

Kallelse

2025-02-13

Fyrbodals kommunalförbund Förbundsdirectionen

Datum: Torsdagen den 13 februari kl. 09.00 – 16.30

Plats: Kaserngården 3 B plan 3 i Uddevalla, konferensrum Generalen/Översten

Anmälan om deltagande krävs inte. Förhindrad ledamot ansvarar för att meddela detta till sin ersättare samt att bifoga kallelsen. Kan varken ordinarie ledamot eller ersättare närvara vid mötet, meddelas detta till kommunalförbundets kansli, telefon 0522-44 08 20, alternativt e-post: kansli@fyrbodals.se Vid behov av specialkost ska detta anmälas i god tid i förväg.

OBS! Möte genomförs fysiskt men vid behov går det att delta på distans via Microsoft Team. Detta behöver anmälas tre dagar före mötet till carina.winberg-borgh@fyrbodals.se

Ort	Ledamöter	Ersättare
Bengtsfors	Stig Bertilsson (M)	Per Eriksson (S)
Dals-Ed	Andreas Nilsson (M)	Per-Erik Norlin (S)
Färgelanda	Ulla Börjesson (S)	Christoffer Wallin (SD)
Lysekil	Jan-Olof Johansson (S)	Ulf Hanstål (M)
Mellerud	Ludwig Mossberg (M)	Ulf Rexefjord (SD)
Munkedal	Louise Skaarnäs (SD)	Lisa Kettil (S)
Orust	Catharina Bråkenhielm (S)	Lars Larsson (C)
Sotenäs	Therése Mancini (S)	Eva Abrahamsson (M)
Strömstad	Kent Hansson (S)	Fredrik Eriksson (SD)
Tanum	Liselotte Fröjd (M)	Oskar Josefsson (S)
Trollhättan	Peter Eriksson (M)	Ricky Karlsson (KD)
Trollhättan	Sofia Andersson Dharsani (S)	Monica Hanson (S)
Uddevalla	Martin Pettersson (SD)	Christer Hasslebäck (UP)
Uddevalla	Ingemar Samuelsson (S)	Jarmo Uusitalo (MP)
Vänersborg	Benny Augustsson (S)	Mats Andersson (C)
Vänersborg	Henrik Harlitz (M)	Lena Eckerbom Wendel (M)
Åmål	Michael Karlsson (M)	Ove Kaye (SD)

Tjänstepersoner

Anna Lärk Ståhlberg, förbundsdirektör
Carina Wiberg Borgh, sekreterare/ chef verksamhetsstöd
Michael Johansson, chef för Regional utveckling
Titti Andersson, bitr. förbundsdirektör
Morgan Ahlberg, infrastrukturstrateg
Christel Thuresson, energi och näringslivsstrateg
Malin Zetterman, ekonomiansvarig
Andreas Borg, kommunikationsansvarig
Cecilia Sandberg, kompetensförsörjningsstrateg
Tobias Källqvist, miljö- och klimatstrateg

Gäster

Roland Mattsson, Sotenäs vice ordförande i Västra Fyrbodals gymnasieskola

Sara Arvenberg, förvaltningschef Strömstad
Katarina Levenby, förvaltningschef Lysekil
Anders Carlberg, VGR
Göran Isberg, oberoende utredare för VGR och kommunerna i Västra Götaland

DAGORDNING

ÄRENDE 1 - Upprop och val av justerare kl. 09,00	4
ÄRENDE 2 - Fastställande av dagordningen	5
ÄRENDE 3 – Ordförande och förbundsdirektör informerar kl. 09,05-09,25	6
ÄRENDE 4 – Förbundsövergripande ekonomi kl. 09,25-09,45	7
ÄRENDE 5 – Fördelning rambudget för delregionala utvecklingsmedel (DRUM) 2025 kl. 09,45-10,00 .	8
ÄRENDE 6 – Revidering av arvodesreglemente kl. 10,00-10,05.....	9
ÄRENDE 7 – Naturbruksavtal kl. 10,15-11,00.....	10
ÄRENDE 8 – Tema Regional Utveckling kl. 11,00-11,10	11
ÄRENDE 9 – Ställningstaganden rörande revidering av regional infrastrukturplan kl. 11,10-12,10.....	12
ÄRENDE 10 – Finansiering av gång- och cykelvägar med medel ur den förstärkta satsningen till stråk kl, 11,10-12,10.....	14
ÄRENDE 11 – Remissversion av inriktningsdokument för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen kl. 11,10-12,10	16
ÄRENDE 12 – Remissvar angående förslag till nytt Trafikförsörjningsprogram för perioden 2026–2029 kl. 11,10-12,10.....	17
ÄRENDE 13 – Remissvar angående förslag till Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor kl. 11,10-12,10	18
ÄRENDE 14 – Aktuella infrastrukturärenden kl. 11,10-12,10.....	19
ÄRENDE 15 – Energiförsörjning – aktuellt läge kl. 13,15-14,00	20
ÄRENDE 16 - Politisk referensgrupp för Inriktningsdokument elektrifieringsomställning och energiförsörjning kl. 14,10-14,15	21
ÄRENDE 17 - Ny logotyp för Business Region Väst kl. 14,15-14,30.....	22
ÄRENDE 18 – Cirkulära textilflöden i Västra Götaland kl. 15,00-15,15	23
ÄRENDE 19 – Västra Fyrbodals gymnasieskola i samverkan kl.15,15-15,45	24
ÄRENDE 20 – Delegationsbeslut kl. 15,45	25
ÄRENDE 21 – Övrigt kl. 15,50	26
ÄRENDE 22 – Nästa möte	27

ÄRENDE 1 - Upprop och val av justerare kl. 09,00

Förslag till beslut

Direktionen väljer Catarina Bråkenhielm (S) till justerare. Justeringen äger rum 2025-02-17, digitalt

Sammanfattning

Till justerare föreslås Catarina Bråkenhielm (S) till justerare. Justeringen äger rum 2025-02-17, digitalt

ÄRENDE 2 - Fastställande av dagordningen

Förslag till beslut

Direktionen fastställer dagordningen.

Sammanfattning

ÄRENDE 3 – Ordförande och förbundsdirektör informerar kl. 09,05-09,25

Förslag till beslut

Direktionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning

- Den regionala kontexten - BHU, SRO och VästKom samt Västgruppen och Västsvensk samling
- Fyrbodals – ett axplock av nuläget
- Aktuellt på Fyrbodals kommunalförbund
- Svar på inkomna frågor

ÄRENDE 4 – Förbundsövergripande ekonomi kl. 09,25-09,45

Förslag till beslut

Direktionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning

Malin Zetterman, ekonomiansvarig är föredragande.

- Nuläge
- Förbundets finansiering 2025
- Pågående projekt 2025
- Verksamheter 2025

ÄRENDE 5 – Fördelning rambudget för delregionala utvecklingsmedel (DRUM) 2025 kl. 09,45-10,00

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen att anta rambudget för delregionala utvecklingsmedel (DRUM) 2025 i enlighet med denna tjänsteskrivelse.

Sammanfattning

Miljö- och regionutvecklingsnämnden (MRU) avsätter tillsammans med Kulturnämnden (KUN) medel till budget för delregional utveckling att förvaltas av kommunalförbunden i regionen. Medlen avsätts under förutsättning att kommunerna bidrar med minst lika mycket.

För 2025 avsätter Västra Götalandsregionen (VGR) upp till 11,05 miljoner kronor, fördelat på MRU 9 mnkr och KUN 2,05 mnkr. Av dessa medel är 0,5 miljoner kronor att anse som förstudiemedel där ingen medfinansiering från kommunerna krävs.

Under det remissförfarande som skedde under hösten 2024 meddelade Uddevalla kommun att de inte hade för avsikt att medverka i DRUM-samarbetet under 2025 varför budgetförslaget och tidplanen föll. Uddevallas budgeterade del av den totala finansieringen uppgick till 2.1 miljoner kronor. Totalt minskar därmed Fyrbodals kommunalförbunds DRUM-budget för 2025 med 4.2 miljoner kronor.

Den 20 december 2024 hölls ett extrainsatt arbetsutskott där det beslutades att:

- Arbetsutskottet beslutar att finansiera uppkommit underskott, 4,2 mkr, i budget 2025 för delregionala utvecklingsmedel (DRUM) genom att ta i anspråk tidigare års DRUM-budgetar icke in-tecknade medel (6,5 mkr).
- Arbetsutskottet beslutar att Uddevalla inte kan delta i några nätverk, projekt eller verksamheter som finansieras helt eller delvis genom delregionala medel under 2025.

Runt årsskiftet 2024/25 har nytt budgetförslag för 2025 tagits fram, baserat på dessa nya förutsättningar.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-01-08

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår Direktionen att anta rambudget för delregionala utvecklingsmedel (DRUM) 2025 i enlighet med denna tjänsteskrivelse.

Beslutet skickas till

Michael Johansson, chef regional utveckling

Fördelning rambudget för delregionala utvecklingsmedel (DRUM) 2025

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår Direktionen att anta rambudget för delregionala utvecklingsmedel (DRUM) 2025 i enlighet med denna tjänsteskrivelse.

Sammanfattning

Miljö- och regionutvecklingsnämnden (MRU) avsätter tillsammans med Kulturnämnden (KUN) medel till budget för delregional utveckling att förvaltas av kommunalförbunden i regionen. Medlen avsätts under förutsättning att kommunerna bidrar med minst lika mycket.

För 2025 avsätter Västra Götalandsregionen (VGR) upp till 11,05 miljoner kronor, fördelat på MRU 9 mkr och KUN 2,05 mkr. Av dessa medel är 0,5 miljoner kronor att anse som förstudiemedel där ingen medfinansiering från kommunerna krävs.

Under det remissförfarande som skedde under hösten 2024 meddelade Uddevalla kommun att de inte hade för avsikt att medverka i DRUM-samarbetet under 2025 varför budgetförslaget och tidplanen föll. Uddevallas budgeterade del av den totala finansieringen uppgick till 2.1 miljoner kronor. Totalt minskar därmed Fyrbodals kommunalförbunds DRUM-budget för 2025 med 4.2 miljoner kronor.

Den 20 december 2024 hölls ett extrainsatt arbetsutskott där det beslutades att:

- Arbetsutskottet beslutar att finansiera uppkommit underskott, 4,2 mkr, i budget 2025 för delregionala utvecklingsmedel (DRUM) genom att ta i anspråk tidigare års DRUM-budgetar icke in-tecknade medel (6,5 mkr).
- Arbetsutskottet beslutar att Uddevalla inte kan delta i några nätverk, projekt eller verksamheter som finansieras helt eller delvis genom delregionala medel under 2025.

Runt årsskiftet 2024/25 har nytt budgetförslag för 2025 tagits fram, baserat på dessa nya förutsättningar.

Beskrivning av ärendet

Miljö- och regionutvecklingsnämnden (MRU) avsätter tillsammans med Kulturnämnden (KUN) medel till budget för delregional utveckling att förvaltas av kommunalförbunden i regionen. Medlen avsätts under förutsättning att kommunerna bidrar med minst lika mycket.

För 2025 avsätter Västra Götalandsregionen (VGR) upp till 11,05 miljoner kronor, fördelat på MRU 9 mkr och KUN 2,05 mkr under förutsättning att kommunerna bidrar med lika mycket medel. Av dessa medel är 0,5 miljoner kronor att anse som förstudiemedel där ingen medfinansiering från kommunerna krävs.

Den kommunala medfinansieringen per invånare fastställs slutgiltigt per den 1 november 2024 utifrån befolkningens mängd enligt följande beräkning:

Regionalt stöd (10.55 mkr samt eventuell indexuppräknings) / befolkningens mängd (i Fyrbodal per den 1 november 2024).

Modellen är densamma som tidigare år och har tidigare inneburit att varje medlemskommun medfinansierat med cirka 37 kronor per invånare. Utifrån SCBs befolkningsstatistik gör Fyrbodals kommunalförbund bedömningen att kostnaden kommer att ligga i paritet med tidigare år.

Fyrbodals direktions ska innan oktober månads utgång besluta om budgeten för de delregionala utvecklingsmedlen år 2025. Under det remissförfarande som skedde under hösten 2024 meddelade Uddevalla kommun att de inte hade för avsikt att medverka i DRUM-samarbetet under 2025 varför budgetförslaget och tidplanen föll. Uddevallas budgeterade del av den totala finansieringen uppgick till 2.1 miljoner kronor. Totalt minskar därmed Fyrbodals kommunalförbunds DRUM-budget för 2025 med 4.2 miljoner kronor.

Den 20 december 2024 hölls ett extrainsatt arbetsutskott där det beslutades att:

- Arbetsutskottet beslutar att finansiera uppkommit underskott, 4,2 mkr, i budget 2025 för delregionala utvecklingsmedel (DRUM) genom att ta i anspråk tidigare års DRUM-budgetar icke in-tecknade medel (6,5 mkr).
- Arbetsutskottet beslutar att Uddevalla inte kan delta i några nätverk, projekt eller verksamheter som finansieras helt eller delvis genom delregionala medel under 2025 .

Runt årsskiftet 2024/25 har nytt budgetförslag för 2025 tagits fram, baserat på dessa nya förutsättningar.

Bedömning och synpunkter

Externa och interna projekt, tjänsteköp och utlysningar ska tydligt kopplas till Kommunalförbundets Verksamhetsplan 2024–2026 inklusive Näringslivsstrategi Business region Väst 2030 samt Regional utvecklingsstrategi 2030, Klimat 2030 och Kulturstrategi 2030.

Förslaget till rambudget följer överenskommelsen som tecknats mellan Västra Götalandsregionen och medlemskommunerna i Fyrbodals kommunalförbund och de avtal som är tecknade.

Enligt överenskommelsen mellan regionen och Fyrbodals kommunalförbund förväntas medlen:

- Bidra till lokalt och delregionalt inflytande och engagemang i det regionala utvecklingsarbetet (utifrån kommunernas förutsättningar och möjligheter).
- Bidra till nyttänkande och konkreta projekt som främjar en hållbar regional utveckling och bidrar till att lösa aktuella samhällsutmaningar i Västra Götaland.
- Bidra till flernivåsamverkan mellan kommun, delregion och region. Insatser ska samskapas.
- Stimulera satsningar som utgår från lokala behov.
- Medlens primära syfte är att nå ut till aktörer delregionalt.
- Förbundet ska alltid undersöka om andra finansieringsverktyg och uppväxling av medlen är möjliga.

Medfinansiering av delregionalt innovationsstödsystem ska föregås av gemensam dialog kring samfinansiering.

Under höstens möten, i både arbetsutskott och direktion, har det blivit tydligt att det finns ett önskemål från medlemskommunerna om att ligga kvar på nuvarande nivå av DRUM-finansieringen det vill säga 37 kr/per invånare. Rambudgeten bygger på detta ställningstagande.

Rambudget för delregionala utvecklingsmedel (DRUM):

Intäkter DRUM 2025	Belopp (tkr)	Förändring/förklaring
Kommunernas finansiering (37kr/invånare)	7 961	Summa exkl. Uddevalla
VGR motfinansiering	7 961	
Förstudiemedel (VGR)	500	
Intäkter 2025	16 422	
anspråkta ej förbrukade medel från tidigare år	4 200	AU beslut 20 dec
Totala DRUM-medel att tillgå 2025	20 622	

Kostnader DRUM 2025	Belopp (tkr)	Förändring/förklaring
Funktioner	4 390	
Kompetensstrateg	900	-100
Klimat- & miljöstrateg	900	-100
Kulturstrateg	900	-100
Näringslivsstrateg	900	-100
Administration DRUM	290	
Projekt- & finansieringsstrateg	500	Oförändrat mot tidigare förslag
Verksamheter/avtal	7 450	
Kompetensplattform	2 000	Oförändrat mot tidigare förslag
Business Region Väst	3 000	Oförändrat mot tidigare förslag, 500tkr av dessa nyttjas för medfinansiering av projekt VEGO
Verksamhetsbidrag Innovatum Science Park	2 400	-600
Medlemskap SERN	50	Beslut i direktionen
Ej anspråkstagna medel 2025 års pott/Uttlysning	4 082	Utrymme att finansiera nya projekt
Förstudiemedel	500	
Pågående projekt som löper in 2025	4 200	Tas från ej anspråkstagna medel tidigare år
Totala kostnader DRUM 2025	20 622	

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-01-08

Ansvarig tjänsteperson

Michael Johansson, chef Regional utveckling

Fyrbodals kommunalförbund

Beslutet expedieras till:

Medlemskommunerna

projektekonom@fyrbodals.se

ÄRENDE 6 – Revidering av arvodesreglemente kl. 10,00-10,05

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår att direktionen beslutar att anta arvodesreglemente enligt nedan samt att det gäller fr o m 2025-01-01 – tills vidare:

Ordförande i Fyrbodals kommunalförbund erhåller årlig ersättning med 1,2 prisbasbelopp.

Förtroendevalda revisorer erhåller timarvode och reseersättning som följer Uddevalla kommuns "Riktlinjer för ekonomisk ersättning till förtroendevalda".

Sammanfattning

Kansliet har gjort en årlig översyn av arvode till de förtroendevalda och direktionen har varje år tagit ett nytt beslut för innevarande år.

Tidigare års arvode till ordförande har sett ut enligt nedan:

2012-2014	0,5 prisbasbelopp
2015-2021	2,0 prisbasbelopp
2022	100 800 kr i årsarvode
2023-2024	1,2 prisbasbelopp

2023 gjordes en jämförelse med hur ordförandena i Boråsregionen samt Skaraborg arvoderades och man fann då att ordföranden hade 0,35 prisbasbelopp respektive 0,5 prisbasbelopp i arvode.

Kansliet förslag är att direktionen kvarstår med ersättningen till ordföranden motsvarande 1,2 prisbasbelopp¹ samt att de förtroendevalda revisorer erhåller timarvode och reseersättning som följer Uddevalla kommuns "Riktlinjer för ekonomisk ersättning till förtroendevalda". Detta ska gälla tills vidare och nya beslut tas vid behov.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-01-16

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår att direktionen beslutar att anta arvodesreglemente enligt nedan samt att det gäller fr o m 2025-01-01 – tills vidare:

Ordförande i Fyrbodals kommunalförbund erhåller årlig ersättning med 1,2 prisbasbelopp.

Förtroendevalda revisorer erhåller timarvode och reseersättning som följer Uddevalla kommuns "Riktlinjer för ekonomisk ersättning till förtroendevalda".

Beslutet skickas till

Diariet

Peter Eriksson, ordförande

Förtroendevalda revisorer

¹ 2025 års prisbasbelopp 58 800 kr

Revidering av arvodesreglemente

Förslag till beslut

Direktionen beslutar att anta arvodesreglemente enligt nedan samt att det gäller fr o m 2025-01-01 – tills vidare:

Ordförande i Fyrbodals kommunalförbund erhåller årlig ersättning med 1,2 prisbasbelopp. Detta uppdateras årligen.

Förtroendevalda revisorer erhåller timarvode och reseersättning som följer Uddevalla kommuns "Riktlinjer för ekonomisk ersättning till förtroendevalda".

Sammanfattning

Kansliet har tidigare gjort en årlig översyn av arvode till de förtroendevalda och direktionen har varje år tagit ett nytt beslut för innevarande år.

Tidigare års arvode till ordförande har sett ut enligt nedan:

2012-2014	0,5 prisbasbelopp
2015-2021	2,0 prisbasbelopp
2022	100 800 kr i årsarvode
2023-2024	1,2 prisbasbelopp

2023 gjordes en jämförelse med hur ordförandena i Boråsregionen samt Skaraborg arvoderades och man fann då att ordföranden hade 0,35 prisbasbelopp respektive 0,5 prisbasbelopp i arvode.

Kansliet förslag är att direktionen kvarstår med ersättningen till ordföranden motsvarande 1,2 prisbasbelopp¹ samt att de förtroendevalda revisorer erhåller timarvode och reseersättning som följer Uddevalla kommuns "Riktlinjer för ekonomisk ersättning till förtroendevalda". Detta ska gälla tills vidare och nya beslut tas vid behov.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-01-16

¹ 2025 års prisbasbelopp 58 800 kr

Handläggare av ärendet

Carina Wiberg Borgh
Chef verksamhetsstöd

Beslutet skickas till

Ordförande
Revisionen
Personaladministratör

ÄRENDE 7 – Naturbruksavtal kl. 10,15-11,00

Förslag till beslut

Direktionen har tagit del av informationen

Sammanfattning

Anders Carlberg (strateg VGR) och Göran Isberg (oberoende utredare för kommunerna och VGR) informerar om status i utredningen om hur ett kommande naturbruksavtal kan se ut mellan VGR och kommunerna inom Västra Götaland.

ÄRENDE 8 – Tema Regional Utveckling kl. 11,00-11,10

Förslag till beslut

Direktionen har tagit del av informationen

Sammanfattning

Michael Johansson, chef regional utveckling, gör en introduktion till dagens tema – Regional Utveckling.

ÄRENDE 9 – Ställningstaganden rörande revidering av regional infrastrukturplan kl. 11,10-12,10

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta om att förorda fortsatt kommunal medfinansiering av cykelvägar längs det statliga vägnätet, med de föreslagna ändringarna om att framtagande av vägplan samt eventuella kostnadsökningar bekostas av regional plan.

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta om att, i framtagandet av ny regional infrastrukturplan, i första hand prioritera ett nytt namngivet objekt i enlighet med tidigare beslutad bristlista.

Sammanfattning

För närvarande pågår revidering av regional transportinfrastrukturplan. Den nya reviderade planen ska gälla för åren 2026–2037. Fyrbodals kommunalförbund fattade beslut om inspel till alternativgenereringen den 26 september 2024. Därefter har tre scenarier tagits fram för fördelning av medel. De olika scenarierna presenterades på direktionsmötet 5 december 2024.

Förslaget till ny ram för regional plan väntas presenteras i januari eller februari 2025, i samband med regeringens direktiv till Trafikverket. När denna skrivelse upprättas har direktivet ännu inte tillkännagivits. Förslaget till beslut utgår därför från det mest troliga scenariot, att den regionala planen utökas med cirka 20 procent. Inom ramen för detta scenario finns tre förslag till fördelning av medel, vilka alla tre bedöms ligga i linje med förbundets prioriteringar avseende cykelåtgärder och det mindre vägnätet.

Det som kommunalförbundet nu behöver fatta beslut om är huruvida ett nytt namngivet objekt ska prioriteras före andra satsningar. Fyrbodals kommunalförbund fick inte in något nytt namngivet objekt vid förra planrevideringen, samtidigt som förbundets bristlista innehåller 13 olika objekt. Då det finns ett intresse av att komma vidare med objekten på bristlistan föreslås att ett sådant objekt – i mån av tillgängliga medel - prioriteras före andra satsningar.

Dessutom behöver förbundet ta ställning till två förslag rörande förändrad modell för finansiering av cykelvägar längs statligt vägnät. Det ena förslaget innebär att dagens modell med kommunal medfinansiering behålls, men med förändringen att hela vägplanekostnaden bekostas av regional plan liksom eventuella fördyringar. Det andra förslaget innebär att regional plan tar 100 procent av kostnaderna för cykelvägar längs statligt vägnät.

Av de två alternativen till förändrad finansieringsmodell föreslås alternativet med fortsatt kommunal medfinansiering, men med de föreslagna förändringarna rörande vägplan och riskfördelning. Detta alternativ innebär sänkta och förutsägbara kostnader för kommunerna samtidigt som kommunerna genom medfinansieringen tillförsäkras sig fortsatt inflytande i hur medlen prioriteras. Alternativet med 100 procent statlig finansiering av cykelvägar skulle

– om inga nya medel skjuts till – leda till att potten för cykelvägar halveras jämfört med i dag.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-01-13

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta om att förorda fortsatt kommunal medfinansiering av cykelvägar längs det statliga vägnätet, med de föreslagna ändringarna om att framtagande av vägplan samt eventuella kostnadsökningar bekostas av regional plan.

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta om att, i framtagandet av ny regional infrastrukturplan, i första hand prioritera ett nytt namngivet objekt i enlighet med tidigare beslutad bristlista.

Beslutet skickas till

Morgan Ahlberg, infrastrukturstrateg

Ställningstaganden rörande revidering av regional infrastrukturplan

Förslag till beslut

Att direktionen beslutar om att förorda fortsatt kommunal medfinansiering av cykelvägar längs det statliga vägnätet, med de föreslagna ändringarna om att framtagande av vägplan samt eventuella kostnadsökningar bekostas av regional plan.

Att direktionen beslutar om att, i framtagandet av ny regional infrastrukturplan, i första hand prioritera ett nytt namngivet objekt i enlighet med tidigare beslutad bristlista.

Sammanfattning

För närvarande pågår revidering av regional transportinfrastrukturplan. Den nya reviderade planen ska gälla för åren 2026–2037. Fyrbodals kommunalförbund fattade beslut om inspel till alternativgenereringen den 26 september 2024. Därefter har tre scenarier tagits fram för fördelning av medel. De olika scenarierna presenterades på direktionsmötet 5 december 2024.

Förslaget till ny ram för regional plan väntas presenteras i januari eller februari 2025, i samband med regeringens direktiv till Trafikverket. När denna skrivelse upprättas har direktivet ännu inte tillkännagivits. Förslaget till beslut utgår därför från det mest troliga scenariot, att den regionala planen utökas med cirka 20 procent. Inom ramen för detta scenario finns tre förslag till fördelning av medel, vilka alla tre bedöms ligga i linje med förbundets prioriteringar avseende cykelåtgärder och det mindre vägnätet.

Det som kommunalförbundet nu behöver fatta beslut om är huruvida ett nytt namngivet objekt ska prioriteras före andra satsningar. Fyrbodals kommunalförbund fick inte in något nytt namngivet objekt vid förra planrevideringen, samtidigt som förbundets bristlista innehåller 13 olika objekt. Då det finns ett intresse av att komma vidare med objekten på bristlistan föreslås att ett sådant objekt – i mån av tillgängliga medel - prioriteras före andra satsningar.

Dessutom behöver förbundet ta ställning till två förslag rörande förändrad modell för finansiering av cykelvägar längst statligt vägnät. Det ena förslaget innebär att dagens modell med kommunal medfinansiering behålls, men med förändringen att hela vägplanekostnaden bekostas av regional plan liksom eventuella fördyringar. Det andra förslaget innebär att regional plan tar 100 procent av kostnaderna för cykelvägar längst statligt vägnät.

Av de två alternativen till förändrad finansieringsmodell föreslås alternativet med fortsatt kommunal medfinansiering, men med de föreslagna förändringarna rörande vägplan och riskfördelning. Detta alternativ innebär sänkta och förutsägbara kostnader för kommunerna samtidigt som kommunerna genom medfinansieringen tillförsäkras sig fortsatt inflytande i hur medlen prioriteras. Alternativet med 100 procent statlig finansiering av cykelvägar skulle – om inga nya medel skjuts till – leda till att potten för cykelvägar halveras jämfört med i dag.

Bakgrund

För närvarande pågår revidering av regional transportinfrastrukturplan. Planen för Västra Götalandsregionen ingår i den nationella planen för transportinfrastruktur. Planen sträcker sig över 12 år och revideras vart fjärde år. Den nya reviderade planen ska gälla för åren 2026–2037.

Fyrbodals kommunalförbund fattade beslut om inspel till alternativgenereringen den 26 september 2024. Därefter har Västra Götalandsregionen i samråd med de fyra delregionerna tagit fram tre scenarier för fördelning av medel i regional plan, beroende på hur stor ekonomisk ram som kommer att avsättas till den regionala planen i Västra Götaland. De olika scenarierna presenterades på direktionsmötet 5 december 2024.

Förslaget till ny ram för regional plan väntas presenteras i januari eller februari 2025, i samband med regeringens direktiv till Trafikverket om att upprätta en ny infrastrukturplan. När denna skrivelse upprättas har direktivet ännu inte tillkännagivits. Förslaget till beslut utgår därför från det mest troliga scenariet, att den regionala planen utökas med cirka 20 procent, vilket skulle innebära att det finns 750 miljoner kronor att fördela på nya satsningar. Inom detta scenarie har tre alternativ till fördelning tagits fram:

- Cykel och trafiksäkerhet: Pottorna för cykel respektive mindre vägnätet utökas med 375 miljoner kronor vardera.
- Fokus trimningsåtgärder: Cykelpotten utökas med 200 miljoner kronor, mindre vägnätet med 150 miljoner kronor, och varje delregion får 100 miljoner kronor att fördela efter egna prioriteringar.
- Delregional prioritering: Varje delregion får 190 miljoner kronor att fördela.

Beskrivning av ärendet

Fyrbodals kommunalförbund fattade den 26 september 2024 beslut om inspel till revidering av regional plan. Det inspelet innehöll i sammanfattning:

- Det behöver finns tillräckliga medel för medfinansiering av järnvägsåtgärder.

- Medel till gång- och cykelåtgärder behöver utökas. Regelverket för utbyggnad av cykelvägar behöver ses över.
- I nuvarande plan finns en förstärkt satsning för vägar till stråk i Fyrbodalsregionen. Det finns en potential i den här typen av satsningar, men samverkan behöver utvecklas för att hitta snabbare beslutsprocesser.
- Fyrbodalsregionen har en glesbygdsprofil där det mindre vägnätet har en stor betydelse.
- För att nå målen kring konkurrenskraft och fossiloberoende behöver insatser göras för att stärka överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.
- Fyrbodalsregionens transportbehov upphör inte vid regiongränsen.

De olika alternativ till fördelning som tagits fram under processen med alternativgenerering ligger väl i linje med kommunalförbundets önskemål rörande mer medel till gång- och cykelåtgärder, mer medel till det mindre vägnätet, samt förändrat regelverk för utbyggnad av cykelvägar längs statligt vägnät.

Namngivet objekt

Inom ramen för de scenarier och alternativ som tagits fram under alternativgenereringen behöver kommunalförbundet ta beslut om huruvida ett nytt namngivet objekt ska prioriteras före utökning av potterna för cykel, det mindre vägnätet eller en ny förstärkt satsning.

Kommunalförbundet har för närvarande två kandidater till nya namngivna objekt. Dessa är i prioritetsordning:

- Väg 171/162, Gläborg-Kungshamn där mötesfri väg föreslagits för en eller två etapper av sträckan Gläborg-Hallinden.
- Väg 173, Färgelanda-Frändefors, där standardhöjning föreslagits på sträckan Stigen-Rådanefors.

Diskussioner pågår för närvarande mellan berörda parter rörande lämpliga åtgärder på sträckan Gläborg-Hallinden, där två andra aktuella åtgärder utreds, dels ombyggnation av det så kallade "Vann-krysset", dels byte av vägbro över Lysekilsbanan.

Ny modell för finansiering av cykelvägar längs statligt vägnät

Under revideringen av regional plan har behovet lyfts av en förändrad modell för finansiering av cykelvägar längs statligt vägnät. Den nuvarande modellen innebär att cykelvägar längs statliga vägar finansieras till hälften från regional plan och till hälften med kommunal medfinansiering. Eftersom kostnaderna ofta blir högre än projekterat innebär denna modell bland annat en osäkerhet för kommunerna rörande storleken på den slutliga medfinansieringen, samt en omständlig procedur med omförhandlade avtal på grund av kostnadsökningar. Modellen har även

kritiserats utifrån att den leder till höga kostnader för kommunerna, men tanke på att det handlar om utbyggnad av statlig infrastruktur.

Inom ramen för revideringsarbetet har två alternativa modeller tagits fram, som båda förenklar avtalsskrivningen och leder till lägre kostnader för kommunerna:

Med kommunal medfinansiering

- Regional infrastrukturplan finansierar vägplanen
- Kommunal medfinansiering med 50 procent av uppskattad byggkostnad.
- Regional infrastrukturplan står för risken.

Utan kommunal medfinansiering

- Regional infrastrukturplan finansierar 100 procent
- Om det inte avsätts mer medel till regionala cykelvägar i infrastrukturplanen minskar mängden byggd cykelväg.

Bedömning och synpunkter

Namngivet objekt

Fyrbodals kommunalförbund fick inte in något nytt namngivet objekt vid förra planrevideringen samtidigt som den så kallade bristlistan, som rymmer förbundets kandidater till namngivna objekt, innehåller 13 olika objekt och i stora drag har sett oförändrat ut de senaste cirka 20 åren.

Då det finns ett starkt intresse av att komma vidare med de högst prioriterade objekten på bristlistan, och då inget nytt objekt kom med i förra planrevideringen, föreslås att ett sådant objekt – i mån av tillgängliga medel - prioriteras före andra satsningar för Fyrbodalsregionens vidkommande i den pågående revideringen av regional plan.

Ny modell för finansiering av cykelvägar längs statligt vägnät

Av de två alternativen till förändrad finansieringsmodell föreslås alternativet med fortsatt kommunal medfinansiering, men med de föreslagna förändringarna rörande vägplan och förutsägbara kostnader.

Den föreslagna modellen innebär sänkta kostnader för kommunerna i och med att vägplan och eventuella fördyringar betalas av regional plan. Kostnaderna för vägplan kan vid mindre cykelvägsprojekt utgöra upp till 50 procent av de totala kostnaderna. Dessutom kommer kommunerna att få en på förhand bestämd kostnad för cykelvägen då regional plan föreslås bekosta eventuella fördyringar. Samtidigt behålls modellen med en viss kommunal

medfinansiering, vilket är rimligt med tanke på att cykelvägar ofta har en lokal nytta, och då en viss medfinansiering leder till en tydligare prioritering av objekt. Genom en medfinansiering tillförsäkras sig kommunerna även ett fortsatt inflytande i hur medel till cykelvägar prioriteras och fördelas.

Modellen som betyder 100 procent statlig finansiering av cykelvägar leder – om inga nya medel skjuts till – att potten för cykelvägar halveras jämfört med i dag. Då det redan i dag är många fler önskemål om medel ur cykelpotten än vad som kan beviljas skulle detta leda till en ännu hårdare konkurrens och att ännu färre cykelvägar kommer att byggas. Dessutom kan prioriteringen av cykelvägar bli svår då önskelistan på cykelvägar kan bli mycket stor då ingen kommunal medfinansiering längre krävs. Risken finns även för minskat inflytande över prioriteringar och fördelning av medel när hela finansieringen tas via regional plan.

Förslaget har beretts av lilla beredningen inom tjänstepersonsnätverket för infrastruktur och kollektivtrafik. Samtliga kommuners representanter i nätverket har fått möjlighet att inkomma med synpunkter rörande förslagen till ändrat regelverk för cykelpotten. Förslaget har färdigställts av Fyrbodals kommunalförbund för beslut av förbundsdirektionen den 13 februari 2025.

Ansvarig tjänsteperson

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

ÄRENDE 10 – Finansiering av gång- och cykelvägar med medel ur den förstärkta satsningen till stråk kl, 11,10-12,10

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta att samma princip rörande kommunal medfinansiering som gäller för den regionala cykelpotten även gäller för cykelåtgärder som finansieras av den förstärkta satsningen för vägar till stråk i regional infrastrukturplan.

Sammanfattning

I regional plan för transportinfrastruktur 2022–2033 finns 120 miljoner kronor avsatta i en förstärkt satsning "till stråk" för Fyrbodalsregionen. Förbundsdirektionen beslutar om medel ur den förstärkta satsningen. Direktionen har sedan tidigare beslutat de objekt som inte kunde finansieras vid fördelningen av mindre vägnätspotten 2019 bör stå på tur, under förutsättning att de ryms inom de nya vägledande principerna för den förstärkta satsningen.

Förbundsdirektionen fick en första rapport om arbetet med den förstärkta satsningen i februari 2023. Sedan dess har arbetet med listan fortsatt i samråd med Trafikverket och berörda kommuner. Under arbetets gång har det visat sig att flera kommuner önskar parallell gång- och cykelbana som åtgärd i stället för mer traditionella vägåtgärder. Det finns inga hinder att använda medlen till gång- och cykelvägar, men vanligtvis hanteras gång- och cykelvägar längs statliga vägar genom den så kallade cykelpotten i regional infrastrukturplan där åtgärder kräver kommunal medfinansiering med 50 procent.

För åtgärder som finansieras av den förstärkta satsningen finns formellt sett inte något krav på kommunal medfinansiering, oavsett åtgärd. Däremot finns det fördelar med ett enhetligt regelverk för finansieringen av gång- och cykelvägar. Om vissa gång- och cykelvägar, som prioriterats inom ramen för mindre vägnätspotten, skulle få 100 procent statlig finansiering, medan andra gång- och cykelvägar som hanterats via den ordinarie cykelpotten skulle avkrävas 50 procent kommunal medfinansiering skulle detta leda till svåra avväganden om vilka objekt som ska få medel ur vilken pott och därmed en stor risk för upplevd orättvisa. Av bland annat dessa skäl föreslås samma princip gälla när det kommer till att bygga gång- och cykelvägar med finansiering ur den särskilda satsningen som gäller för medel ur cykelpotten.

Förslaget har beretts av tjänstepersonsnätverket för infrastruktur och kollektivtrafik, samt färdigställts av Fyrbodals kommunalförbund för beslut av förbundsdirektionen den 13 februari 2025.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-01-07

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta att samma princip rörande kommunal medfinansiering som gäller för den regionala cykelpotten även gäller för cykelåtgärder som finansieras av den förstärkta satsningen för vägar till stråk i regional infrastrukturplan.

Beslutet skickas till
Morgan Ahlberg, infrastrukturstrateg

Finansiering av gång- och cykelvägar med medel ur den förstärkta satsningen till stråk

Förslag till beslut

Att direktionen beslutar att samma princip rörande kommunal medfinansiering som gäller för den regionala cykelpotten även gäller för cykelåtgärder som finansieras av den förstärkta satsningen för vägar till stråk i regional infrastrukturplan.

Sammanfattning

I regional plan för transportinfrastruktur 2022–2033 finns 120 miljoner kronor avsatta i en förstärkt satsning ”till stråk” för Fyrbodalsregionen. Förbundsdirektionen beslutar om medel ur den förstärkta satsningen. Direktionen har sedan tidigare beslutat de objekt som inte kunde finansieras vid fördelningen av mindre vägnätspotten 2019 bör stå på tur, under förutsättning att de ryms inom de nya vägledande principerna för den förstärkta satsningen.

Förbundsdirektionen fick en första rapport om arbetet med den förstärkta satsningen i februari 2023. Sedan dess har arbetet med listan fortsatt i samråd med Trafikverket och berörda kommuner. Under arbetets gång har det visat sig att flera kommuner önskar parallell gång- och cykelbana som åtgärd i stället för mer traditionella vägåtgärder. Det finns inga hinder att använda medlen till gång- och cykelvägar, men vanligtvis hanteras gång- och cykelvägar längs statliga vägar genom den så kallade cykelpotten i regional infrastrukturplan där åtgärder kräver kommunal medfinansiering med 50 procent.

För åtgärder som finansieras av den förstärkta satsningen finns formellt sett inte något krav på kommunal medfinansiering, oavsett åtgärd. Däremot finns det fördelar med ett enhetligt regelverk för finansieringen av gång- och cykelvägar. Om vissa gång- och cykelvägar, som prioriterats inom ramen för mindre vägnätspotten, skulle få 100 procent statlig finansiering, medan andra gång- och cykelvägar som hanterats via den ordinarie cykelpotten skulle avkrävas 50 procent kommunal medfinansiering skulle detta leda till svåra avväganden om vilka objekt som ska få medel ur vilken pott och därmed en stor risk för upplevd orättvisa. Av bland annat dessa skäl föreslås samma princip gälla när det kommer till att bygga gång- och cykelvägar med finansiering ur den särskilda satsningen som gäller för medel ur cykelpotten.

Förslaget har beretts av tjänstepersonsnätverket för infrastruktur och kollektivtrafik, samt färdigställts av Fyrbodals kommunalförbund för beslut av förbundsdirektionen den 13 februari 2025.

Bakgrund

I regional plan för transportinfrastruktur 2022–2033 finns 120 miljoner kronor avsatta i en förstärkt satsning ”till stråk” för Fyrbodalsregionen. Medlen är avsatta inom området ”Trimning och effektivisering till stråk”. Dessa medel ska användas för att förbättra trafiksäkerheten och öka tillgängligheten. Standardhöjningar, korsningsåtgärder, passager för gående och cyklister samt kurvrätning utgör exempel på åtgärder. Samspelet mellan fordonstrafik, gående och cyklister samt näringslivets transportbehov är särskilt viktiga aspekter.

Förbundsdirektionen för Fyrbodals kommunalförbund beslutar om medel ur den förstärkta satsningen. Direktionen har sedan tidigare beslutat att dessa medel ska fördelas och prioriteras enligt liknande principer som de mindre vägnätsåtgärderna i vägnätspotten. De objekt som inte kunde finansieras vid fördelningen av mindre vägnätspotten 2019 bör stå på turordning för åtgärd, under förutsättning att de rymms inom de nya vägledande principerna för den förstärkta satsningen (se nedan) med fokus på trafiksäkerhet och trygghet, särskilt för gående och cyklister. Andra objekt kan också bli aktuella om de faller in under kriterier och principer.

Vägledande principer för den förstärkta satsningen:

- Åtgärder för högst 50 miljoner kronor
- Medel kan kombineras från flera potter för en bättre helhet
- Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet och trygghet, särskilt för gående och cyklister
- Åtgärder som tillgodoser näringslivets transportbehov och intermodala lösningar

Under 2022 beslöt förbundsdirektionen att avsätta 12 miljoner kronor ur den förstärkta satsningen för väg 2183 i Dals Eds kommun, och i december 2024 beslöt förbundsdirektionen att avsätta 15 miljoner kronor till väg 740 på Orust.

Förbundsdirektionen fick en första rapport om arbetet med den förstärkta satsningen i februari 2023. Då hade den ursprungliga listan från 2019 på 26 objekt kortats ner till 14. De 12 objekt som då hade tagits bort från listan var antingen utförda, pågående eller inte längre aktuella.

Sedan dess har arbetet med listan fortsatt i samråd med Trafikverket och berörda kommuner. Ytterligare två objekt har sedan dess kunnat tas bort från listan, som för tillfället omfattar 12 objekt. En lista på kvarvarande objekt finns nedan.

Kvarvarande objekt på priolistan för mindre vägnätspotten

1. Väg 900 (Brygge-Hamburgsund/Fjällbacka), Tanum
2. Väg 785 (Skaftöbron-Östersidan/Fiskebäckskil), Lysekil
3. Väg 2537 (Sålebo-Väne Åsaka), Trollhättan
4. Väg 738 (Väg 178-Lyrön), Orust
5. Väg 165 (Tingvall-Backa), Tanum
6. Väg 930 (Hällungstad-Svarteborg), Munkedal
7. Väg 675 (Ulvesund-Råssbyn), Uddevalla
8. Väg 679 (Sundstrand-Grohed), Uddevalla
9. Väg 2050 (Lilleskog), Vänersborg
10. Väg 2133 (Slakteriet-E45), Vänersborg
11. Väg 2056 (Anslutning E45), Vänersborg
12. Väg 2135 (Brålanda-Dals Rostock), Vänersborg/Mellerud

Beskrivning av ärendet

Under arbetets gång har det visat sig att flera kommuner önskar parallell gång- och cykelbana som åtgärd i stället för traditionella vägåtgärder som breddning, kurvrätning med mera. Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet och trygghet för gående och cyklister är prioriterat enligt de vägledande principerna för satsningen och det finns inte heller några hinder att använda medlen till just gång- och cykelvägar.

Vanligtvis hanteras prioritering av gång- och cykelvägar längs statliga vägar genom den så kallade cykelpotten i regional infrastrukturplan. Delregionerna har möjlighet att göra prioriteringar av vilka gång- och cykelvägar som respektive kommunalförbund prioriterar. Åtgärder inom ramen för cykelpotten kräver kommunal medfinansiering där 50 procent av kostnaden finansieras av regional plan och 50 procent av den kommunen.

Bedömning och synpunkter

För åtgärder som finansieras av den förstärkta satsningen finns formellt sett inte något krav på kommunal medfinansiering oavsett typ av åtgärd. Däremot finns det fördelar med ett enhetligt regelverk för finansieringen av gång- och cykelvägar.

Om vissa gång- och cykelvägar, som prioriterats inom ramen för mindre vägnätspotten, skulle få 100 procent statlig finansiering, medan andra gång- och cykelvägar som hanterats via den ordinarie cykelpotten skulle avkrävas 50 procent kommunal medfinansiering skulle detta leda till svåra avväganden om vilka objekt som ska få medel ur vilken pott och därmed en stor risk för

upplevd orättvisa. Lika regler gör det också möjligt att hantera och bereda ärenden rörande cykelåtgärder i ett gemensamt sammanhang.

Utan medfinansiering finns dessutom en risk att medlen ur den förstärkta satsningen enbart räcker till två eller tre objekt, medan motsvarande satsning med medfinansiering räcker till det dubbla antalet åtgärder.

Att den ordinarie cykelpotten kräver 50 procent medfinansiering är ingen självklarhet, det beslutar varje region för sig, och frågan om medfinansieringens vara eller inte vara, alternativt dess storlek, har lyfts i samband med den pågående revideringen av regional plan. Men oavsett val av finansieringsmodell för den regionala cykelpotten föreslås samma princip gälla när det kommer till cykelåtgärder med finansiering ur den särskilda satsningen på vägar till stråk.

Ansvarig tjänsteperson

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

ÄRENDE 11 – Remissversion av inriktningsdokument för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen kl. 11,10-12,10

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta att sända ut förslaget till inriktningsdokument för transportinfrastruktur på remiss till medlemskommunerna.

Sammanfattning

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

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

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-01-10
Delregionalt inriktningsdokument – remissversion

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta att sända ut förslaget till inriktningsdokument för transportinfrastruktur på remiss till medlemskommunerna.

Beslutet skickas till

Morgan Ahlberg, infrastrukturstrateg

Remissversion av inriktningsdokument för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen

Förslag till beslut

Att direktionen beslutar att sända ut förslaget till inriktningsdokument för transportinfrastruktur på remiss till medlemskommunerna.

Sammanfattning

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

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

Beskrivning av ärendet

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

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

Förslaget till remissversion av inriktningsdokumentet har tagits fram av tjänstemannaberedningen för infrastruktur- och kollektivtrafik, i nära samverkan med andra tjänstepersoner på förbundet samt relevanta nätverk, inklusive kommundirektörsnätverket. För att få en bred förankring

föreslås förslaget skickas på remiss till medlemskommunerna, innan det slutligen fastställs av förbundsregionstyrelsen. Förslagsvis sträcker sig remisstiden från 20 februari till 5 maj, så att ärendet kan beredas färdigt för beslut på förbundsregionstyrelsens möte 12 juni 2025.

Bedömning och synpunkter

Dokumentet består av tre delar. En inledande del där förutsättningar för transportinfrastrukturen i Fyrbodalsregionen beskrivs. Här ingår även en text om syftet med dokumentet samt hänvisning till det tidigare arbetet med delregionens fyra hörnstenar. Nästa del tar upp visionen för transportinfrastrukturen i delregionen, hur vi vill att den utvecklas framöver. Här ingår exempelvis frågor om klimatanpassning, omställning till hållbart resande samt en väl utbyggd infrastruktur- och kollektivtrafik som skapar tillgänglighet i hela Fyrbodalsregionen, inklusive de glesare geografierna. Här listas även våra viktigaste prioriteringar:

- Vi vill öka kapaciteten och resandet på järnväg
- Vi vill öka tillgängligheten till kollektivtrafik på landsbygden
- Vi vill ha bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik
- Vi vill flytta godstransporter från väg till järnväg och sjöfart

Slutligen innehåller dokumentet ett antal inriktningar där det i punktform beskrivs ett antal prioriterade frågor. Förutom de som nämnts ovan finns här inriktningen att utveckla Trestadsområdet till ett nav för utveckling av hela Fyrbodalsregionen samt att bidra till nollvisionen rörande döda och svårt skadade i trafiken.

Ansvarig tjänsteperson

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

Morgan Ahlberg

Infrastrukturstrateg

Fyrbodals kommunalförbund

Bilaga:

Delregionalt inriktningsdokument - remissversion

Fyrbodals kommunalförbund

Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Fyrbodalsregionen

Beslutad av förbundsledningen 2025-xx-xx

Inledning

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

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

Centralt för Fyrbodalsregionen är våra olika geografiska förutsättningar. Inom delregionen ryms stora geografiska områden med glesare bebyggelse där det mindre vägnätet är viktigt för att knyta samman människor och verksamheter. För det mindre vägnätet finns ett eftersatt behov av underhållsåtgärder. Den utmanande geografin med berg, lera och vatten gör det mer kostsamt att bygga och förbättra vägar i stora delar av Bohuslän och Dalsland, jämfört med andra delar av landet.

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

Sårbarheten för vägar och järnvägar ökar i takt med klimatförändringarna som bland annat gör extremväder vanligare. Stora delar av Fyrbodalsregionen utgörs redan i dag av riskområden för skred och översvämningar.

För Fyrbodalsregionen är besöksnäringen en viktig del av näringslivet, där målpunkterna ofta ligger en bit från de större stråken och pendlingsnaven.

Om inriktningsdokumentet

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

Inriktningsdokumentet är framtaget av Fyrbodals kommunalförbund tillsammans med förbundets 14 medlemskommuner och antogs av förbundsledningen 2025-xx-xx. Aktualisering av dokumentet sker i samband med kommande planrevidering.

Våra fyra hörnstenar

Inriktningsdokumentet bygger vidare på det arbetet som tidigare gjorts inom ramen för strukturbild Fyrbodal och som resulterat i framtagandet av delregionens fyra hörnstenar:

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

Vår vision

Delregionens arbete med ett ökat hållbart resande utgår från visionen om det goda livet. En väl utbyggd transportinfrastruktur är inget mål i sig utan ska ses som ett medel att öka invånarnas livskvalité genom skapandet av attraktiva städer, landsbygder och samhällen. Vi vill knyta samman delregionen med ett tillgängligt och effektivt transportsystem, präglat av jämlikhet och social hållbarhet. Fyrbodalsregionen ska ses som en helhet där delarna knyts samman av ett transportsystem med hög kvalitet.

Fyrbodals kommunalförbund och dess medlemskommuner har målet att bli fossiloberoende avseende transporter. För att nå detta mål behöver vi kraftigt minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Åtgärder som gynnar en överflyttning till mer hållbara transportslag, främst gång, cykel och kollektivtrafik är prioriterade. Generellt sett ska planeringen utgå från ett hela-resan-perspektiv där intermodalitet mellan olika trafikslag ska underlättas.

Delregionens infrastruktur behöver bli mer robust så att den i större utsträckning klarar ökade vattenflöden och extremväder samt bidrar till stärkt krisberedskap och försvarsförmåga.

Ny infrastruktur är förknippat med mycket höga kostnader och långa ledtider, därför är det viktigt att i större utsträckning nyttja det vi har bättre. Nya bostadsområden och verksamheter behöver i första hand placeras i närheten av kollektivtrafikstråk, pendlingsnav och stations samhällen.

Fyrbodalsregionens transportbehov upphör inte vid regiongränsen. För Fyrbodals medlemskommuner är starka stråk till närliggande delar av Norge och Värmland viktiga för godstransporter, arbetspendling och besöksnäring. Det gäller även öst-västliga förbindelser inom regionen som mellan Norra Bohuslän och Dalsland samt mellan Fyrbodals och Skaraborg.

Ett särskilt viktigt område är barn och ungas resande. De ska ha möjlighet att resa hållbart till utbildning och fritidsaktiviteter, och detta även för boende i de glesare geografierna.

En väl utbyggd kollektivtrafik är viktig för kompetensförsörjningen och vårt mål att bilda en stark och sammankopplad arbetsmarknad. En väl utbyggd kollektivtrafik är även viktig för skolpendling och tillgänglighet till utbildning.

Arbetssätt / förhållningssätt

Det finns ett stort behov av långsiktighet och kraftfulla satsningar när det gäller transportinfrastruktur och kollektivtrafik. Lika viktigt är det att planerade åtgärder genomförs och att de medel som finns avsatta i infrastrukturplaner kommer till användning.

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

Våra viktigaste prioriteringar

- Vi vill öka kapaciteten och resandet på järnväg
- Vi vill öka tillgängligheten till kollektivtrafik på landsbygden
- Vi vill ha bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik
- Vi vill flytta godstransporter från väg till järnväg och sjöfart

Inriktningar

Vi vill öka kapaciteten och resandet på järnväg

- Vi vill öka järnvägskapaciteten för personer och gods i syfte att utöka trafikeringen av persontåg och att flytta gods från landsväg till järnväg.
- Flera av våra regionala järnvägar behöver standardhöjningar i syfte att korta restider och öka tillförlitligheten
- Vi vill fortsätta det påbörjade arbetet med att öppna nya tågstationer och utveckla befintliga stationssamhällen. Det ska vara enkelt och attraktivt att ta sig till och byta färdväg vid tågstationerna, därför är utbyggnad av pendelparkeringar för cyklar och bilar av stor vikt, liksom gestaltning och utformning av stationsmiljöerna så att de upplevs som trygga och attraktiva platser.

Vi vill öka tillgängligheten till kollektivtrafik i hela Fyrbodal

- Vi behöver bygga en kollektivtrafik som ger likvärdiga förutsättningar i hela delregionen. Kollektivtrafiken ska vara effektiv och skapa tillgänglighet, även kvällar och helger. Synkning av tidtabeller och en väl fungerande ersättningstrafik är av särskild vikt i glesa geografier där turtätheten är låg, detta gäller både för byte mellan bussar och byte mellan buss och tåg.
- Det ska gå att resa kollektivt från hela Fyrbodal till en stad med ett acceptabelt utbud av gymnasieprogram.
- Kollektivtrafiken behöver i större utsträckning än i dag anpassas till årliga variationer av boendeantal och besökare i de olika geografierna. Här behöver flera parter samverka för att möjliggöra hållbara transporter för besökare och anställda.

Vi vill öka det hållbara resandet med cykel

- Studier visar att det finns en stor potential för att öka andelen gång- och cykel för kortare vardagsresor. För att förverkliga den potentialen räcker det inte med investeringar i infrastruktur, det behövs även påverkansarbete och beteendeförändringar. Det intermodala resandet behöver underlättas exempelvis genom att göra det möjligt eller enklare att ta med vanliga cyklar på tåg och buss.
- De medel som avsätts till gång- och cykelåtgärder i den regionala infrastrukturplanen behöver utökas, både när det gäller åtgärder längs det statliga vägnätet, och de medel som finns tillgängliga för statlig medfinansiering av gång- och cykelåtgärder på kommunalt vägnät.
- Regelverket för utbyggnad av cykelvägar längs det statliga vägnätet behöver förändras och bli mer flexibelt. Dagens regelverk med höga kostnader och långa ledtider gör att utbyggnadstakten är allt för låg. Införandet av alternativa lösningar behöver snabbas på.

Vi vill utveckla trestadsområdet till ett nav för utveckling av hela Fyrbodal

- Vi vill utveckla hela delregionen med Trestad (Trollhättan, Uddevalla, Vänersborg) som nav.
- Vi vill kombinera starka stadskärnor med attraktiva landsbygder. Det är viktigt att kunna ta sig till och från arbete och studier i Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg från övriga tätorter i Fyrbodal.
- Det finns en potential för ökat kollektivt resande mellan främst Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla. En utvecklad tågtrafik mellan stadskärnorna kortar restider betydligt.

Vi vill öka andelen godstransporter på järnväg och sjöfart

- Vi vill vara en del av Sveriges ledande logistikregion. Här ska finnas attraktionskraft för tillväxt och företagsetableringar.
- För att stärka delregionens konkurrenskraft och fossiloberoende behöver insatser göras för att flytta godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.
- Vi vill stödja utvecklandet av intermodala transportlösningar som terminaler och hamnar, samt anslutningsvägar, uppställningsplatser med mera. Det behöver bli möjligt att få medel ur infrastrukturplanerna för investeringar i exempelvis hamninfrastruktur.

Vi vill öka trafiksäkerheten på våra vägar

- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder är prioriterade, särskilt för oskyddade trafikanter. Fokus behöver ligga på att skapa en trafiksäker tillgänglighet till funktioner med särskild betydelse för barn och unga. Detta kan göras exempelvis genom en fortsatt utbyggnad av gång- och cykelvägar samt trygga och tillgängliga hållplatser.
- Stora delar av Fyrbodalsregionen präglas av landsbygd med ofta smala och kurviga vägar där lastbilar, bussar och personbilar ska samsas med cyklister och gångtrafikanter. Här utgör åtgärder för ökad trafiksäkerhet en särskild utmaning.
- Ökad takt i utbyggnaden av mötesfria vägar längs de större stråken.

ÄRENDE 12 – Remissvar angående förslag till nytt Trafikförsörjningsprogram för perioden 2026–2029 kl. 11,10-12,10

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta att ställa sig bakom förslaget till remissvar för Trafikförsörjningsprogrammet 2026–2029.

Sammanfattning

Fyrbodals kommunalförbund har i denna skrivelse fått möjlighet att inkomma med ett remissvar till Västra Götalandsregionens remissversion av Trafikförsörjningsprogrammet 2026–2029.

Till att börja med anser Fyrbodals kommunalförbund att det är positivt att Västra Götalandsregionen lyfter fram vikten av samverkan i frågor som kräver gemensamma insatser för en god samhällsplanering. Däremot ser kommunalförbundet med oro på att kraven på oförändrad och på sikt ökad självförsörjningsgrad leder till att för låga ambitioner inom andra områden, exempelvis kollektivtrafikens marknadsandel. Kommunalförbundets anser att målet rörande Västtrafiks självfinansieringsgrad inte får leda till ett sämre utbud av kollektivtrafik, särskilt inte i glesa geografier där utbudet redan i dag är litet. Kommunalförbundet ställer sig frågande till om återhållsamheten i programmålen verkligen kommer att öka tillgängligheten och göra kollektivtrafiken mer attraktiv – i linje med den strategiska inriktningen.

Fyrbodals kommunalförbund anser att det är viktigt att underlätta för det intermodala resandet. Att kunna ta med sig exempelvis cykel på tåg och buss skulle göra kollektivtrafiken mer attraktiv för studie- och arbetspendling.

I Trafikförsörjningsprogrammet saknas det insatser för att förstärka kollektivtrafikens utbud i geografier som har en stor befolkningsökning under sommaren. Detta påverkar negativt de företag som är beroende av att anställa säsongspersonal, då dessa ofta utgörs av ungdomar som saknar körkort och/eller bil. Det är även så att många av de besökarna som reser till och i dessa områden under sommarsäsongen behöver använda bil i avsaknad av tillräckligt attraktiva kollektiva färd sätt.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-01-10

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta att ställa sig bakom förslaget till remissvar för Trafikförsörjningsprogrammet 2026–2029.

Beslutet skickas till

infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se

Ange i ämnesraden: "Fyrbodals kommunalförbund – remissvar TFP IKN 2023–00074"

Morgan Ahlberg, infrastrukturstrateg

Remissvar angående förslag till nytt Trafikförsörjningsprogram för perioden 2026–2029

Förslag till beslut

Att direktionen ställer sig bakom förslaget till remissvar för
Trafikförsörjningsprogrammet 2026–2029.

Sammanfattning

Fyrbodals kommunalförbund har i denna skrivelse fått möjlighet att inkomma med ett remissvar till Västra Götalandsregionens remissversion av Trafikförsörjningsprogrammet 2026–2029.

Till att börja med anser Fyrbodals kommunalförbund att det är positivt att Västra Götalandsregionen lyfter fram vikten av samverkan i frågor som kräver gemensamma insatser för en god samhällsplanering. Däremot ser kommunalförbundet med oro på att kraven på oförändrad och på sikt ökad självförsörjningsgrad leder till att för låga ambitioner inom andra områden, exempelvis kollektivtrafikens marknadsandel. Kommunalförbundets anser att målet rörande Västtrafiks självfinansieringsgrad inte får leda till ett sämre utbud av kollektivtrafik, särskilt inte i glesa geografier där utbudet redan i dag är litet. Kommunalförbundet ställer sig frågande till om återhållsamheten i programmålen verkligen kommer att öka tillgängligheten och göra kollektivtrafiken mer attraktiv – i linje med den strategiska inriktningen.

Fyrbodals kommunalförbund anser att det är viktigt att underlätta för det intermodala resandet. Att kunna ta med sig exempelvis cykel på tåg och buss skulle göra kollektivtrafiken mer attraktiv för studie- och arbetspendling.

I Trafikförsörjningsprogrammet saknas det insatser för att förstärka kollektivtrafikens utbud i geografier som har en stor befolkningsökning under sommaren. Detta påverkar negativt de företag som är beroende av att anställa säsongspersonal, då dessa ofta utgörs av ungdomar som saknar körkort och/eller bil. Det är även så att många av de besökarna som reser till och i dessa områden

under sommarsäsongen behöver använda bil i avsaknad av tillräckligt attraktiva kollektiva färd sätt.

Bakgrund

I Trafikförsörjningsprogrammet 2026–2029 lyfts tre målområden fram; *Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet, Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar och Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust.* Varje målområde har tre till fyra prioriterade insatser.

I remissvaret önskar Västra Götalandsregionen svar på följande frågor:

- Hur ser ni på målstruktur och mål?
- Hur kan er organisation bidra till hållbar och förbättrad tillgänglighet och att övriga mål i trafikförsörjningsprogrammet nås?
- Är någon/några av de prioriterade åtgärderna som ni anser är särskilt angelägna att arbeta med?
- Programmet har en ambition om att bidra till alla tre dimensioner av hållbar utveckling samt att tydligare lyfta barnrättsperspektivet. Hur tycker ni att det är omhändertaget?
- I programmet finns två tabeller som översiktligt redogör ansvar och roller för några berörda aktörer för genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet. Är rätt aktörer med/saknas någon aktör? Är tabellerna tillräckligt tydliga?
- Upplever ni att innehållet i den strategiska inriktningen är omhändertaget i remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet? (Frågan vänder sig främst till kommunalförbunden/kommunerna)
- Är det något som bör förtydligas/saknas?
- Övriga synpunkter

Ärendet har beretts inom ramen för infrastruktur- och kollektivtrafiknätverket. Samtliga medlemskommuner har haft möjlighet att inkomma med skriftliga inspel. Det föreliggande förslaget till beslut har tagits fram av en beredningsgrupp inom infrakoll-nätverket, bestående av

personal från kommunalförbundet samt representanter från Uddevalla, Vänersborg, Mellerud och Orust kommuner. Remissvaret ska vara Västra Götalandsregionen tillhanda senast den 31 mars 2025.

Remissvar

Hur ser ni på målstruktur och mål?

Fyrbodals kommunalförbundet ser det som positivt att prisvärdhet uppmärksammas eftersom kollektivtrafiken ska vara både attraktiv och tillgänglig. Det är också bra med fokus på att kollektivtrafikens marknadsandel och andelen hållbara resor ska öka i stället för ökad mängd kollektivtrafikresor, liksom att sträva efter resurseffektivitet och robusthet.

Trafikförsörjningsprogrammet lyfter fram risker med elektrifieringen, som kan göra systemet mer sårbart. Fyrbodals kommunalförbund tycker det är viktigt att poängtera de sårbarheter som kan uppstå. Att ha biogas som drivmedel inom en del av fordonsflottan kan vara ett sätt att öka robustheten i systemet.

Kommunalförbundet ser med oro på att kraven på oförändrad och på sikt ökad självförsörjningsgrad leder till att för låga ambitioner inom andra områden, exempelvis kollektivtrafikens marknadsandel. Kommunalförbundets anser att målet rörande Västtrafiks självfinansieringsgrad inte får leda till ett sämre utbud av kollektivtrafik, särskilt inte i glesa geografier där utbudet redan i dag är litet. Kommunalförbundet ställer sig frågande till om återhållsamheten i programmålen verkligen kommer att öka tillgängligheten och göra kollektivtrafiken mer attraktiv – i linje med den strategiska inriktningen.

Vidare varierar möjligheterna att nå upp till målet om självförsörjningsgrad kraftigt inom Västra Götalandsregionen vilket även bör återspeglas i de mål som sätts upp.

Hur kan er organisation bidra till hållbar och förbättrad tillgänglighet och att övriga mål i trafikförsörjningsprogrammet nås?

Fyrbodals kommunalförbund ser det som positivt att trafikförsörjningsprogrammet lyfter fram vikten av samverkan inom områden som kräver gemensamma insatser. Exempelvis är tillgänglighetsanpassning av hållplatser viktigt, men för att förbättra vägen till och från hållplatsen krävs ett samordnat arbete. När vi arbetar med klimatmålen är det viktigt att se över hur vi arbetar med hållbarhet i helhet. Det är även viktigt att ha ett hela-resan-perspektiv i syfte att skapa en sammanhängande resa för resenärer, från hemmet till slutmålet. I denna helhet ingår även det brottsförebyggande arbetet.

Fyrbodals kommuner arbetar med flera av de mål som trafikförsörjningsprogrammet lyfter fram, exempelvis tillgänglighetsanpassning samt utveckling av gång- och cykelnät. Däremot är det svårare att få fram medel för påverkansinsatser och mobility management särskilt för mindre kommuner, här behöver Västra Götalandsregionen och Västtrafik ta en ledande roll.

Även Fyrbodals kommunalförbund arbetar aktivt med hållbart resande, ofta i projektform, och ser fram mot ett fortsatt och fördjupat samarbete i dessa frågor.

Är det någon/några av de prioriterade åtgärderna som ni anser är särskilt angelägna att arbeta med?

Det intermodala resandet behöver underlättas, det vill säga, det behöver bli enklare att kombinera olika transportslag, exempelvis cykel, buss och tåg. Här är det viktigt att Västtrafik fortsätter att belysa kombinationsresor, ur ett hela-resan-perspektiv. Det behöver bli lättare att ta med cykeln på tåget och bli möjligt att ta med cykel på bussen, både i stadstrafik och på regionbussar. Detta gäller inte bara vikcyklar utan även ”vanliga” cyklar. Här önskar kommunalförbundet att ett utvecklingsarbete kommer i gång.

I och med Målbild tåg 2035 där ambitionen är att den regionala tågtrafiken ska vara stommen i det regionala kollektivtrafiksystemet, behöver områdena kring våra stationer utvecklas för att i högre grad fungera för kombinationsresor. Det gäller för byten mellan samtliga trafikslag. Då järnvägsstationer ofta är lokaliserade i en redan bebyggd miljö och det kan vara utmanande att hitta plats för utrymmeskrävande funktioner, såsom busshållplatser och pendelparkering för bil.

I glesare geografier behöver vi kunna erbjuda en välfungerande pendelparkering för bil som en del i en kombinationsresa för att tågtrafiken ska kunna bli attraktiv och attrahera resenärer. Här behöver regionen vara med och bidra med utveckling av metoder för finansiering och åtgärder.

Fyrbodals kommunalförbund vill lyfta fram vikten av tidssamordning av bussar och tåg. Att slippa långa väntetider underlättar resandet, framför allt i glesare områden där trafiken inte går lika regelbundet. En sådan åtgärd hade ökat den geografiska tillgängligheten.

Vägarna till och från hållplatserna är ett viktigt utvecklingsområde, till exempel med förbättrad belysning under de mörkare årstiderna. Trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete är också centrala – det är bra att flera aspekter av trygghet lyfts fram i programmet.

Programmet har en ambition om att bidra till alla tre dimensioner av hållbar utveckling samt att tydligare lyfta barnrättsperspektivet. Hur tycker ni att det är omhändertaget?

Fyrbodals kommunalförbund ser positivt på att trafikförsörjningsprogrammet lyfter fram både ekonomisk och social hållbarhet, med ett särskilt fokus på barnrättsperspektivet. Däremot behandlas den miljömässiga dimensionen mestadels indirekt.

Som kommunalförbundet tidigare påtalat finns en oro kring att målen kring oförändrad, och på sikt ökad, självfinansieringsgrad leder till allt för låga ambitioner för kollektivtrafikens attraktivitet – och därmed förmåga att bidra till en hållbar utveckling i de tre dimensionerna. Fyrbodals kommunalförbund skulle vilja se högre ambitioner, exempelvis när det gäller ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

Fyrbodals kommunalförbund vill även att särskilda medel avsätts för att möjliggöra tester av trafik på nya områden och linjer eller nya former av kollektivtrafik. Om en kommun ser en tydlig potential i en ny linjesträckning eller förändring av befintlig trafik, bör resurser kunna avsättas för att genomföra tester av dessa alternativ. Dagens restriktiva hållning när det gäller att testa nya former av kollektivtrafik, eller utökad trafik, försvårar möjligheten att flexibelt möta behov som kan gynna invånarnas resmöjligheter och bidra till regionens utveckling. Exempelvis skulle nya

former av anropsstyrd linjelagd trafik i någon form kunna svara mot befintliga behov även på orter och landsbygder där reguljär trafik i dag saknas.

I programmet finns två tabeller som översiktligt redogör ansvar och roller för några berörda aktörer för genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet. Är rätt aktörer med/saknas någon aktör? Är tabellerna tillräckligt tydliga?

Tabellerna lyfter fram de berörda aktörerna samt visar en tydlig ansvars- och rollfördelning.

Upplever ni att innehållet i den strategiska inriktningen är omhändertaget i remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet? (Frågan vänder sig främst till kommunalförbunden/kommunerna)

I den strategiska inriktningen föreslås det kommande trafikförsörjningsprogrammet bidra till *hållbar och förbättrad tillgänglighet*. Det är svårt att se hur förslaget till trafikförsörjningsprogram bidrar till just *förbättrad tillgänglighet* i någon större utsträckning, inte minst i de glesare geografierna.

Är det något som bör förtydligas/saknas?

Det skulle vara pedagogiskt att lyfta fram en definition av vad en serviceresor är redan på sida 7, i samband med cirkeldiagrammet som beskriver de olika resenärgrupperna, i stället för att vänta till sidan 23. Detta skulle underlätta för läsaren att direkt förstå vilka resor som avses och skapa en tydligare bild av materialet från början.

Övriga synpunkter/kommentarer?

Fyrbodals kommunalförbund har många gånger påtalat vikten av förstärkt kollektivtrafik i geografier med stora ökningar av befolkningen sommartid. Förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram saknar insatser inom detta område. De brister som uppstår under dessa månader har en stor påverkan inte minst när det gäller arbetspendling för unga människor som är sysselsatta inom besöksnäring eller andra former av säsonsarbete. En skrivning i

Trafikförsörjningsprogrammet om att samverka i större utsträckning i dessa frågor skulle kunna leda till ett ökat hållbart resande och en ökad tillgänglighet för inte minst unga personer.

Det är bra att förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram har ett stärkt fokus på tillgänglighet och nytta med resandet. För att nå målet om att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till en geografisk tillgänglighet är utbyggnad av transportinfrastrukturen för tåg och öppnandet av nya tågstopp en nyckel. Kommunalförbundet ser därför fram mot revidering av Målbild tåg och möjligheten att öppna fler tågstopp i Fyrbodalsregionen.

Fokuset på arbetspendling bör även inkludera möjligheten att arbeta på regiontågen. I dag försvåras detta av dålig internetanslutning och ibland avsaknad av mobiltäckning på vissa linjer. Arbetet med denna fråga behöver påskyndas.

En notering är att Västtrafik i större utsträckning än i dag bör verka för mer beteendeförändrande åtgärder som exempelvis att marknadsföra närtrafiken.

Ansvarig tjänsteperson

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

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

Praktikant och Masterstudent Förvaltningshögskolan, Simon Oleskog Tryggvason

Morgan Ahlberg
Infrastrukturstrateg
Fyrbodals kommunalförbund

Anna Lärk Ståhlberg
Förbundsdirektör
Fyrbodals kommunalförbund

Simon Oleskog Tryggvason
Praktikant
Masterstudent, Förvaltningshögskolan

Beslut skickas till:

infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se

Ange i ämnesraden: ”Fyrbodals kommunalförbund – remissvar TFP IKN 2023–00074”

ÄRENDE 13 – Remissvar angående förslag till Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor kl. 11,10-12,10

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta att ställa sig bakom förslaget till remissvar rörande Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Sammanfattning

Fyrbodals kommunalförbund har i denna skrivelse fått möjlighet att inkomma med ett remissvar till Västra Götalandsregionens remiss för Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Fyrbodals kommunalförbund anser att det finns en tydlig koppling mellan målen i den strategiska planen i relation till de övergripande målen i remissversionen av Trafikförsörjningsprogrammet 2026–2029. Det är positivt att den strategiska planen har ett särskilt fokus på barnrättsperspektivet. Det är även positivt att den strategiska planen har en mer inkluderande definition av tillgänglighet än enbart fysisk tillgänglighet. Kommunalförbundet efterfrågar däremot ett bredare perspektiv på trygghet.

Kommunalförbundet ser det som positivt att den strategiska planen lyfter fram sociala analyser som en prioriterad åtgärd, men ställer sig frågande till vilken bärighet analyserna kommer att ha i beslutsprocesser.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-01-10

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta att ställa sig bakom förslaget till remissvar rörande Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Beslutet skickas till

infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se

Ange i ämnesraden: "Fyrbodals kommunalförbund – remissvar strategisk plan IKN 2024–00132"

Morgan Ahlberg, infrastrukturstrateg

Remissvar angående förslag till Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor

Förslag till beslut

Att direktionen ställer sig bakom förslaget till remissvar rörande Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Sammanfattning

Fyrbodals kommunalförbund har i denna skrivelse fått möjlighet att inkomma med ett remissvar till Västra Götalandsregionens remiss för Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Fyrbodals kommunalförbund anser att det finns en tydlig koppling mellan målen i den strategiska planen i relation till de övergripande målen i remissversionen av Trafikförsörjningsprogrammet 2026–2029. Det är positivt att den strategiska planen har ett särskilt fokus på barnrättsperspektivet. Det är även positivt att den strategiska planen har en mer inkluderande definition av tillgänglighet än enbart fysisk tillgänglighet. Kommunalförbundet efterfrågar däremot ett bredare perspektiv på trygghet.

Kommunalförbundet ser det som positivt att den strategiska planen lyfter fram sociala analyser som en prioriterad åtgärd, men ställer sig frågande till vilken bärighet analyserna kommer att ha i beslutsprocesser.

Bakgrund

Den strategiska planen för kollektivtrafik på jämlika villkor lyfter fram fyra prioriterade åtgärdsområden; *Sociala analyser, delaktighet, hela resan fungerar* och *Trygghet*.

I remissvaret önskar Västra Götalandsregionen svar på följande frågor:

- Hur ser ni på planens möjligheter att bidra till trafikförsörjningsprogrammets mål om att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar?
- Upplever ni att det som beskrivs kring grupper och individers förutsättningar att ta del av kollektivtrafiken på jämlika villkor stämmer överens med era erfarenheter?

- Upplever ni att de aktiviteter/insatser som beskrivs i planen kopplat till grupper och individer med svagt skydd, stämmer med era erfarenheter?
- Är någon/några av de prioriterade insatserna som ni anser är särskilt angelägna att arbeta med?
- Är det något som bör förtydligas/saknas?
- Är det något som bör tas bort?
- Övriga synpunkter

Ärendet har beretts inom ramen för infrastruktur- och kollektivtrafikenätverket. Samtliga medlemskommuner har haft möjlighet att inkomma med skriftliga inspel. Det föreliggande förslaget till beslut har tagits fram av en beredningsgrupp inom infrakoll-nätverket, bestående av personal från kommunalförbundet samt representanter från Vänersborg, Trollhättan, Uddevalla, Mellerud och Munkedal kommuner.

Remissvar

Fyrbodals kommunalförbund ser det som positivt att den strategiska planen lyfter fram ett bredare perspektiv på tillgänglighet än att enbart utgå från fysisk tillgänglighet. Det är glädjande att planen fokuserar extra på barnperspektivet, då barn riskerar att bli marginaliserade i samhällsfrågor som de påverkas av, bland annat kollektivtrafik-frågor. Fyrbodals kommunalförbund anser att det finns en tydlig koppling mellan den strategiska planens mål och de övergripande målen i Trafikförsörjningsprogrammet.

Förbundet efterlyser ett bredare perspektiv på trygghet. I planen ligger fokus främst på brottslighet, vilket är relevant för många hållplatser i regionen. Samtidigt finns det hållplatser, särskilt i glesbygdsområden, där andra trygghetsfaktorer spelar större roll. Att veta säkert på förhand att man kommer att kunna ta sig från punkt A till punkt B är en viktig trygghetsaspekt som behöver beaktas. Samordnade byten, tydlig information om störningar och fler resenärer är faktorer som stärker den upplevda tryggheten. Om fler väljer kollektivtrafik i glesbygden kan tryggheten förbättras.

Förbundet betonar vikten av en fungerande kundservice från Västtrafik. Tillgänglighet till kundservice är en avgörande trygghetsaspekt, då många upplever att den i dag är otillräcklig och dåligt fungerande. En åtgärd kan vara att säkerställa chaufförernas kunskaper och möjlighet att hjälpa till med frågor kring resande, biljetter med mera, då de

oftast är den enda personal som finns tillgänglig för att hjälpa resenärer i brist på fysiska butiker eller återförsäljare.

När det gäller prioriterade hållplatser för tillgänglighetsanpassning anser kommunalförbundet att åtgärderna behöver bli mer flexibla. På vissa hållplatser är det svårt att genomföra alla åtgärder, men vissa förbättringar, som bättre belysning, kan höja tryggheten. Förbundet framhåller också behovet av en kontinuerlig översyn av vilka hållplatser som ska ingå i listan, eftersom resmönster förändras över tid.

Det digitala utanförskapet är en relevant fråga i dagens digitala samhälle. Förbundet uttrycker oro över att Västtrafiks butiker läggs ned och att antalet återförsäljare är relativt få. Detta påverkar särskilt äldre, ungdomar, nyanlända och barnfamiljer som i större utsträckning är beroende av fysiska butiker och återförsäljare.

Det är också viktigt att reflektera över vilken roll personalen ska ha i att kontrollera barns eller ungdomars ålder. Om detta inte hanteras varsamt kan det leda till att de unga upplever diskriminering och en ökad känsla av otrygghet i kollektivtrafiken.

Förbundet uppskattar användningen av sociala analyser som en prioriterad åtgärd i planen men ifrågasätter deras praktiska bärighet. Erfarenheter från Fyrbodals kommuner visar att sådana analyser ibland saknar genomslag i beslutsfattandet. Förbundet anser att regionen och Västtrafik bör ha ett ansvar för att säkerställa att resultaten från sociala analyser omsätts i praktiken. Sociala analyser bör också användas löpande och inte enbart vid upphandlingar.

En central fråga är hur planen ska omsättas i praktiken. Detta kräver samarbete mellan ett flertal aktörer för att säkerställa att alla står bakom regionens mål. Förbundet menar att regionen och Västtrafik bör ta ansvar för samverkansprocessen, där kommunerna medverkar i frågor som rör trygghet, hållplatser och brottsförebyggande arbete. Fyrbodals kommunalförbund ser gärna ett stärkt samarbete mellan Västtrafik och kommunerna.

Övriga synpunkter

På sida 12 benämns åtgärdsområdet som ”social hänsyn” men i tabellen står det ”sociala analyser”.

Ansvarig tjänsteperson

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

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

Praktikant och Masterstudent Förvaltningshögskolan, Simon Oleskog Tryggvason

Morgan Ahlberg
Infrastrukturstrateg
Fyrbodals kommunalförbund

Anna Lärk Ståhlberg
Förbundsdirektör
Fyrbodals kommunalförbund

Simon Oleskog Tryggvason
Praktikant
Masterstudent, Förvaltningshögskolan

Beslut skickas till:

infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se

Ange i ämnesraden: ”Fyrbodals kommunalförbund – remissvar strategisk plan IKN 2024–00132”

ÄRENDE 14 – Aktuella infrastrukturärenden kl. 11,10-12,10

Förslag till beslut

Direktionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning

En muntlig föredragning av Morgan Ahlberg, infrastrukturstrateg

- Kandidater till nationell plan för västra regionen
- Omledning av Kinnekulletåg

Beslutsunderlag

Underlag 2025-01-13

Aktuella infrastrukturärenden

Kandidater till nationell plan

På mötet ges en kort information om processen med att ta fram en ny nationell infrastrukturplan, samt om de kandidater till den nationella planen som Trafikverkets västra region har tagit fram.

De kandidater som återfinns i Fyrbodalsregionen är:

- Norge/Vänerbanan, Kornsjö-Skälebol, högre kapacitet
- E45 Vänersborg-Mellerud, deletapp Liden-Frändefors, ombyggnad 1+2-väg
- E45 Vänersborg-Mellerud, deletapp Liden-Ekenäs mosse, ombyggnad 1+2-väg
- Norge/Vänerbanan, Skälebol-Öxnered, partiellt dubbelspår, samt Öxnered-Göteborg, förbigångsspår
- Följdinvesteringar slussarna i Trollhättan
- Norge-Vänerbanan, Öxnered-Göteborg, förbigångsspår

Skrivelse rörande omledning av Kinnekullebanan

Kinnekullebanans trafikering påverkas av de stora arbeten på Västra stambanan mellan Göteborg och Alingsås som kommer att pågå under flera år med start i januari 2025. En följd av detta är att några tåg som i dag trafikerar Kinnekullebanan från bland annat Lidköping via Herrljunga till Göteborg kommer att omledas via Vänersborg och Trollhättan. Västtrafik har planerat tidtabeller för dessa omledda tåg som inte omfattar tågstopp i Vänersborg, Trollhättan eller Grästorp.

Förslaget till trafikupplägg har fått Kinnekulletåggruppen i Skaraborg samt berörda kommuner att reagera och gå samman i en skrivelse till Västtrafik som även Skaraborgs och Fyrbodals kommunalförbund har ställt sig bakom på tjänstepersonsnivå. I skrivelsen föreslås tågstopp i Grästorp, Vänersborg och Trollhättan för att gynna kollektivtrafikresandet.

Ärendet föredras av Morgan Ahlberg, infrastrukturstrateg.

Inga handlingar i ärendena bifogas kallelsen.

Förslag till beslut

Att anteckna informationen till protokollet.

ÄRENDE 15 – Energiförsörjning – aktuellt läge kl. 13,15-14,00

Förslag till beslut

Direktionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning

En muntlig föredragning av Christel Thuresson, strateg näringsliv och energi med gäster

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar att förorda information om Kålviken vindkraftshamn på direktionsmötet i februari.

Arbetsutskottet har tagit del av informationen.

ÄRENDE 16 - Politisk referensgrupp för Inriktningsdokument elektrifieringsomställning och energiförsörjning kl. 14,10-14,15

Förslag till beslut

Direktionen beslutar att utse följande ledamöter (bland direktionens medlemmar) att ingå i den politiska referensgruppen för inriktningsdokument elektrifieringsomställning och energiförsörjning:

Sammanfattning

Förbundsdirektionen tog vid sammanträde den 13 juni 2024 (Dnr: 2024/0001, §58) beslut om att ett inriktningsdokument för elektrifieringsomställning och fossilfri energiförsörjning för Fyrbodalsregionen ska tas fram. Dokumentet utgör ett första steg mot en gemensam vision om grön omställning och ökad grad av fossilfri energiförsörjning i Fyrbodalsregionen.

Dokumentet blir också ett viktigt stöd för kommunernas och förbundets gemensamma arbete med att fullfölja energiöverenskommelsen och bidra till de klimatlöften som antagits regionalt, nationellt och internationellt.

En tidig och aktiv politisk medverkan i processen, genom en politisk referensgrupp utsedd av Förbundsdirektionen, borgar för att förslaget till inriktningsdokument speglar den politiska viljan och att innehållet utformas så att det möter både de strategiska målen och de lokala förutsättningarna.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-01-23

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen att inom sig utse (antal) ledamöter att under 2025 ingå i politisk referensgrupp för framtagande av förslag till Inriktningsdokument elektrifieringsomställning och energiförsörjning.

Arbetsutskottet ger arbetsutskottets ledamöter i uppdrag att lämna förslag på ledamöter till arbetsgruppen till direktionens sammanträde 2025-02-13.

Beslutet skickas till

De som omfattas av beslutet
Christel Thuresson, energi och näringslivsstrateg

Politisk referensgrupp för Inriktningsdokument elektrifieringsomställning och energiförsörjning

Förslag till beslut

Förbundsdirektionens arbetsutskott föreslår förbundsdirektionen att inom sig utse (antal) ledamöter att under 2025 ingå i politisk referensgrupp för framtagande av förslag till Inriktningsdokument elektrifieringsomställning och energiförsörjning.

Sammanfattning

Förbundsdirektionen tog vid sammanträde den 13 juni 2024 (Dnr: 2024/0001, §58) beslut om att ett inriktningsdokument för elektrifieringsomställning och fossilfri energiförsörjning för Fyrbodalsregionen ska tas fram. Dokumentet utgör ett första steg mot en gemensam vision om grön omställning och ökad grad av fossilfri energiförsörjning i Fyrbodalsregionen. Dokumentet blir också ett viktigt stöd för kommunernas och förbundets gemensamma arbete med att fullfölja energiöverenskommelsen och bidra till de klimatlöften som antagits regionalt, nationellt och internationellt.

Bakgrund

Den 7 december 2023 togs beslut om att ingå en regional energiöverenskommelse med Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionen, Skaraborgs kommunalförbund och Boråsregionen/-Sjuhärads kommunalförbund (Direktionen 2023, §118). Överenskommelsen fastställdes av Regionstyrelsen i januari, året därpå (RS 2024, §5). Syftet med överenskommelsen är att ytterligare förstärka Kraftsamling Elektrifiering i den regionala utvecklingsstrategin för Västra Götaland.

Energiöverenskommelsen utifrån respektive roller;

- Kommunalförbunden skapar gemensamma delregionala översiktsbilder över delregionens elförsörjning och eldistribution. När detta sker i tät samverkan med kommuner och region skapas en helhetsbild som har potential att skynda på elnätsutvecklingen samt rustar regionens konkurrenskraft.
- Kommunernas förutsättningar ser olika ut, men genom sitt samhällsplaneringsansvar kan kommunen proaktivt skapa förutsättningar för en snabb och kraftfull förstärkning av elnätet och lokal elproduktion.
- Västra Götalandsregionen ansvarar för samverkansplattformar för regionala aktörer inom länet och dialog med nationell nivå, och stödjer kommuner och

kommunalförbund i framtagandet av en översiktsbild. Västra Götalandsregionen tar i dialog fram en regional översiktsbild som blir ett analys- och kunskapsunderlag för alla planeringsnivåer.

Sedan Energiöverenskommelsen antogs har Energimyndigheten (juni 2024) tagit beslut om att stödja insatserna inom överenskommelsen som ska möjliggöra länets omställning till fossilfrihet genom elektrifiering med projektmedel om nära 20 miljoner kronor över 2,5 år (sept. 2024–2026).

Förbundsdirektionen tog vid sammanträde den 13 juni 2024 (Dnr: 2024/0001, §58) beslut om att ett inriktningsdokument för elektrifieringsomställning och fossilfri energiförsörjning för Fyrbodalsregionen ska tas fram. Dokumentet utgör ett första steg mot en gemensam vision om grön omställning och ökad grad av fossilfri energiförsörjning i Fyrbodalsregionen.

Beskrivning av ärendet

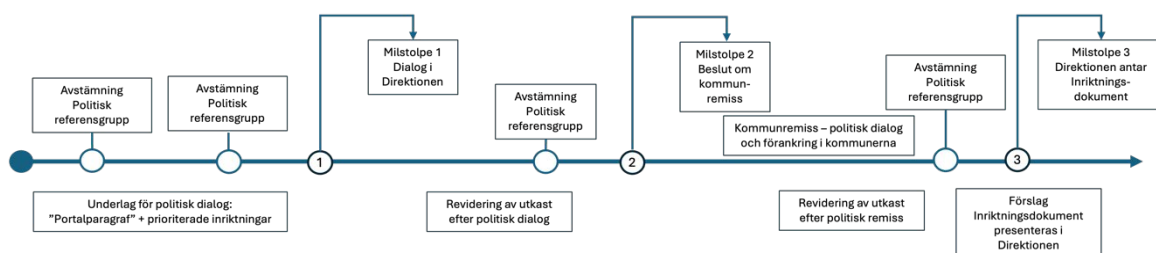
Inriktningsdokument för elektrifieringsomställning och fossilfri energiförsörjning blir ett viktigt steg i kommunernas och förbundets gemensamma arbete med att fullfölja energiöverenskommelsen. Inriktningsdokumentet utgör ett bidrag till måluppfyllelse i det av Energimyndigheten finansierade projektet ”Krafttag i väst – ElSa” samt de klimatlöften som antagits lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.

En arbetsgrupp med tjänstepersoner från kommunernas områden för samhällsplanering och näringslivsutveckling har bildats för att driva arbetet tillsammans med kommunalförbundet. Gruppen ska tillföra kunskap om de lokala förutsättningarna, ta lärdom av erfarenheter och kunskap från andra regioner/delregioner och ta fram ett utkast till inriktningsdokument. Underlag och analyser från Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen samt Energikontor Väst kommer att bidra med värdefull kunskap för processen.

En tidig och aktiv politisk medverkan i processen, genom en politisk referensgrupp utsedd av Förbundsdirektionen, borgar för att förslaget till inriktningsdokument speglar den politiska viljan och att innehållet utformas så att det möter både de strategiska målen och de lokala förutsättningarna.

Tidplan och process

Den politiska referensgruppen föreslås samlas vid fyra tillfällen under processen och kallelser med preliminär agenda kommer att skickas ut till referensgruppens representanter så snart som möjligt efter att gruppens ledamöter utsetts. Mellan referensgruppens möten och milstolpar hålls arbetsgruppens arbete ihop av kommunalförbundet.



Milstolpe 1: 12 juni 2025. Dialog/workshop i Förbundsdirektionen med utgångspunkt i underlag och förarbete som tagits fram i arbetsgruppen och kommunicerats i referensgruppen.

Milstolpe 2: 18 september 2025. Ett första utkast till Inriktningsdokument har tagits fram och Förbundsdirektionen beslutar om förslaget är redo för granskning i kommunerna.

Milstolpe 3: 11 december 2025. Utifrån granskningen i kommunerna har utkastet reviderats och ett förslag till Inriktningsdokument presenteras för beslut i Förbundsdirektionen. Tidplanen kan komma att revideras beroende på remissbehandling i medlemskommunerna.

Bedömning och synpunkter

Tidplanen är ambitiös men bedöms rimlig utifrån att en arbetsgrupp med kommunala tjänstepersoner tillsatts under december 2024 samt att en politisk referensgrupp utses i januari 2025. Arbetet med att ta fram ett inriktningsdokument har startat och pågår under 2025 med målsättningen att ha ett förslag för Förbundsdirektionen att ta ställning till i december 2025. Tidplanen kan komma att revideras beroende på remissbehandling i medlemskommunerna.

Inriktningsdokument för elektrifieringsomställning och fossilfri energiförsörjning i Fyrbodalsregionen förankras i förbundets Verksamhetsplan 2024–2026, Insatsområde Regional utveckling; Delmål 1 – Konkurrenskraftigt och innovativt näringsliv; Delmål 2 – Attraktiva livsmiljöer; Delmål 3 – Robust och sammanhållen samhällsplanering. Samt i Energiöverenskommelse Västra Götaland och i kommunernas Klimatlöfte nr; 5–6, 8 och 16.

Förutom att stödja målet om ett mer enat förbund i frågor som rör robust och sammanhållen samhällsplanering, kan dokumentet även fungera som stöd i kommunernas energiplanering och kommunikation kring förbundets prioriteringar gentemot andra myndigheter och organisationer.

Finansiering

Kommunalförbundets arbete genomförs inom ramen för projekten ”Krafttag i väst – Elsa” samt ”Fyrbodal för framtidens flex”, som båda helt finansieras av Energimyndigheten. Kommunerna bidrar med egen tid för arbetet i arbetsgruppen för tjänstepersoner.

Ansvarig tjänsteperson

Christel Thuresson, tel: 070-966 62 46

christel.thuresson@fyrbodal.se

Energi & Näringslivsstrateg

Fyrbodals kommunalförbund

ÄRENDE 17 - Ny logotyp för Business Region Väst kl. 14,15-14,30

Förslag till beslut

Direktionen beslutar att anta den nya logotypen för Business Region Väst

Sammanfattning

Direktionen i Fyrbodals kommunalförbund har tidigare beslutat om att samla förbundets näringslivsfrämjande och -utvecklande arbete under namnet "Business Region Väst". Position Västs logotyp och varumärke kan vid en jämförelse med likande organisationer upplevas som daterad och det finns ingen tydlig koppling till varken kommunalförbundets nya logotyp eller grafiska profil. Att ta fram en ny logotyp och ett nytt utseende för förbundets näringslivsfrämjande och -utvecklande som kan dra nytta av kommunalförbundets starka varumärke stärker Business Region Väst och därmed möjligheterna att attrahera nya etableringar till medlemskommunerna.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-01-14

Logotyp grafiskt utseende

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar att ärendet ska kompletteras med en färgsatt logotyp för Business Region Väst och att ärendet därefter kan behandlas på direktionens möte i februari.

Beslut skickas till

Michael Johansson, chef regional utveckling

Beslut om ny logotyp för Business Region Väst

Förslag till beslut

Direktionen beslutar att anta den nya logotypen för Business Region Väst

Sammanfattning

Direktionen i Fyrbodals kommunalförbund har tidigare beslutat om att samla förbundets näringslivsfrämjande och -utvecklande arbete under namnet "Business Region Väst". Position Västs logotyp och varumärke kan vid en jämförelse med likande organisationer upplevas som daterad och det finns ingen tydlig koppling till varken kommunalförbundets nya logotyp eller grafiska profil. Att ta fram en ny logotyp och ett nytt utseende för förbundets näringslivsfrämjande och -utvecklande som kan dra nytta av kommunalförbundets starka varumärke stärker Business Region Väst och därmed möjligheterna att attrahera nya etableringar till medlemskommunerna.

Bakgrund

Direktionen i Fyrbodals kommunalförbund har tidigare beslutat om att samla förbundets näringslivsfrämjande och -utvecklande arbete under namnet "Business Region Väst". I styrdokumentet "Business Region Väst Näringslivsstrategi 2030" står det:

I Västra Götalandsregionen finns idag; Business Region Göteborg, Business Region Skaraborg och Business Region Borås. De har olika innehåll och olika organisation men gemensamt är att de, tillsammans med medlemskommunerna ska bidra till att skapa fler arbetstillfällen och en hållbar tillväxt och utveckling i delregionens och regionens näringsliv. Genom att samla förbundets näringslivsarbete under ett gemensamt namn, Business Region Väst, ökar tydligheten kring kommunalförbundets uppdrag såväl inom organisationen som gentemot externa intressentgrupper och över tid skapas "en väg in" till delregionens näringslivsarbete

Förbundets näringslivsarbete har i stor grad skett under namnet Position Väst. Förvaltningen har vid möten med arbetsutskottet under hösten informerat om målsättningen att kunna verkställa direktionens beslut om att samla arbetet under namnet Business region Väst under hösten 2024.

Beskrivning av ärendet

Under hösten har arbetet med att skapa förankring, fastställa innehåll och ta fram en ny logotyp samt nytt utseende för Business Region Väst tagit mycket tid. Dels har det varit viktigt att säkerställa att arbetet sker i samklang med den redan antagna ”Business Region Väst Näringslivsstrategi 2030” och dess programförklaring:

Business Region Väst är en del av Fyrbodals kommunalförbund och samlar förbundets nuvarande och framtida näringslivsarbete med målet att som stöd och i samverkan med medlemskommunerna arbeta långsiktigt för en hållbar och konkurrenskraftig näringslivsutveckling i delregionen Fyrbodal, genom att:

- *förbättra förutsättningar för att utveckla ett konkurrenskraftigt och attraktivt näringsliv i samverkan med kommuner, regionen, näringslivsstödjande aktörer, myndigheter, kompetens-och utbildningsaktörer samt akademi,*
- *bedriva och vidareutveckla en högkvalitativ företagsetableringsstödjande verksamhet för bolag och investerare som är intresserade av delregionen Fyrbodal,*
- *finansiera omställning, utveckling och innovation inom ramen för styrkeområden och i samverkan med delregionala utvecklingsnoder.*

Det har också varit viktigt att säkerställa en förankring hos medlemskommunernas näringslivsfunktioner, utvecklingsnoderna och innovationsstödsystemet i Fyrbodal samt medarbetare som berörs.

Eftersom Business region väst inte är en egen organisation utan snarare en organisering av det näringslivsfrämjande och -utvecklande arbetet som sker inom kommunalförbundet har det varit av stor vikt att det finns en tydlig koppling till den, i december 2024 av direktionen antagna, nya logotypen och grafiska profilen för kommunalförbundet.

Bedömning och synpunkter

Position Västs logotyp och varumärke kan vid en jämförelse med likande organisationer upplevas som daterad och det finns ingen tydlig koppling till varken kommunalförbundets nya logotyp eller grafiska profil. Att ta fram en ny logotyp och ett nytt utseende för förbundets näringslivsfrämjande och -utvecklande arbete och som kan dra nytta av kommunalförbundets starka varumärke stärker Business Region Väst och därmed möjligheterna att attrahera nya etableringar till medlemskommunerna. Det skapar också en ökad tydlighet och trovärdighet i den externa kommunikationen och ökat attraktionsvärdet i hela delregionen till gagn för våra medlemskommuner.

Finansiering

Finansieras inom ram.

Koppling till mål

Att arbeta fram en ny logotyp och grafiskt utseende som samlar allt Business Region Väst arbete är i enlighet med tidigare beslut och stärker förutsättningarna att nå goda resultat inom målområdet ”En god och hållbar regional utveckling som bidrar till det goda livet” samt delmålet ”konkurrenskraftigt och innovativt näringsliv”

Bilagor

Logotyp_grafiskt utseende.pdf

Ansvarig tjänsteperson

Michael Johansson, chef regional utveckling

Fyrbodals kommunalförbund

LOGOTYP



SYMBOL





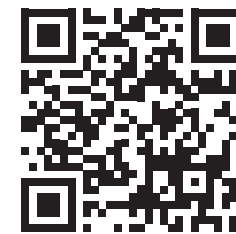
Renée Daun

Etableringsrådgivare/Investment advisor

+46 72 156 72 59

renee.daun@businessregionvast.se

businessregionvast.se

A landscape photograph showing a valley with green fields, a winding road, and a body of water in the distance under a blue sky with clouds. The text "Business by nature." is overlaid in white on the left side of the image.

Business
by nature.

Hur ser vi ut tillsammans med andra aktörer?

- Internationellt anpassade logotyper – man väljer bort svensk text.
- Generellt en stram färgsättning av logotyper som kontrasterar med färgstarka dekorelement.

business
Blekinge.

 BUSINESS
REGION BORÅS

 Business Region
Skaraborg

 Invest In Halland

invest in skåne
part of business region skåne

 BUSINESS
REGION
MIDSWEDEN

 Business Region
Örebro

 Business
Region Väst

 INVEST IN
DALARNA
AGENCY

 Stockholm
The Capital of Scandinavia

EAST
SWEDEN
BUSINESS REGION

 BUSINESS REGION
GÖTEBORG

 BUSINESS
REGION
VÄRMLAND

High Coast INVEST

invest in
NORRBOTTEN

ÄRENDE 18 – Cirkulära textilflöden i Västra Götaland kl. 15,00-15,15

Förslag till beslut

Direktionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning

Västra Götalandsregionen driver i samarbete med aktörerna i Textile Movement* (där bland annat Wargön Innovation ingår) och de fyra kommunalförbunden ett arbete för att skapa förutsättningar för cirkulära textilflöden i Västra Götaland. Målsättningen är att Västsverige ska kunna vara fortsatt ledande inom textilbranschen, även i det nya cirkulära landskapet, och att en större del av den nya cirkulära värdekedjan kan finnas i regionen. En förutsättning för detta är att en större volym av insamlat kvalitetsmaterial kan behållas inom regionen, vilket lägger grunden för marknads- och företagsutveckling. För att möjliggöra detta föreslås att ett cirkulärt textilt system skapas.

Kommunerna har en viktig roll i sammanhanget genom sitt ansvar för textilavfallsinsamling från och med 1 januari 2025. Vidare behövs storskalig sortering, samt en funktion/ett nav som kan distribuera vidare det sorterade materialet till marknadsaktörer som kan göra en affär på det. Dessa affärer kan handla om allt från rekonditionering, reparation och "remake"/återtillverkning, till mekanisk och kemisk återvinning av materialet. En testbädd som initierar dessa funktioner föreslås.

Arbetet vilar på EU:s textila strategi som har fokus på lång livslängd, reparation, återvinning och produktion utan farliga ämnen, och bidrar till den regionala utvecklingsstrategins kraftsamling Cirkulära affärsmodeller samt dess långsiktiga prioritering Stärka innovationskraften.

Ärendet kommer att tas upp på Beredningen för hållbar utveckling (BHU) i februari.

* Textile movement samlar 14 aktörer som stöttar textil- och modeföretag. Syftet med Textile movement är att "bidra till framgångsrik utveckling och omställning till hållbara och cirkulära affärsmöjligheter för företag i Västsverige och hela landet. Västsverige ska etableras som en innovativ förebild i Europa för en hållbar och cirkulär omställning inom textilbranschen".

Föredragande är Tobias Källqvist, miljö- och klimatstrateg

ÄRENDE 19 – Västra Fyrbodals gymnasieskola i samverkan kl.15,15-15,45

Förslag till beslut

Direktionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning av ärendet

Västra Fyrbodals gymnasieskola har önskat närvara vid möte med direktionen.

Västra Fyrbodals gymnasieskola är en samverkan mellan åtta kommuner Sotenäs, Tanum, Strömstad, Lysekil, Munkedal, Färgelanda, Uddevalla och Orust. Samverkansformen är under uppbyggnad och finansieras via delregionala utvecklingsmedel (DRUM). Fr o m 2025 omfattas inte Uddevalla kommun av DRUM då kommunen har valt att avstå.

Hur påverkas Västra Fyrbodals gymnasieskola av den uppkomna situationen?

Västra Fyrbodals gymnasieskola representeras av Roland Mattsson (vice ordförande i Västra Fyrbodals gymnasieskola styrgrupp) samt två förvaltningschefer från Lysekil, Katarina Levenby respektive Strömstad, Sara Arvenberg

ÄRENDE 20 – Delegationsbeslut kl. 15,45

Förbundsdirektionens beslut

Direktionen beslutar att godkänna redovisningen

Sammanfattning

Direktionen har beslutat att överlåta viss beslutanderätt till arbetsutskottet, Ordförande och tjänstemän enligt gällande delegationsordning. Vid varje mötestillfälle ska förbundet redovisa till direktionen vilka beslut som tagits. Redovisningen medför inte att direktionen får fastställa eller ompröva dessa beslut, direktionen kan dock återkalla delegationen.

Beslutsunderlag

Delegationsbeslut 2025-01-30

Förteckning av delegationsbeslut som är fattade t o m

Hänvisning till delegationsordningen:

Datum	Diarie- nummer	punkt	beskrivning
2024-12-15		3.1.1	Beslut om anställning, uppsägning, varsel, lön och andra förmåner för personal inom beslutad verksamhet och projekt
2024-12-20		2.2.1	Beslut avseende delregionala utvecklingsmedel
2024-12-27		2.3.3	Ansökan om projekt där förbundets andel av projektets omsättning uppgår till under 250 tkr.
2025-01-01		3.1.1	Beslut om anställning, uppsägning, varsel, lön och andra förmåner för personal inom beslutad verksamhet och projekt
2025-01-20		3.1.1	Beslut om anställning, uppsägning, varsel, lön och andra förmåner för personal inom beslutad verksamhet och projekt
2025-01-23		2.2.3	Beslut avseende projektmedel
2025-01-23		2.2.3	Beslut avseende projektmedel
2025-01-23		2.2.3	Beslut avseende projektmedel
2025-01-27		2.3.3	Ansökan om projekt där förbundets andel av projektets omsättning uppgår till under 250 tkr.

Ärende	Delegat
Projektledare, projektanställning Bryggprojekt En vardag fri från våld	ChVäl
Hantering av delregionala utvecklingsmedel och Uddevallas medverkan med anledning av Uddevallas beslut att inte medfinansiera (DRUM) för 2025	AU
Samarbetsavtal mellan Gröna Klustret Nuntorp, Värmlands skaffereri AB, Dingle Lantbruk AB och Fyrbodals kommunalförbund	FrDir
Strateg tillfälligt utökade arbetsuppgifter	FbD
Processledare, tilläggsavtal på ökad sysselsättningsgrad under en period.	ChReg
Bolust i Bohuslän, Strömstad kommun, ansökan om delregionala utvecklingsmedel	AU
Främja entreprenöriell vilja och förmåga, Connect väst, ansökan om delregionala utvecklingsmedel	AU
Utveckla publika ytor för främjande av delaktighet, Bohusläns museum, ansökan om delregionala utvecklingsmedel	AU
<p>Re Nordic Innovation funded project no 408-8002-24012, OFFWOFF.</p> <p>The municipality of Lysekil and the Fyrbodals Association of Local Authorities have reached an agreement regarding ongoing offshore projects in Skagerak covering interests of several municipalities. As the OFFWOFF project is one of the identified projects we would like to formally transfer the commitments, as stated in the application and contract, from Lysekil to Fyrbodals.</p> <p>Coastal municipal members in Fyrbodals Association of Local Authorities are besides Lysekils municipality the municipalities of Orust, Tanum, Sotenäs and Strömstad.</p>	FrDir

ÄRENDE 21 – Övrigt kl. 15,50

Förslag till beslut

Direktionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning av ärendet

ÄRENDE 22 – Nästa möte

Förslag till beslut

Direktionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning av ärendet

Direktionsmötet äger rum den 28 mars i Uddevalla på Kaserngården 3 B vån 3 kl. 09,00-16,00

Ärenden enligt årshjul är:

Årsredovisning 2024

Handlingsplan 2025

Ägardialog med Innovatum

Avstämning IK-plan 2024 internkontrollplan

Risikanalys IK-plan 2025

Årlig uppdatering IK-plan 2025