10 000 000	10 000 000	*0*
Kvarken Link OY**, UKF 50%	370 000 000	0	370 000 000	370 000 000	*0*
Norrlandsoperan, UKF 40%	0	4 000 000	4 000 000	4 000 000	*0*
UKF, övriga bolag	**370 000 000**	**14 000 000**	**384 000 000**	384 000 000	***0***
Umeå kommunkoncerns pensionsstiftelse	0	300 000	300 000	300 000	*0*
UKF, övrigt	0	300 000	**300 000**	300 000	***0***
TOTALT UKF	**1 168 140 000**	**11 171 760 000**	**12 339 900 000**	12 112 600 000	***227 300 000***

**motsvarar EUR 35 000 000

Umeå kommun	Borgen/garanti 2026*	Internbankslimit 2026	TOTAL limit 2026	TOTAL limit 2025	*Differens fg år*
Umeå kommun	100 400 000	3 549 600 000	3 650 000 000	3 650 000 000	***0***

Umeå Folkets Husförening, UK 98%	0	95 000 000	90 000 000	95 000 000	*-5 000 000*
Umeå kommuns pensionsstiftelse	0	300 000	300 000	300 000	*0*
TOTALT Umeå kommun	100 400 000	3 644 900 000	**3 740 300 000**	3 745 300 000	-5 000 000

TOTALT Umeå kommunkoncern	**Borgen/garanti 2026***	**Internbankslimit 2026**	**TOTAL limit 2026**	**TOTAL limit 2025**	***Differens fg år***
Summa limiter Umeå kommunkoncern	1 268 540 000	14 816 660 000	**16 080 200 000**	**15 857 900 000**	*222 300 000*

Specifikation, ansvarsförbindelser

Umeå kommuns ansvarsförbindelser, lån utom internbanken	**Borgen/garanti 2026**
Umeå Kommunföretag AB	360 000 000
Umeå Vatten och Avfall AB	140 000
Umeå Energi AB	406 000 000
Dåva Deponi och avfallscenter	32 000 000
Kvarken Link OY**	370 000 000
Total intern borgen	**1 168 140 000**
Norrlands Etanolkraft (Umeå Energi)	41 000 000
Kasamark bygdegårdsförening	2 900 000
HSBs BRF Kuratorn	56 500 000
Total extern borgen	**100 400 000**
Summa ansvarsförbindelse Umeå kommun	**1 268 540 000**

TeamEngine E-Signing

Styrelseprotokoll nr **293**

PROTOKOLL fört vid sammanträde med styrelsen för Umeå Kommunföretag AB
Den 3 november 2025. 13:15 – 14:30.

Beslutande:	Hans Lindberg Anders Ågren Mattias Larsson Bore Sköld Tomas Wennström Elmer Eriksson
Ej närvarande:	Janet Ågren
Övriga närvarande:	Fredrik Lundberg Fredrik Forsell Jonas Wållberg VD Inab Lena Höök Gustafsson – Ekonomidirektör Umeå kommun

§ 1 **Sammanträdets öppnande**

Förklarade ordföranden Hans Lindberg sammanträdet öppnat varefter föredragningslistan fastställdes.

§ 2 **Val av protokolljusterare**

Beslöts att dagens protokoll skall justeras av Hans Lindberg och Anders Ågren.

§ 3 **Protokoll**

3:1 **Styrelseprotokoll**

Beslöts att lägga protokoll från styrelsens sammanträde 2025-10-06 (nr 292) till handlingarna.

§ 4 Lägesorientering koncernen

4:1 Bolagspresentation Inab – VD Jonas Wållberg

VD Jonas Wållberg – ny VD på Inab sedan den 1 maj år 2025 - informerade om ett antal aktuella frågor i Inab:

- Ny vision
- Bolagsordning och särskilda ägardirektiv
- Bolagets uppdrag
- Inriktningsmål
- Möjligheter och utmaningar

Det bildspel som visades under mötet har delgivits styrelsen.

Beslöts att lägga informationen till handlingarna.

4:2 Kollektivtrafik

4:2:1 Allmän information om kollektivtrafiken

Styrelsen informerades om svar på insändare i Västerbottens Kuriren som berör den genomförda upphandlingen av lokaltrafiken i Umeå.

Pågående process med betalsystemet i syfte att säkerställa en funktionalitet i enlighet med de förväntningar som finns hos upphandlande enhet och finansiärer.

Beslöts att lägga informationen till handlingarna.

4:2:2 Resandestatistik

Bra intäkter men resandet viker jämfört med utfallet innan det nya betalsystemet implementerades.

Beslöts att lägga informationen till handlingarna.

4:2:3 Sommartidtabell 2026

Förslaget innefattar en utökning på linje 2 under högsommartidtabellen. Utökningen ryms inom ramen för den fastställda budgeten.

UKF:s styrelse beslutar:
Att fastställa framarbetat förslag till sommartidtabell 2026.

4:3 **Beslut – Limiter kommunkoncernen 2026**

Umeå kommunföretags koncerns kreditlimiter ökar med 227 300 000 sek jämfört med förra året. Ökningen beror på investeringar hos Umeå Energi och Vakin.

UKF:s styrelse beslutar att föreslå kommunfullmäktige att besluta:
Att fastställa förslag till kreditlimiter för 2026.

4:4 **Beslut – Försäljning av aktier (direktjusteras)**

Kvarken Link OY är moderbolaget i den av Umeå och Vasa ägda rederikoncernen. Umeå kommunföretag äger 50 % och Vasa stad resterande 50 % av aktierna i Kvarken Link OY. Kvarken Link OY äger i sin tur 100 % av driftbolaget, NLC Ferry AB OY (Wasaline). Färjan, Aurora Botnia, kommer fortsatt att ägas av Kvarken Link OY och hyras ut till den nya operatören. Affären förutsätter godkännande av EIB, Europeiska investeringsbanken, där lånen för färjan ligger.

UKF:s styrelse beslutar:

Att uppdra åt Kvarken Link OY att sälja samtliga aktier i NLC Ferry AB OY (Business ID 2965226-4) till Stena Line Scandinavia AB (Business ID 556231-7825) i enlighet med bilagt affärsförslag, villkorat att Kommunfullmäktige tillstyrker försäljningen.
Att föreslå Kommunstyrelsen att tillstyrka försäljning av samtliga aktier enligt ovan.
Att föreslå Kommunfullmäktige att besluta om försäljning av samtliga aktier enligt ovan.
Att besluta om omedelbar justering av paragraf 4:4.

4:5 **Information – Pensionsstiftelse september 2025**

Utfall till och med september år 2025 fanns redovisat i de möteshandlingar som delgivits styrelsen inför sammanträdet.

Beslöts att lägga informationen till handlingarna.

4:6 **Rapport från VD**

VD gick igenom den VD-rapport som medföljde styrelsehandlingarna. Utöver denna information betonade VD det goda samarbetet med Umeå kommuns stadsdirektör.

Beslöts att lägga informationen till handlingarna.

/§ 5 **Övriga frågor**

5:1 **Nästa sammanträde 2025-12-01 kl 1315**

§6 **Sammanträdets avslutning**

Vid protokollet

Fredrik Lundberg

Justeras

Hans Lindberg Anders Ågren

Signatures for document with ID: 32921E4D-92D1-4E43-A376-745285616035.

Flik 4-3

Limitutrymme 2026

UKF:s styrelse tillstyrker för vidare beslut i KS/KF:

Att besluta om kreditlimiter för 2026

Bakgrund

Kreditlimiter till primärkommunen och samtliga bolag som är med i internbanken skall beslutas årligen.

Ärendebeskrivning

Umeå kommunföretags koncerns totala kreditlimit ökar med **227 300 000** SEK jämfört med förra året. Ökningen beror på investeringar hos Umeå Energi och Vakin.

I enlighet med ”Regel och riktlinjer för finansiell verksamhet” gäller att styrelsen för Umeå Kommunföretag AB ska besluta om att tillstyrka maximala kreditnivåer för vart och ett av de företag som ingår i UKF-koncernen och är medlemmar i internbanken. Kommunfullmäktige ska enligt samma regelverk slutligen besluta om en maximal kreditnivå för hela kommunkoncernen, dvs för UKF-företagen, kommunen själv och av kommunen direktägda företag och organisationer. I enlighet med dessa regler föreslås beviljande av koncernlimiter inklusive ansvarsförbindelser, enligt bifogad bilaga.

Beslutsunderlag

Bilaga 1: Kreditlimiter inkl. ansvarsförbindelser för UKF koncernen 2026

Kreditlimiter inkl. ansvarsförbindelser för UKF koncernen 2026

Ansvarsförbindelser får tillsammans med checklimit på Swedbank aldrig överstiga den totala beviljade limiten

UKF	Borgen 2026	Internbank 2026	TOTAL limit 2026	TOTAL limit 2025	*Differens fg år*
Umeå Kommunföretag AB	360 000 000	307 200 000	667 200 000	667 200 000	*0*
Umeå Energi AB	406 000 000	2 094 000 000	2 500 000 000	2 300 000 000	*200 000 000*
AB Bostaden i Umeå	0	4 500 000 000	4 500 000 000	4 500 000 000	*0*
Umeå Vatten och Avfall AB	140 000	2 249 860 000	2 250 000 000	2 100 000 000	*150 000 000*
Infrastruktur i Umeå AB	0	850 000 000	850 000 000	990 000 000	*-140 000 000*
Umeå Hamn	0	1 100 000 000	1 100 000 000	1 080 000 000	*20 000 000*
Dåva Deponi och avfallscenter	33 100 000	0	33 100 000	33 100 000	*0*
Umeå Parkerings AB	0	20 000 000	20 000 000	20 000 000	*0*
Kompetensspridning i Umeå AB (bara i fg år för jämförelse)	0	-	-	2 000 000	*-2 000 000*
VB Museum AB, UKF 60%	0	35 000 000	35 000 000	35 000 000	*0*
Science Park, UKF 51% (tas bort vid slutförd fusion)	0	300 000	300 000	1 000 000	*-700 000*
UKF, majoritetsägda bolag	799 240 000	**11 156 360 000**	**11 955 600 000**	11 728 300 000	***227 300 000***
Nolia AB, UKF 50%	0	10 000 000	10 000 000	10 000 000	*0*
Kvarken Link OY**, UKF 50%	370 000 000	0	370 000 000	370 000 000	*0*
Norrlandsoperan, UKF 40%	0	4 000 000	4 000 000	4 000 000	*0*
UKF, övriga bolag	370 000 000	**14 000 000**	**384 000 000**	384 000 000	***0***
Umeå kommunkoncerns pensionsstiftelse	0	300 000	300 000	300 000	*0*
UKF, övrigt	0	300 000	**300 000**	300 000	***0***
TOTALT UKF	1 169 240 000	11 170 660 000	**12 339 900 000**	12 112 600 000	***227 300 000***

**motsvarar EUR 35 000 000

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

§ 360

Diarienr: KS-2025/00983

Fastställande av kreditlimiter, internbankspåslag samt borgensavgift för Umeå kommunkoncern 2026

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att för verksamhetsår 2026 bevilja en kreditlimit (inkl extern ansvarsförbindelse) på totalt 16 080 200 000 SEK för Umeå kommunkoncern varav 3 650 000 000 SEK för Umeå kommun, 12 339 900 000 SEK för bolag inom UKF-koncernen samt 90 300 000 SEK för övriga av kommunen direktägda företag och organisationer, allt enligt bifogad bilaga

att ingå borgen såsom för egen skuld för ansvarsförbindelser som anges avseende de bolag och upp till det belopp som anges som ”Total limit” i specifikation bilaga 1, jämte därpå löpande ränta och kostnader

att styrelsen i Umeå Kommunföretag AB, och i brådskande fall verkställande direktören, får omdisponera UKF-företagens limiter inom beslutad totallimit för UKF. Av kommunfullmäktige utsedd internbanksverksamhet får upplåna medel upp till ovan angivna maximala belopp

att bolagens internbankspåslag och borgensavgift för 2026 ska uppgå till totalt 0,45%.

Ärendebeskrivning

Umeå kommunkoncerns totala kreditlimit ökar med 222 300 000 SEK jämfört med förra året. Den främsta ökningen består i de pågående investeringar hos Umeå Energi och Umeva.

I enlighet med ”Regel och riktlinjer för finansiell verksamhet” gäller att styrelsen för Umeå Kommunföretag AB ska besluta om att tillstyrka maximala kreditnivåer för vart och ett av de företag som ingår i UKF-koncernen. Kommunfullmäktige ska enligt samma regelverk slutligen besluta om en maximal kreditnivå för hela kommunkoncernen, dvs för UKF-företagen, kommunen själv och av kommunen direktägda företag och organisationer. I enlighet med dessa regler föreslås beviljande av koncernlimiter inklusive ansvarsförbindelser, enligt bifogad bilaga.

Beslutsunderlag

Bilaga 1: Kreditlimiter inkl. ansvarsförbindelser för Umeå kommunkoncern, 2026
Bilaga 2: Umeå kommunföretag protokoll 2025-11-03, nr 293, punkt 4:3
Bilaga 3: Limiter 2026 UKFs styrelse, punkt 4:3

Beredningsansvariga

Olof Jansson och Anna-Karin Nilsson

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Näringslivs- och arbetsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Beslutet ska skickas till
UKF

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-14

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2025/01030

Omtag för hemtjänstens avgiftsmodell

Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

att inhibera verkställigheten av kommunfullmäktiges beslut från november 2024 om höjning av hemtjänstavgifterna i två steg med start den 1 januari 2026, varvid nuvarande avgiftsnivåer kvarstår tills vidare *enligt äldrenämndens och individ- och familjenämndens likalydande förslag.*

Ärendebeskrivning
Kommunfullmäktige beslutade i november 2024 om nya avgifter för hemtjänsten. Sedan det beslutet har förutsättningarna dock delvis förändrats varpå äldrenämnden och individ- och familjenämnden föreslår kommunfullmäktige besluta enligt nedan:

Äldrenämndens förslag
att inhibera verkställigheten av kommunfullmäktiges beslut från november 2024 om höjning av hemtjänstavgifterna i två steg med start den 1 januari 2026, varvid nuvarande avgiftsnivåer kvarstår tills vidare.

Individ- och familjenämndens förslag 2025-10-22
att begära uppskov för verkställande av beslutad hemtjänsttaxa under tiden översyn genomförs. Uppskovet gäller tills att äldrenämnden och individ- och familjenämnden återkommer till kommunfullmäktige med ett nytt förslag till avgiftsmodell.

Individ- och familjenämndens förslag 2025-11-19
att inhibera verkställigheten av kommunfullmäktiges beslut från november 2024 om höjning av hemtjänstavgifterna i två steg med start den 1 januari 2026, varvid nuvarande avgiftsnivåer kvarstår tills vidare.

Stadsledningskontoret har inget att erinra mot förslagen.

Beslutsunderlag
IFN protokoll 2025-10-22.
ÄN protokoll 2025-11-20.
IFN protokoll 2025-11-19

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/01030

Beslutet ska skickas till
Individ- och familjenämnden
Äldrenämnden

Elin Pietroni
stadsdirektör

Tomas Jakobsson
kommunsekreterare

§ 236

Diarienr: IFN-2025/00295

Nämndinitiativ (S, MP) - Omtag för hemtjänstens avgiftsmodell

Beslut

Individ- och familjenämnden ger förvaltningen i uppdrag att genomföra en ny avgiftsöversyn för hemtjänsten. Den nya översynen ska ske i dialog med pensionärs- och funktionsrättsorganisationerna.

Individ- och familjenämnden ger förvaltningen i uppdrag att tillskriva fullmäktige för att begära uppskov för verkställande av beslutad hemtjänsttaxa under tiden översyn genomförs. Uppskovet gäller tills att äldrenämnden och individ- och familjenämnden återkommer till kommunfullmäktige med ett nytt förslag till avgiftsmodell.

Ärendebeskrivning

Följande initiativ föreligger från (S, MP):
Vid kommunfullmäktiges sammanträde i november 2024 fattades beslut om en höjning av hemtjänstavgifterna i två steg under 2026 och 2027. Den första höjningen ska träda i kraft i januari 2026. Beslutet motiverades med att avgifterna varit oförändrade under lång tid och att hemtjänstavgifterna i Umeå är långt under nivåerna i jämförbara kommuner – samtidigt som hemtjänsten och äldreomsorgen i Umeå stod inför stora ekonomiska utmaningar i likhet med jämförbara kommuner. För Umeås och norra Sveriges del tillkommer också en särskilt stor brist på arbetskraft, i synnerhet med de kompetenser som behövs för en trygg vård och omsorg.
Sedan beslutet har förutsättningarna dock delvis förändrats. Granskningar av utbetalda ersättningar till kommunala och privata utförare har lett till att resurser hämtats hem och det har under 2025 skett en minskning av antalet hemtjänsttagare. Efter fullmäktiges avgiftsbeslut 2024 har det också inletts ett omfattande reformarbete i hemtjänsten. Det pågår en omställning till ett nytt upphandlingssystem och en utredning av en ny modell med

ramtid för hemtjänstinsatser. Allt detta kan få betydelse för hur avgiftsuttaget lämpligen bör utformas. Många äldre och personer med funktionsnedsättning kämpar också fortsatt med små ekonomiska marginaler, vilket enligt vår mening kräver att avgiftshöjningen pausas och att den ekonomiska situationen för sårbara grupper analyseras ytterligare som ett led i framtagandet av en ny avgiftsmodell. Det är också av yttersta vikt att de överväganden som ligger till grund för en ny avgiftsmodell är förankrade i en dialog med pensionärs- och funktionsrättsorganisationerna.
Mot bakgrund av detta föreslår vi att:
-Individ- och familjenämnden ger förvaltningen i uppdrag att genomföra en ny avgiftsöversyn för hemtjänsten. Den nya översynen ska ske i dialog med pensionärs- och funktionsrättsorganisationerna.

-Individ- och familjenämnden ger förvaltningen i uppdrag att tillskriva fullmäktige för att begära uppskov för verkställande av beslutad hemtjänsttaxa under tiden översyn genomförs. Uppskovet gäller tills att äldrenämnden och individ- och familjenämnden återkommer till kommunfullmäktige med ett nytt förslag till avgiftsmodell.

Individ- och familjenämndens beslutsordning

Yrkande
Andreas Sellstedt (V), Veronica Kerr (KD), Igor Hell (M), Hanna Lundin-Jernberg (L) yrkar bifall till Lundgrens (S) och Hersis (MP) nämndsinitiativ.

Individ- och familjenämndens beslutsgång

Individ- och familjenämnden beslutar i enlighet med Lundgrens (S) och Hersis (MP) nämndsinitiativ.

Beslutsunderlag

Nämndinitiativ (S, MP) - Omtag för hemtjänstens avgiftsmodell

Beslutet ska skicka till
Ulrika Gustafsson, kvalitetschef
Simon Blomberg, ekonomichef

Umeå kommun
Äldrenämnden

Protokollsutdrag
2025-11-20

§ 159
Diarienr: ÄN-2025/00245

Återkoppling av nämndinitiativ (S, MP) - Omtag för hemtjänstens avgiftsmodell

Beslut

Äldrenämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta om att inhibera verkställigheten av kommunfullmäktiges beslut från november 2024 om höjning av hemtjänstavgifterna i två steg med start den 1 januari 2026, varvid nuvarande avgiftsnivåer kvarstår tills vidare.

Paragrafen justeras omedelbart.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutade i november 2024 att höja hemtjänstavgifterna i två steg från och med 2026 och 2027. Beslutet motiverades av lång tid utan avgiftsjustering, låga avgiftsnivåer i jämförelse med andra kommuner samt behovet av att stärka äldreomsorgens långsiktiga kompetensförsörjning.

På äldrenämnden den 23 oktober inkom ett nämndinitiativ från Socialdemokraterna och Miljöpartiet om en förnyad översyn av hemtjänstavgifterna. Initiativet innebär att avgiftshöjningen som beslutats av kommunfullmäktige 2024 föreslås pausas tills översynen är genomförd. Syftet med nämndinitiativet är att avvakta med den planerade avgiftshöjningen tills en förnyad översyn av hemtjänstavgifterna är genomförd. Översynen kan ge möjlighet till en tydligare och mer överskådlig avgiftskonstruktion och ska säkerställa att avgiftsnivåerna är socialt och ekonomiskt hållbara samt förankrade i dialog med pensionärs- och funktionsrättsorganisationer.

Sedan beslutet fattades har förutsättningarna delvis förändrats. Äldrenämndens budget bedöms inför 2026 vara i balans, vilket innebär att det, utifrån ekonomiska förutsättningar, är möjligt att avvakta med avgiftshöjningen.

Stor andel av insatser med låg omfattning avser insatser som tvätt, inköp, städ och hushållsgöromål. Avgiftshöjningens syfte var till stor del att effektivisera resursanvändningen inom äldreomsorgen genom att minska insatser med låg omfattning för att säkerställa att vård- och omsorgspersonalens kompetens används där den gör mest nytta. Utmaningarna med kompetensförsörjning inom äldreomsorgen kvarstår.

Utifrån ovan föreslås att verkställigheten av beslutet om avgiftshöjning inhiberas och att nuvarande avgiftsnivåer kvarstår tills översynen är genomförd och nytt förslag till avgiftsmodell har presenterats för kommunfullmäktige.

Beslutsunderlag

Nämndinitiativ - (S, MP) - Omtag för hemtjänstens avgiftsmodell
Protokollsutdrag äldrenämnden 2025-10-23 § 138

Beredningsansvariga

Sofia Westin, ekonomichef
Anna Karlander, kanslichef

Beslutet ska skickas till
Kommunstyrelsen

Umeå kommun
Individ- och familjenämnden

Protokollsutdrag
2025-11-19

§ 250

Diarienr: IFN-2025/00295

Nämndinitiativ (S, MP) - Omtag för hemtjänstens avgiftsmodell

Beslut

Individ- och familjenämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta:

Att inhibera verkställigheten av kommunfullmäktiges beslut från november 2024 om höjning av hemtjänstavgifterna i två steg med start den 1 januari 2026, varvid nuvarande avgiftsnivåer kvarstår tills vidare.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutade i november 2024 att höja hemtjänstavgifterna i två steg från och med 2026 och 2027. Beslutet motiverades av lång tid utan avgiftsjustering, låga avgiftsnivåer i jämförelse med andra kommuner samt behovet av att stärka äldreomsorgens långsiktiga kompetensförsörjning.

På individ- och familjenämndens sammanträde den 22 oktober inkom ett nämndinitiativ från Socialdemokraterna och Miljöpartiet om en förnyad översyn av hemtjänstavgifterna. Initiativet innebär att avgiftshöjningen som beslutats av kommunfullmäktige 2024 föreslås pausas tills översynen är genomförd. Syftet med nämndinitiativet är att avvakta med den planerade avgiftshöjningen tills en förnyad översyn av hemtjänstavgifterna är genomförd. Översynen kan ge möjlighet till en tydligare och mer överskådlig avgiftskonstruktion och ska säkerställa att avgiftsnivåerna är socialt och ekonomiskt hållbara samt förankrade i dialog med pensionärs- och funktionsrättsorganisationer.

Vid individ- och familjenämndens sammanträde 22 oktober beslutade nämnden att:

Individ- och familjenämnden ger förvaltningen i uppdrag att genomföra en
ny avgiftsöversyn för hemtjänsten. Den nya översynen ska ske i dialog med
pensionärs- och funktionsrättsorganisationerna.

Individ- och familjenämnden ger förvaltningen i uppdrag att tillskriva fullmäktige för att begära uppskov för verkställande av beslutad hemtjänsttaxa under tiden översyn genomförs. Uppskovet gäller tills att äldrenämnden och individ- och familjenämnden återkommer till kommunfullmäktige
med ett nytt förslag till avgiftsmodell.

Nu föreslås individ- och familjenämnden att ta ett förtydligande beslut avseende att -sats två i beslutet så att det harmoniserar med formuleringen i Äldrenämndens beslut.

Utifrån ovan föreslås att verkställigheten av beslutet om avgiftshöjning inhiberas och att nuvarande avgiftsnivåer kvarstår tills översynen är genomförd och nytt förslag till avgiftsmodell har presenterats för kommunfullmäktige.

Individ- och familjenämndens beslutsordning

Yrkande
Veronica Kerr (KD), Igor Hell (M) och Andreas Sellstedt (V), yrkar bifall till tjänsteskrivelsens förslag till beslut.

Individ- och familjenämndens beslutsgång

Individ- och familjenämnden beslutar i enlighet med tjänsteskrivelsens förslag till beslut.

Beslutsunderlag

Skrivelse-nämndinitiativ (S, MP)
Individ- och familjenämndens beslut 2025-10-22 § 236

Beredningsansvarig

Simon Blomberg, ekonomichef

Beslutet ska skickas till
Kommunstyrelsen

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Individ- och familjenämnden 2025-11-19

Ulrika Gustafsson, kvalitetschef
Simon Blomberg, ekonomichef

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

§ 361

Diarienr: KS-2025/01030

Omtag för hemtjänstens avgiftsmodell

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att inhibera verkställigheten av kommunfullmäktiges beslut från november 2024 om höjning av hemtjänstavgifterna i två steg med start den 1 januari 2026, varvid nuvarande avgiftsnivåer kvarstår tills vidare *enligt äldrenämndens och individ- och familjenämndens likalydande förslag.*

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutade i november 2024 om nya avgifter för hemtjänsten. Sedan det beslutet har förutsättningarna dock delvis förändrats varpå äldrenämnden och individ- och familjenämnden föreslår kommunfullmäktige besluta enligt nedan:

Äldrenämndens förslag

att inhibera verkställigheten av kommunfullmäktiges beslut från november 2024 om höjning av hemtjänstavgifterna i två steg med start den 1 januari 2026, varvid nuvarande avgiftsnivåer kvarstår tills vidare.

Individ- och familjenämndens förslag 2025-10-22

att begära uppskov för verkställande av beslutad hemtjänsttaxa under tiden översyn genomförs. Uppskovet gäller tills att äldrenämnden och individ- och familjenämnden återkommer till kommunfullmäktige med ett nytt förslag till avgiftsmodell.

Individ- och familjenämndens förslag 2025-11-19

att inhibera verkställigheten av kommunfullmäktiges beslut från november 2024 om höjning av hemtjänstavgifterna i två steg med start den 1 januari 2026, varvid nuvarande avgiftsnivåer kvarstår tills vidare.

Stadsledningskontoret har inget att erinra mot förslagen.

Beslutsunderlag

IFN protokoll 2025-10-22.
ÄN protokoll 2025-11-20.
IFN protokoll 2025-11-19.

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Näringslivs- och arbetsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Beslutet ska skickas till
Individ- och familjenämnden
Äldrenämnden

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-14

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2025/01028

Taxa enligt lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa

Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

att anta ändringarna i taxa enligt lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa i enlighet med förslaget

att ändringarna träder i kraft 2026-01-01.

Ärendebeskrivning
Miljö- och hälsoskyddsnämnden har till kommunfullmäktige överlämnat förslag om höjning av taxa i rubricerat ärende.

Umeå kommuns taxa enligt lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa fastställdes av kommunfullmäktige den 8 april 2010. Enligt taxan tas en fast avgift ut motsvarande 3 timmars handläggningstid för undersökning/inspektion. Den tid som idag läggs på förberedelser, resor, inspektion och slutlig handläggning av ärendet bedöms uppgå till 5 timmar jämfört med 3 timmar i nuvarande taxa. Anledningen till ökningen av tiden är att säkerhetsläget i Östersjön kräver att två handläggare genomför inspektionen jämfört med tidigare då inspektionen genomfördes av en handläggare. I samband med ändringen av taxan görs också en indexuppräkning av avgiftsbeloppet som gäller för 2025 till 2026 års taxenivå vilket innebär att taxan höjs från 1215 till 1253 kr/h.

Beslutsunderlag
MHN protokoll 2025-10-16, § 127
Taxan

Beslutet ska skickas till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Elin Pietroni
stadsdirektör

Tomas Jakobsson
kommunsekreterare

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/01028

Taxa enligt lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa

Kommunfullmäktiges beslut åååå-mm-dd, § X

Enligt 25 § lagen (2006:1570) om skydd mot internationella hot mot människors hälsa och 8 § förordningen (2007:156) om skydd mot internationella hot mot människors hälsa, får kommunen ta ut avgifter för undersökningar och åtgärder som avses i 17 och 23 §§ samma lag. Avgiften ska motsvara den faktiska kostnaden.

Inledande bestämmelser

1 § Denna taxa gäller för Miljö- och hälsoskyddsnämndens i Umeå kommun undersökningar och åtgärder enligt lagen (2006:1570) om skydd mot internationella hot mot människors hälsa, samt de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

2 § Avgiftsskyldig är ägaren till fartyget eller luftfartyget som är föremål för undersökningar eller åtgärder.

3 § Miljö- och hälsoskyddsnämnden får för varje kalenderår (avgiftsår) besluta att höja de i denna taxa antagna avgifterna med en procentsats som motsvarar de tolv senaste månadernas förändring i arbetskostnadsindex för tjänstemän (totalindex) räknat fram till den 1 oktober före avgiftsåret. Prisindex som tillämpas gäller för kommunal verksamhet (PKV) och publiceras av Sveriges kommuner och regioner (SKR) för att följa prisutvecklingen i samhället.

4 § Beslut om avgift enligt denna taxa fattas av miljö- och hälsoskyddsnämnden.

5 § Betalning av avgift enligt denna taxa ska ske till miljö- och hälsoskyddsnämnden. Betalning ska ske inom tid som anges i beslutet om avgift eller i räkning.

6 § Vid tillämpning av denna taxa är timtaxan 1253 kr per hel timme handläggningstid år 2026.

Med handläggningstid avses den sammanlagda tid som varje tjänsteman vid miljö- och hälsoskyddsnämnden har använt för förberedelser i ärendet, resa till och från undersökningen, kontakter med parter, samråd med experter och myndigheter, inspektioner, provtagning och kontroller i övrigt samt slutlig handläggning av ärendet.

7 § För undersökningar eller åtgärder som utförs vardagar mellan klockan 19.00 och 07.00, lördagar, söndagar, julafton, nyårsafton, påskafton eller helgdagar, tas en avgift ut som är 1,5 gånger högre än ordinarie avgift.

Undersökningsavgift

8 § För undersökning (inspektion) av fartyg enligt 23 § lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa tas en fast avgift ut motsvarande 5 timmars handläggningstid.

Avgift för åtgärder

9 § För åtgärder enligt 17 § eller 23 § lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa, tas avgift ut i form av timavgift för den faktiskt nedlagda handläggningstiden samt en avgift motsvarande den faktiska kostnaden för använt material. Timavgift tas ut för varje påbörjad halv timme nedlagd handläggningstid.

Om miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdrar till annan att utföra sanerings- och skyddsåtgärder debiteras den avgiftsskyldige den faktiska kostnaden för åtgärderna.

Överklaganden

10 § Av 32 § lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa följer att beslut om avgift gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet, samt att beslut om avgift överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

§ 127
Ärendenr: 2025-5418

Uppdatering av taxa enligt lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att kommunfullmäktige beslutar att

1. anta ändringarna i taxa enligt lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa i enlighet med förslaget, med en redaktionell ändring av § 3 i föreslagen taxa.
2. ändringarna träder i kraft 2026-01-01.

Reservation
Mikael Thyni (M), Gabriel Farrysson (M), Mats Granath (M) och Julia Algotsson (C) reserverar sig mot beslutet till förmån för Moderaternas förslag.

Ärendebeskrivning

Umeå kommuns taxa enligt lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa fastställdes av kommunfullmäktige den 8 april 2010. Enligt taxan tas en fast avgift ut motsvarande 3 timmars handläggningstid för undersökning/inspektion. Den tid som idag läggs på förberedelser, resor, inspektion och slutlig handläggning av ärendet bedöms uppgå till 5 timmar jämfört med 3 timmar i nuvarande taxa. Anledningen till ökningen av tiden är att säkerhetsläget i Östersjön kräver att två handläggare genomför inspektionen jämfört med tidigare då inspektionen genomfördes av en handläggare. I samband med ändringen av taxan görs också en indexuppräkning av avgiftsbeloppet som gäller för 2025 till 2026 års taxenivå vilket innebär att taxan höjs från 1215 till 1253 kr/h.

Tillsyn enligt lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa
På begäran från fartyg eller deras skeppsmäklare kontrollerar Umeå kommun fartyg i Umeå hamn med avseende på förekomst av internationella hot mot människors hälsa. Hot som kan vara aktuella är till exempel nya eller återkommande smittsamma sjukdomar (pandemier), antimikrobiell resistens (antibiotikaresistenta bakterier), hot mot livsmedelssäkerhet och dricksvatten (smittade livsmedel). Kommunen utfärdar så kallade saneringsintyg angående att åtgärder mot sådana hot antingen har vidtagits eller inte behöver vidtas Intygen förnyas var sjätte månad.

Kontrollen kan också innebära att åtgärder behöver vidtas. Åtgärder kan dessutom vara aktuella när det gäller luftfartyg eftersom Umeå inte bara är karantänshamn utan även karantänsflygplats. Till sådana hamnar och flygplatser kan fartyg respektive luftfartyg dirigeras i händelse av misstänkt internationellt hot mot människors hälsa.

Kontroll kan även ske utan ovanstående begäran, om misstanke finns om att ett internationellt hot förekommer eller om ett giltigt saneringsintyg inte kan visas upp för myndigheter i hamnen, men är ytterst sällsynt.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-10-08
Uppdaterad Taxa enligt lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa.

Beredningsansvariga

Nils Gilenstam, Enhetschef
Joakim Linder, Miljöinspektör

Yrkanden på sammanträdet

Andreas Sjögren (S) yrkar enligt tjänsteskrivelsen, med en redaktionell ändring i § 3. Meningen *Basmånad för indexuppräkning är oktober månad 2025* stryks.

Mikael Thyni (M) yrkar att prisindex för kommunal verksamhet (PKV) för oktober månad ska användas vid indexuppräkningen till 2026 års taxa.

Beslutsgång

Ordförande ställer de två förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar i enlighet med tjänsteskrivelsen, med redaktionell ändring.

Beslutet ska skickas till

Kommunstyrelsen

Bilagor

Uppdaterad Taxa enligt lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa.

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

§ 358

Diarienr: KS-2025/01028

Taxa enligt lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta ändringarna i taxa enligt lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa i enlighet med förslaget

att ändringarna träder i kraft 2026-01-01.

Ärendebeskrivning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har till kommunfullmäktige överlämnat förslag om höjning av taxa i rubricerat ärende.

Umeå kommuns taxa enligt lagen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa fastställdes av kommunfullmäktige den 8 april 2010. Enligt taxan tas en fast avgift ut motsvarande 3 timmars handläggningstid för undersökning/inspektion. Den tid som idag läggs på förberedelser, resor, inspektion och slutlig handläggning av ärendet bedöms uppgå till 5 timmar jämfört med 3 timmar i nuvarande taxa. Anledningen till ökningen av tiden är att säkerhetsläget i Östersjön kräver att två handläggare genomför inspektionen jämfört med tidigare då inspektionen genomfördes av en handläggare. I samband med ändringen av taxan görs också en indexuppräkning av avgiftsbeloppet som gäller för 2025 till 2026 års taxenivå vilket innebär att taxan höjs från 1215 till 1253 kr/h.

Beslutsunderlag

MHN protokoll 2025-10-16, § 127
Taxan

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Umeå kommun **Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-11-25

Näringslivs- och arbetsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Beslutet ska skickas till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-12-01

Kommunstyrelsens
näringslivs- och arbetsutskott

Diarienr: KS-2025/01085

Utbetalning av partistöd 2026

Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

att betala ut partistöd för 2026 enligt bilaga 1.

Ärendebeskrivning
Beslut om att betala ut partistöd ska fattas av kommunfullmäktige minst en gång per år (kommunallagen 4 kap 32 §).

Umeå kommunfullmäktige har i samband med att reglerna senast antogs (2022-11-28, § 205) beslutat att ramen för partistödet räknas upp årligen med index om 1 %. Bilaga 3 och 4.

Partistöd 2026
Politiska sekreterarnas budget 2026 har indexerats med 3,7 % som är den genomsnittliga nivåhöjningen av utfall av kommunens avtal under föregående år. Budgeten för *Partistöd* och *Utbildningsbudgeten* 2026 har indexerats med 1 %. Bilaga 1

Redovisning av partistödets nyttjande 2024
Samtliga partier i kommunfullmäktige har före det stipulerade sista datumet 2025-06-30 inkommit med redovisning av partistöd inklusive granskningsrapport för 2024. Dessa anmäldes till kommunfullmäktige 2025-08-25, § 158, diarienummer: KS-2025/00099-14. Bilaga 2.

Redovisning av partistödets nyttjande 2025
Redovisning av 2025 års partistöd ska vara inskickade till ksdiarium@umea.se senast 2026-06-30. Mall för redovisning av partistödets nyttjande samt mall för granskningsrapport bifogas. Bilaga 5 och 6

Beslutsunderlag

- Bilaga 1 Partistöd 2026 (indexuppräknade)
- Bilaga 2 KF-protokoll 2025-08-25, § 158 - Anmälningsärenden
- Bilaga 3 Regler för partistöd, antagna 2022-11-28

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/01085

- Bilaga 4 KF-protokoll 2022-11-28 - Ekonomiskt stöd till partier i Umeå kommun (partistöd)
- Bilaga 5 Mall för partistödets nyttjande redovisning
- Bilaga 6 Mall för granskningsrapport

Beredningsansvariga

Åsa Sjöström
Tomas Jakobsson

Beslutet ska skickas till

Therese Stellén

Beslut och bilagorna 1, 5 och 6 skickas till: Samtliga politiska partier i kommunfullmäktige

Elin Pietroni
stadsdirektör

Tomas Jakobsson
kommunsekreterare

Partistöd 2026

Budget 2025	5 493 500
Budget 2026	5 548 400
Grundstöd	*1 553 552*
Mandatstöd	*3 994 848*

Parti	Mandat	Grundstöd	Mandatstöd	Partistöd
Socialdemokraterna	24	172 617	1 475 021	1 647 638
Centerpartiet	5	172 617	307 296	479 913
Moderaterna	12	172 617	737 510	910 127
Liberalerna	3	172 617	184 378	356 994
Miljöpartiet	4	172 617	245 837	418 454
Kristdemokraterna	2	172 617	122 918	295 535
Vänsterpartiet	9	172 617	553 133	725 750
Arbetarpartiet	2	172 617	122 918	295 535
Sverigedemokraterna	4	172 617	245 837	418 454
Totalt	**65**	**1 553 552**	**3 994 848**	**5 548 400**

Utbildningsbudget 2026

Budget 2025	307 600
Budget 2026	310 700
Grundstöd	0
Mandatstöd	310 700

Parti	Mandat	Grundstöd	Mandatstöd	Utbildningsbudget
Socialdemokraterna	24	0	114 720	114 720
Centerpartiet	5	0	23 900	23 900
Moderaterna	12	0	57 360	57 360
Liberalerna	3	0	14 340	14 340
Miljöpartiet	4	0	19 120	19 120
Kristdemokraterna	2	0	9 560	9 560
Vänsterpartiet	9	0	43 020	43 020
Arbetarpartiet	2	0	9 560	9 560
Sverigedemokraterna	4	0	19 120	19 120
Totalt	**65**	**0**	**310 700**	**310 700**

Budget Politiska sekreterare 2026	
Budget 2025	4 930 200
Budget 2026	5 112 600
Grundstöd	1 687 158
Mandatstöd	3 425 442

Parti	Mandat	Grundstöd 25%	Mandatstöd	Budget polsek.
Socialdemokraterna	24	187 462	1 264 779	1 452 241
Centerpartiet	5	187 462	263 496	450 958
Moderaterna	12	187 462	632 389	819 851
Liberalerna	3	187 462	158 097	345 559
Miljöpartiet	4	187 462	210 796	398 258
Kristdemokraterna	2	187 462	105 398	292 860
Vänsterpartiet	9	187 462	474 292	661 754
Arbetarpartiet	2	187 462	105 398	292 860
Sverigedemokraterna	4	187 462	210 796	398 258
Totalt	**65**	**1 687 158**	**3 425 442**	**5 112 600**

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2025-08-25

§ 158

Diarienr: KS-2025/00099

Anmälningsärenden 2025-08-25

Motioner

Motion 19/2025: Pausa den storskaliga tillsynen av enskilda avlopp i Umeå; Elmer Eriksson (M). Diarienummer KS-2025/00683.

Motion 20/2025: Utred flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt; Anders Sellström (KD). Diarienummer KS-2025/00704.

Motion 21/2025: Det behövs fler ställplatser för husvagnar och husbilar i Umeå; Anders Ågren (M), Mattias Larsson (C), Hanna Lundin Jernberg (L), Veronica Kerr (KD). Diarienummer KS-2025/00705.

Motion 22/2025: Åtgärder mot antisemitismen i Umeås skolor; Hanna Lundin Jernberg (L) och Anders Norqvist (L).

Motion 23/2025: Inrätta en Mini-Maria mottagning i Umeå; Hanna Lundin Jernberg (L)

Motion 24/2025: Testa innan du köper – välfärdsteknik för en tryggare vardag; Veronica Kerr (KD)

Redovisning av partistödets nyttjande och revisionsrapport 2024

Diarienummer: KS-2025/00512
Arbetarpartiets redovisning
Centerpartiets redovisning
Kristdemokraternas redovisning
Liberalernas redovisning
Miljöpartiets redovisning
Moderaternas redovisning
Socialdemokraternas redovisning

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunfullmäktige 2025-08-25

Sverigedemokraternas redovisning
Vänsterpartiets redovisning

Statistikrapporter ej verkställda beslut

Lagen om särskilt stöd för vissa funktionshindrade (LSS): individ- och familjenämnden 2025-06-15, § 155. Diarienummer: KS-2025/00027-3

Socialtjänstlagen (SoL): Individ- och familjenämnden 2025-06-18, § 154. Diarienummer: KS-2025/00027-2

UMEÅ KOMMUN

Regler för kommunalt partistöd i Umeå kommun

Dokumenttyp: Regler/föreskrifter	
Dokumentansvarig: Kommunledningsstaben	**Beslutsdatum:** 2014-11-24, rev. 2019-03-25, Rev. 2022-11-28, § 205
Beslutad av: Kommunfullmäktige	**DNR:** KS-2014/00985

I kommunallagen (2017:725) finns de grundläggande bestämmelserna om kommunalt partistöd.

I Umeå kommun ska därutöver följande gälla.

1 § Rätt till partistöd

Det lokala partistödet utgår till partier som är representerade i enlighet med vad som föreskrivs i 4 kap. 29 § kommunallagen.

2 § Grundstöd och mandatstöd

Partistödet består av
- ett grundstöd 28% av anslaget, som uppgår till om X kronor per parti och år, samt
- ett mandatstöd 72% av anslaget, som uppgår till Y kronor per mandat och år.

3 § Fördelning av partistöd

Vid fördelningen av partistöd beaktas endast mandat för vilken en vald ledamot är fastställd enligt 14 kap vallagen (2005:837).

Partistöd utgår inte efter det att representationen upphört.

Överskott får flyttas till nästkommande år och över mandatperioden och ska behandlas som inteckning i kommunens eget kapital.

Eventuellt uppkommet underskott regleras under innevarande mandatperiod.

4 § Redovisning och granskning

En mottagare av partistöd årligen ska lämna en skriftlig redovisning som visar att partistödet har använts för det ändamål som anges i 4 kap. 29 § första stycket kommunallagen. Till redovisningen ska fogas ett granskningsintyg av partiet utsedd granskare.

5 § Årlig utbetalning

Partistöd betalas ut årligen senast under januari månad det år partistödet avser efter beslut av fullmäktige.

Har redovisning och granskningsrapport enligt 4 kap. 31 § andra stycket kommunallagen inte lämnats in till kommunstyrelsen inom föreskriven tid utbetalas inget stöd för nästkommande år.

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2022-11-28

§ 205

Diarienr: KS-2014/00985

Ekonomiskt stöd till partier i Umeå kommun (partistöd)

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att revidera *Regler för kommunalt partistöd* så att partistödet består av:
- ett grundstöd 28% av anslaget, som uppgår till om X kronor per parti och år, samt
- ett mandatstöd 72% av anslaget, som uppgår till Y kronor per mandat och år.

att ramen för partistödet räknas årligen upp med index om 1%.

att partistöd för 2023 betalas ut enligt bilaga.

Ärendebeskrivning

Regler för partistöd antogs i kommunfullmäktige 2014 och reviderades senast 2019. Beslut om fördelning av grundstöd och mandatstöd behöver ske inför den nya mandatperioden. Grundstödet ökas från 12% till 28%.

Beslutsunderlag

Regler för kommunalt partistöd.
Stöd till partier.

Beredningsansvariga

Lena Höök Gustafsson
Johan Gammelgård

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Näringslivs- och arbetsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Umeå kommun **Protokollsutdrag**
Kommunfullmäktige 2022-11-28

Kommunstyrelsens beslutsordning

Yrkanden

Hans Lindberg (S) – bifall till näringslivs- och arbetsutskottets förslag.
Lars Forsgren (SD) - att lägga slå ihop utbildning, politiska sekreterare inklusive eventuella avgifter och partistöd med syftet att enbart dela ut partistöd.
-att avsluta anställningar av politiska sekreterare.
-att minska partistöd med 30% efter en i hopslagning av samtliga stöd till partier.

Propositionsordning som godkänns

Ordföranden ställer bifall till näringslivs- och arbetsutskottets förslag mot bifall till Lars Forsgrens yrkanden. Kommunstyrelsen bifaller näringslivs- och arbetsutskottets förslag.

Reservation

Lars Forsgren (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Kommunfullmäktiges beslutsordning

Följande yttrar sig: Maria Nilsson, Mikael Berglund och Davis Kaza

Yrkanden

Maria Nilsson (SD) – Bifall till:

- att slå ihop utbildning, politiska sekreterare inklusive eventuella avgifter och partistöd med syftet att enbart dela ut partistöd.
- att avsluta anställningar av politiska sekreterare.
- att minska partistöd med 30% efter en i hopslagning av samtliga stöd till partier.

Mikael Berglund (S) – Bifall till kommunstyrelsens förslag.

Propositionsordning som godkänns

Kommunstyrelsens förslag *mot* Maria Nilssons (SD) förslag. Ordföranden finner att kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsens förslag.

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2022-11-28

Beslutet ska skickas till
De politiska partierna i kommunfullmäktige

Rutin för redovisning av partistödet

Redovisningen av partistödet från Umeå kommun ska vara utformad enligt följande;

- Partistödets omfattning för det aktuella året.
- Redogörelse för hur partistödet har använts för att stärka partiets ställning i den kommunala demokratin.
- Om överföring av partistödet har skett till andra delar av partiorganisationen ska eventuell motprestation anges.
- Redovisningen ska vara undertecknad av behörig företrädare för partiet.
- Granskningsrapporten från granskare, som partiet utsett, ska tydligt intyga att **partiets redovisning** ger en rättvisande bild av hur partistödet har använts och att de uppgifter som partiet redovisar är korrekta. Granskarens namn och kontaktuppgifter ska tydligt framgå.
- Redovisning och tillhörande granskningsrapport ska ha inkommit till Umeå kommun senast den 30 juni året efter det år som redovisningen avser.

[Skriv text]

Mall för redovisning av partistödets nyttjande

Parti	
År	
Erhållet partistöd	
Vid överföring av partistöd till andra delar av partiorganisationen, ange summa samt motprestation	Summa: Motprestation:
Redogörelse för partistödets nyttjande	

_____

Datum och ort

_____

x

x Underskrift från behörig företrädare för partiet

[Skriv text]

x Underskrift från behörig företrädare för partiet

Granskningsrapport

Till kommunfullmäktige, Umeå kommun

Som vald revisor i partiet X har jag granskat hur partiet X har nyttjat erhållet partistöd under året 20xx.

Min granskning har utgått från partiets X:s redovisning för nyttjande av partistöd samt partiets ekonomiska redovisning som underlag för detta.

Enligt min bedömning har partiet X nyttjat erhållet partistöd från Umeå kommun i enlighet med vad som anges 4 kap, 29 § kommunallagen.*

_____

Ort och datum

_____

Revisor partiet X

Kommunalt partistöd
4 kap. 29 § Kommunallagen, Kommuner och regioner får ge ekonomiskt bidrag och annat stöd till politiska partier för att stärka deras ställning i den kommunala demokratin (partistöd).