Kallelse

2025-08-28, dnr 2025/0002

Fyrbodals kommunalförbund
Förbundsdirektionens arbetsutskott

Datum: Torsdag den 28 augusti 2025 kl. 13.30 – 16.30

Plats: Kaserngården 3 B plan 3 i Uddevalla, konferensrum Majoren

Vid frånvaro meddelas detta till kommunalförbundets kansli, telefon 0522-44 08 20, alternativt e-post: kansli@fyrbodal.se

---

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.wiberg-borgh@fyrbodal.se

Ledamöter
Peter Eriksson, ordförande (M)
Liselotte Fröjd, 1:e vice ordförande (M)
Benny Augustsson 2:e vice ordförande (S)
Ulla Börjesson (S)
Martin Pettersson (SD)
Andreas Nilsson (M), ersättare
Kent Hansson (S), ersättare

Tjänstepersoner

Anna Lärk Ståhlberg	Förbundsdirektör
Carina Wiberg Borgh	Chef verksamhetsstöd/ sekreterare
Karin Engström	Chef för välfärdsutveckling
Maria Wolff	Chef för kompetensförsörjning
Michael Johansson	Chef för Regional utveckling
Titti Andersson	Bitr. Förbundsdirektör
Morgan Ahlberg	Infrastrukturstrateg
Christel Thuresson	Energi- och näringslivsstrateg
Cecilia Sandberg	Kompetensstrateg

Riksdagsledamöter
Johan Hultberg (M) Tanums Kommun,
Ann-Sofie Alm (M) Munkedals kommun
Magnus Jakobsson (KD) Uddevalla Kommun
Mats Wiking (S) Trollhättans Kommun,
Louise Thunström (S) Tanums kommun, - förhinder
Jonathan Svensson (S) Vänersborgs kommun - förhinder
Matheus Enholm (SD) Munkedals Kommun

DAGORDNING

ÄRENDE 1 - Upprop och val av justerare ... 3
ÄRENDE 2 - Fastställande av dagordningen ... 4
ÄRENDE 3 – Riksdagsledamöter möter arbetsutskottet för en dialog, kl. 13,30-14,30 ... 5
ÄRENDE 4 – Ordförande och förbundsdirektör informerar, ... 6
ÄRENDE 5 – Förbundsdirektionens sammanträdestider 2026 ... 7
ÄRENDE 6 – Översyn av Fyrbodals kommunalförbunds förbundsordning ... 8
ÄRENDE 7 – Utbildningssamverkan Fyrbodal ... 9
ÄRENDE 8 – Remissvar Regional utvecklingsstrategi (RUS) ... 10
ÄRENDE 9 - Remissvar Klimat och energistrategi, länsstyrelsens dnr 425-20721-2025 ... 11
ÄRENDE 10 – Delregionalt inriktningsdokument för elektrifieringsomställning och energiförsörjning ... 12
ÄRENDE 11 – Energiförsörjning – aktuellt läge ... 13
ÄRENDE 12 – Avsiktsförklaring Västra stambanan ... 14
ÄRENDE 13 – Positionspapper Göteborg Stallbacka Airport ... 15
ÄRENDE 14 - Delregionalt inriktningsdokument för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen ... 16
ÄRENDE 15 – Remiss - Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 ... 17
ÄRENDE 16 – Aktuella infrastrukturärenden ... 18
ÄRENDE 17 – Övrigt ... 19
ÄRENDE 18 – Nästa möte ... 20

ÄRENDE 1 - Upprop och val av justerare

Förslag till beslut
Arbetsutskottet väljer Kent Hansson (S) till justerare. Justering äger rum 2025-09-01, digitalt

Sammanfattning
Till justerare föreslås Kent Hansson (S). Justeringen föreslås äga rum 2025-09-01, digitalt

ÄRENDE 2 - Fastställande av dagordningen

Förslag till beslut
Arbetsutskottet fastställer dagordningen.

ÄRENDE 3 – Riksdagsledamöter möter arbetsutskottet för en dialog, kl. 13,30-14,30

Förslag till beslut
Arbetsutskottet har tagit del av informationen.

Sammanfattning
Riksdagsledamöterna från valkrets Västra Götalands läns norra har bjudits in till direktionen för att tillsammans kunna utbyta erfarenheter om vad vi gör och kan göra för att gagna Fyrbodalsområdet.

Inbjudna är:
Johan Hultberg (M) Tanums Kommun,
Ann-Sofie Alm (M) Munkedals kommun
Magnus Jakobsson (KD) Uddevalla Kommun
Mats Wiking (S) Trollhättans Kommun,
Louise Thunström (S) Tanums kommun, - anmält förhinder
Jonathan Svensson (S) Vänersborgs kommun – anmält förhinder
Matheus Enholm (SD) Munkedals Kommun

ÄRENDE 4 – Ordförande och förbundsdirektör informerar,

Förslag till beslut
Arbetsutskottet har tagit del av informationen.

Sammanfattning
Den regionala kontexten via Beredningen för hållbar utveckling (BHU), SRO, Västgruppen, Västsvensk samling samt kommundirektörerna.
Aktuellt på förbundet
Aktuellt bolagen
Personal och arbetsmiljö
Regional utveckling
Kompetensförsörjning
Välfärdsutveckling

ÄRENDE 5 – Förbundsdirektionens sammanträdestider 2026

Förslag till beslut
Arbetsutskottet föreslår direktionen att besluta godkänna förslaget på sammanträdesdagar 2026 enligt nedan:
Arbetsutskottet: 260122, 260305, 260409, 260521, 260903, 261015, 261119
Direktionen: 260212, 260326, 260430, 260611, 260924, 261105, 261210

Sammanfattning
Enligt årshjulet skall mötesdatum för nästa år beslutas på direktionen i september. Ett förslag på mötesdatum har därför arbetats fram.

Förslaget bygger på samma princip som tidigare år med intervall och hänsyn till BHU, SRO, Västkom, Västguppen samt SKR:s beredning och helgdagar.

Arbetsutskottet: 260122, 260305, 260409, 260521, 260903, 261015, 261119
Direktionen: 260212, 260326, 260430, 260611, 260924, 261105, 261210

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse 2025-08-14

Beslutet skickas till (efter direktionens beslut)
Medlemskommunerna

Förbundsdirektionens sammanträdestider 2026

Förslag till beslut

Direktionen beslutar att godkänna förslaget på sammanträdesdagar 2026 enligt nedan:

Arbetsutskottet: 260122, 260305, 260409, 260521, 260903, 261015, 261119

Direktionen: 260212, 260326, 260430, 260611, 260924, 261105, 261210

Sammanfattning

Enligt årshjulet skall mötesdatum för nästa år beslutas på direktionen i september. Ett förslag på mötesdatum har därför arbetats fram.

Förslaget bygger på samma princip som tidigare år med intervall och hänsyn till BHU, SRO, Västkom, Västguppen samt SKR:s beredning och helgdagar.

Arbetsutskottet: 260122, 260305, 260409, 260521, 260903, 261015, 261119

Direktionen: 260212, 260326, 260430, 260611, 260924, 261105, 261210

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-08-14

Beslutet skickas till

Medlemskommunerna

Handläggare av ärendet

Carina Wiberg Borgh
Chef verksamhetsstöd

ÄRENDE 6 – Översyn av Fyrbodals kommunalförbunds förbundsordning

Förslag till beslut
Arbetsutskottet beslutar att beredningen av ärendet fortlöper i enlighet med tjänsteskrivelse 2025-08-15 och de muntliga synpunkterna som framfördes på mötet.

Sammanfattning
Förbundsdirektören fick 2023-06-15 § 60 i uppdrag av direktionen att göra en översyn av förbundets förbundsordning med anledning av att Göteborgsregionen initierat en översyn av sin förbundsordning samt att det uppkommit frågor om de övriga kommunalförbundens förbundsordning i samband med utredningen av förbundens gemensamma förening VästKom.

Den nu gällande förbundsordningen för Fyrbodal fastställdes av direktionen 2017-03-16 §15. Förbundsdirektören har arbetat internt med sin ledningsgrupp och förbundets strateger med att titta över förbundsordningen, samrått med arbetsutskottet 2024-10-17, haft dialog med kommundirektörernas nätverk samt haft en workshop med direktionen 2025-06-12. Vid arbetsutskottets möte 2025-08-28 kommer en återkoppling av vad som framkom under direktionens workshop 2025-06-12 att ske. En plan för hur arbetet ska ske vidare kommer också att presenteras samt ett preliminärt utkast till ny formulering av ändamålsparagraf 3 i en reviderad förbundsordning.

Förbundsdirektören efterfrågar på dagens möte hur arbetsutskottet ser på förslagen mot bakgrund av bl a workshopen från juni 2025.

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse 2025-08-15
Sammanfattning av Workshop med direktionen 2025-06-12
Presentation av: tillbakablick, vad styr kommunalförbund, förbundsordning 2017; 2025-06-12
Protokoll 2024-10-17 § 82
Protokoll 2023-06-15 § 60
Fyrbodals förbundsordning 2017-03-16 § 15

Översyn av Fyrbodals kommunalförbunds förbundsordning

Förslag till beslut

Arbetsutskottet beslutar att beredningen av ärendet fortlöper i enlighet med tjänsteskrivelse 2025-08-15 och de muntliga synpunkterna som framfördes på mötet.

Sammanfattning

Förbundsdirektören fick 2023-06-15 § 60 i uppdrag av direktionen att göra en översyn av förbundets förbundsordning med anledning av att Göteborgsregionen initierat en översyn av sin förbundsordning samt att det uppkommit frågor om de övriga kommunalförbundens förbundsordning i samband med utredningen av förbundens gemensamma förening VästKom.

Den nu gällande förbundsordningen för Fyrbodal fastställdes av direktionen 2017-03-16 §15.

Förbundsdirektören har arbetat internt med sin ledningsgrupp och förbundets strateger med att titta över förbundsordningen, samrått med arbetsutskottet 2024-10-17, haft dialog med kommundirektörernas nätverk samt haft en workshop med direktionen 2025-06-12. Vid arbetsutskottets möte 2025-08-28 kommer en återkoppling av vad som framkom under direktionens workshop 2025-06-12 att ske. En plan för hur arbetet ska ske vidare kommer också att presenteras samt ett preliminärt utkast till ny formulering av ändamålsparagraf 3 i en reviderad förbundsordning.

Förbundsdirektören efterfrågar på dagens möte hur arbetsutskottet ser på förslagen mot bakgrund av bl a workshopen från juni 2025.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-08-15

Sammanfattning av Workshop med direktionen 2025-06-12

Presentation av: tillbakablick, vad styr kommunalförbund, förbundsordning 2017; 2025-06-12

Protokoll 2024-10-17 § 82

Protokoll 2023-06-15 § 60

Fyrbodals förbundsordning 2017-03-16 § 15

Ärendebeskrivning

Förbundsdirektören fick 2023-06-15 § 60 i uppdrag av direktionen att göra en översyn av förbundets förbundsordning med anledning av att Göteborgsregionen initierat en översyn av sin förbundsordning samt att det uppkommit frågor om de övriga kommunalförbundens förbundsordning i samband med utredningen av förbundens gemensamma förening VästKom.

Den nu gällande förbundsordningen för Fyrbodal fastställdes av direktionen i 2017-03-16 § 15.

Förbundsdirektören har arbetat internt med sin ledningsgrupp och förbundets strateger med att titta över förbundsordningen, samrått med arbetsutskottet 2024-10-17, haft dialog med kommundirektörernas nätverk samt haft en workshop med direktionen 2025-06-12. Vid arbetsutskottets möte 2025-08-28 kommer en återkoppling av vad som framkom under direktionens workshop 2025-06-12 att ske. En plan för hur arbetet ska ske vidare kommer också att presenteras samt ett preliminärt utkast till ny formulering av ändamålsparagraf 3 i en reviderad förbundsordning.

Förbundsdirektören efterfrågar på dagens möte hur arbetsutskottet ser på förslagen mot bakgrund av bl a workshopen från juni 2025.

Workshop med direktionen 2025-06-12

Direktionen förde dialog utifrån nedanstående fyra frågor:

1. Vilka områden/frågor gynnas redan idag av samverkan med övriga kommuner genom kommunalförbundet?
2. Finns det andra områden/frågor som skulle gynnas av samverkan med övriga kommuner genom kommunalförbundet?
3. Hur kan samverkan kring områdena/frågorna bidra till de båda övergripande målen (öka attraktionskraften samt stödja och utveckla det kommunala självstyret)?
4. Vilka samverkansfrågor ser ni är mest angelägna att arbeta med de kommande åren inom de respektive insatsområdena

Se bifogade beslutsunderlag för sammanställning av vad som framkom.

Sammanfattningsvis uppfattade förbundsdirektören att direktionens medlemmar anser att samarbete och samverkan inom Fyrbodal är nödvändigt och viktigt för att göra delregionens röst hörd. Men också för att kunna upprätthålla kompetens i kommunerna och att vara så resurseffektiv som möjligt. Det kom upp ett flertal exempel på nya samverkansområden som behöver prövas i särskild ordning. Mot bakgrund av detta samt att tiden sedan föregående revidering är relativt lång, gör att förbundsdirektören vill föreslå en reviderad ändamålsparagraf 3.

Förslag till ny formulering av ändamålsparagraf 3

Förbundet har till ändamål att stärka medlemskommunernas intressen och att bidra till hållbar utveckling av Fyrbodalsregionen. Ett övergripande mål för verksamheten är att stödja och utveckla det kommunala självstyret.

Syftet är att stärka Fyrbodal genom att samverka för utveckling och effektivt resursutnyttjande.

Dessutom ska kommunalförbundet vara kommunernas part i samverkan och dialog med Västra Götalandsregionen i regionala utvecklings- och samverkansfrågor.

Förbundet ska särskilt verka inom områdena regional utveckling, kompetensförsörjning och välfärdsutveckling genom att;

- Bevaka och värna medlemskommunernas intressen genom opinionsbildning och remissyttranden
- Representera medlemmarna i förhandlingar och överläggningar avseende frågor av kommunövergripande karaktär.
- Verka för extern finansiering för uppväxling av kommunala och regionala medel.
- Initiera och driva gemensamma utvecklingsprojekt som har till syfte att främja samordning och/eller samverkan inom ramen för förbundets ändamål.
- Ta ett ägaransvar för gemensamt ägda bolag och verksamheter.
- Skapa och driva politiska- och tjänstepersonsnätverk för erfarenhetsutbyte och samverkan över kommungränserna.
- På uppdrag av medlemskommunerna kan förbundet åta sig att bedriva verksamhet i kommunernas ställe.

Förbundet ska precisera sin verksamhet i en treårig budget och verksamhetsplan som årligen revideras.

Nuvarande lydelse av ändamålsparagraf 3 enligt Fyrbodals förbundsordning 2017-03-16 § 15

Förbundet har till ändamål att stärka medlemskommunernas intressen och att bidra till regional utveckling av Fyrbodalsregionen.

Syftet ska vara att stärka Fyrbodal och samverka för utveckling och effektivt resursutnyttjande. Dessutom ska kommunalförbundet vara kommunernas part i samverkan och dialog med Västra Götalandsregionen kring tillväxtfrågor.

Ett övergripande mål för verksamheten är att stödja och utveckla det kommunala självstyret.

Förbundet ska särskilt verka inom följande områden;

- Hållbar tillväxt och utveckling.
- Verksamhetsstöd och intressebevakning.
- Projekt som har till syfte att främja samordning och/eller samverkan inom områdena tillväxt
  och utveckling samt verksamhetsstöd.
- Ägaransvar för gemensamt ägda bolag och verksamheter.

Förbundet ska precisera sin verksamhet i en treårig verksamhetsplan som årligen revideras.

Fortsatt beredning av ärendet inkl tidplan

Efter avstämningen med arbetsutskottet 2025-08-28 så kommer förslaget till ny formulering av ändamålsparagrafen att beredas vidare i komundirektörernas arbetsgrupp bestående av: Karolina Samuelsson i Lysekil, Lena Tegenfeldt i Vänersborg samt Jan-Erik Samuelsson i Åmål 2025-09-09. Beredningen går därefter vidare till hela kommundirektörsnätverket 2025-10-10.

Planen är fortsatt att arbetsutskottet lägger ett förslag till ny förbundsordning vid sitt sammanträde 2025-11-20 och direktionen fattar 2025-12-11 beslut om att skicka ut förslaget till ny förbundsordning på remiss till samtliga kommuner.

Omfattning av förslag till översyn av förbundsordning

Översynen av förbundsordningen omfattar hela förbundsordningen men med särskilt fokus på § 3 dvs ändamålsparagrafen.

I övrigt kommer paragrafer att flyttas om så att de paragrafer som har samhörighet med varandra också återfinns i anslutning till varandra. Vissa mindre justeringar kommer att ske i texterna i syfte att förtydliga.

Vägledning i beredningen av översyn av förbundsordningen

Förbundsdirektören efterfrågar på dagens möte hur arbetsutskottet ser på förslaget till:

- reviderad ändamålsparagraf mot bakgrund av bl a workshopen från juni 2025
- hur den fortsatta beredningen av ärendet ska ske inkl tidplan

Handläggare av ärendet

Carina Wiberg Borgh
Chef verksamhetsstöd

Kaserngården 3B (3 vån) • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522 – 44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • fyrbodal.se

Sammanfattning av Workshop med direktionen 250612: Samverkan i Fyrbodals Kommunalförbund

1. Vilka områden/frågor gynnas redan idag av samverkan med övriga kommuner genom kommunalförbundet?

- Energiförsörjning
- Infrastruktur: Samordnad prioritering, enad röst i regionala och nationella sammanhang, särskilt kring kollektivtrafik och väg/järnvägsprojekt.
- Kompetensutveckling: Samverkan kring gymnasieskola, vuxenutbildning, yrkesutbildningar samt erfarenhetsutbyte via nätverk (t.ex. MAS-nätverk).
- Socialtjänst och vård/omsorg: Socialjour, personliga ombud, välfärdsutveckling och erfarenhetsutbyte.
- IT och digitalisering: Gemensamma lösningar, IT-säkerhet, digitala tjänster.
- Nätverk och erfarenhetsutbyte: Särskilt viktigt för små kommuner, både för politiker och tjänstepersoner.
- Regional representation: Fyrbodal som en gemensam röst mot VGR och statliga nivåer.
- Besöksnäring och turism: Informationsspridning och gemensamma satsningar.
- DRUM: Innovations- och utvecklingsprojekt, särskilt för små kommuner.
- Enskilda kommuners satsningar kan skapa nytta i hela regionen, exempelvis Åmåls strävan att få etablering av kriminalvårdsanstalt, satsning på Uddevalla hamn etc.

2. Finns det andra områden/frågor som skulle gynnas av samverkan med övriga kommuner genom kommunalförbundet?

- Näringslivsutveckling: Stärka företagsklimatet och matcha arbetskraft med företagens behov.
- Sophantering och renhållning.
- Överförmyndarverksamhet och specialisttjänster (ex. jurister, kommunjurist).
- Civilt försvar och krisberedskap: Gemensamma beredskapslager, civilförsvarsfunktioner.
- Upphandling och verksamhetsutveckling.
- Välfärdsteknik och implementering av AI/digitalisering.
- Kriminalitetsbekämpning och bekämpning av välfärdsbrott.
- Kulturfrågor och gemensamma strategier för kulturell utveckling.
- Samordnad ansökan och hantering av EU-projekt och projektmedel.
- Utveckling av gemensamma utbildningar och anpassat gymnasium.
- Samverkan med akademin och forskning.
- Beredskap och energiförsörjning.

3. Hur kan samverkan kring områdena/frågorna bidra till de båda övergripande målen (öka attraktionskraften samt stödja och utveckla det kommunala självstyret)?

- Skapa starkare gemensam röst i regionala/nationella sammanhang, vilket stärker självstyret.
- Möjliggör effektivare resursanvändning och kostnadsdelning över kommungränser.
- Höjer kvaliteten och tillgången till utbildning, vård och omsorg, vilket ökar attraktiviteten för boende och företag.
- Samordnad infrastrukturutveckling förbättrar tillgänglighet och transportmöjligheter.
- Förebyggande insatser i sociala frågor och utbildning minskar långsiktiga välfärdsutmaningar.
- Gemensam marknadsföring och stolthet för regionen stärker attraktionskraften.
- Likvärdig service och möjligheter i alla kommuner, oavsett storlek.
- Utvecklade samarbeten i utbildning och arbetsmarknad stärker både självstyret och den långsiktiga kompetensförsörjningen.
- Business Region Väst som kan bidra till fler företagsetableringar.

4. Vilka samverkansfrågor ser ni är mest angelägna att arbeta med de kommande åren inom de respektive insatsområdena:

- Regional utveckling:
    - Infrastrukturutveckling: kollektivtrafik, väg- och järnvägsprojekt.
    - Näringslivsutveckling och företagsklimat, få hit fler företag.
    - Besöksnäring och kulturstrategier.
    - Samverkan i regionala och statliga dialoger, t.ex. kring försvar och energifrågor.

- Välfärdsutveckling:
    - Samordning av socialtjänst och vård- och omsorg.
    - Utveckling och implementering av välfärdsteknik.
    - Förebyggande och hälsofrämjande arbete, särskilt kring barn och ungas psykiska hälsa.
    - Samarbete i kriminalitetsbekämpning och välfärdsbrott.

- Kompetensförsörjning:
    - Anpassning av utbildningsinnehåll till arbetsmarknadens behov, dimensioneringen.
    - Stärka och utveckla samverkan mellan utbildningssektorn och näringslivet, analysera arbetsmarknadens behov bättre.
    - Höja status på vård- och omsorgsyrken.
    - Samordnade insatser för att höja kompetensen hos befintlig personal.

- Samverkan kring specialisttjänster som är svårrekryterade (inspektion/tillstånd/rådgivning).
- Stärkt samverkan med akademin och forskning.
- Fokus på att motivera unga och vuxna till utbildning, inklusive PRAO, yrkesambassadörer och ungt inflytande.

Tänkvärda citat från workshopen:

“Viktigt att kunna släppa prestige – alla blir vinnare!”

“Tillsammans blir vi starka!”

“Förbundet är ingen politisk färg utan en plats för utveckling.”

“Bra att ta del av varandras åsikter.”

“Viktigt att kunna ge och ta, ibland stå tillbaka och ibland vara vinnare.”

“Allt som är positivt för den enskilda kommunen är bra för hela delregionen. Det positiva som sker i kommunerna gynnar Fyrbodal.”

Fyrbodals kommunalförbund

en tillbakablick

Fyrbodals
kommunalförbund

Före 2005 – viktiga aktörer i Fyrbodal

- Kommunalförbundet Fyrstadskansliet (1987) men samarbetet pågått i ett 30-tal år
- Kommunalförbundet BOSAM
- Tillväxtsekretariatet NoBo
- Kommunalförbundet Dalsland (1996)
- Kommunförbundet Fyrbodal (2001) 14 kommuner

Fyrbodals kommunalförbund

Vägen till Fyrbodal

- Diskussioner om ett ändamålsenligt kommunalt samarbete i Västsverige pågått under många år.
- VGR bildades 1999
- Kommunförbundet Fyrbodal 2001
- VG-regionen valde att fr o m 2002 kommunicera med kommunförbundet Fyrbodal t ex remiss nationell och regional infrastrukturplan och ta fram gemensamt underlag till tillväxtprogram
- Samverkan blev etablerad arena för regionala utveckling och nya samverkansområden utvecklades

Fyrbodals kommunalförbund

Fyrbodals kommunalförbund 1 april 2005 - uppdrag

- Tillväxt- och utvecklingsfrågor
- Verksamhetsstöd och intressebevakning
- Gemensamma utvecklingsprojekt
- Projektansvar
- Nätverk, sprida idéer och stimulera till erfarenhetsutbyte
- Erbjuda service/sambruk där kommunernas resurser är otillräckliga
- Samordna och stödja kommunerna med kompetenshöjande insatser
- Ägaransvar

Fyrbodals kommunalförbund

Övrigt

- Kommunernas och inte partiernas samverkansorganisation
- Kommunledningen ska representeras i direktionen
- Basfinansieringen =5-6 fasta tjänster
- 25 kr/invånare och år
- Särskild projektmedel tillkommer
- Varje projekt där förbundet är ägare ska redovisas separat.

Fyrbodals kommunalförbund

Vad styr ett kommunalförbund?

2025-04-09

Fyrbodals kommunalförbund

Lagstiftning om kommunalförbund

Kommunallagen 3 kap 8§

kommuner får bilda kommunalförbund och lämna över skötseln av kommunala angelägenheter

= Kommunalförbundet blir huvudman

Faller utanför medlemskommunens befogenhet

Fyrbodals kommunalförbund

Kommunallagen 9 kap 1-18§§ reglerar kommunalförbund

- Egen juridisk person och egen myndighet
- Skyldighet att tillämpa förvaltningslagen, offentlighetsprincipen och lagen om offentlig upphandling
- Kommunalförbund är en samverkansform för dess medlemskommuner
- Bildas genom antagande av förbundsordning där det ska framgå ändamål
- Kommunallagen och förbundsordningen sätter ramarna för dess verksamhet och ansvar

Fyrbodals kommunalförbund

SKR:s kommentarer till kommunallagen

- tydligt framgå vad kommunalförbundet ska syssla med.
- kommunalförbundet inte får ta sig an uppgifter och verksamheter som inte omfattas av förbundsordningen

GR:s slutsats:

ställer ganska stora krav på att formulera ett kommunalförbunds uppgifter

Fyrbodals kommunalförbund

GR:s bedömning

Förbundsordningen bör innehålla:

ändamål (syfte) med en beskrivning av hur GR förväntas arbeta, områden där GR svarar för regional och kommunal samverkan samt vissa större verksamhetsinriktade uppgifter.

Fyrbodals kommunalförbund

Revidering av förbundsordning

Kräver beslut i samtliga medlemmars kommunfullmäktige

Fyrbodals kommunalförbund

Kommunallagens 9 kap 6 § - krav på innehåll i förbundsordningen

1. kommunalförbundets namn och den ort där förbundet ska ha sitt säte samt förbundets medlemmar och ändamål,
2. förbundets organisation, organens uppgifter och inbördes förhållanden samt om interimsorgan får inrättas och om förbundsstyrelsen ska få vara ställföreträdare för förbundsfullmäktige,
3. antalet ledamöter och ersättare i den beslutande församlingen och hur förbundsmedlemmarna ska vara representerade samt mandattiden i de fall som anges i 4 §,
4. antalet revisorer och deras mandattid,
5. i fråga om förbund med förbundsdirektion, på vilket sätt som revisorer ska utses,
6. om en förbundsmedlem ska ha rätt att väcka ärenden i den beslutade församlingen,
7. om det för beslut ska krävas kvalificerad majoritet i den beslutade församlingen och för vilka ärenden detta ska gälla,
8. om en förtroendevald hos en förbundsmedlem som inte är ledamot i den beslutande församlingen ska ha rätt att delta vid sammanträden enligt 5 kap. 40 §,
9. om en förtroendevald hos en förbundsmedlem som inte är ledamot eller ersättare i förbundsstyrelsen eller någon annan nämnd ska ha sådan närvarorätt som anges i 4 kap. 28 §,
10. på vilken webbplats förbundets anslagstavla ska finnas,
11. förbundsmedlemmarnas andelar i förbundets tillgångar och skulder och fördelningen av förbundets kostnader mellan medlemmarna,
12. förbundsmedlemmarnas styrning av och insyn i förbundets ekonomi och verksamhet,
13. riktlinjer om förbundets budgetprocess,
14. om allmänheten ska ha rätt att ställa frågor om årsredovisningen vid ett sammanträde och i så fall förutsättningarna för detta,
15. förfarandet vid en förbundsmedlems utträde ur förbundet,
16. förutsättningarna för och förfarandet vid förbundets likvidation och upplösning samt grunderna för skifte av förbundets behållna tillgångar när förbundet upplöses,
17. ordningen för att lösa tvister mellan förbundet och dess medlemmar, och
18. ordningen för att bestämma ekonomiska förmåner till ledamöterna och ersättarna i den beslutande församlingen samt, i fråga om förbund med förbundsdirektion, till revisorerna.

Fyrbodals kommunalförbund

Förbundsordning för Fyrbodals kommunalförbund

Fyrbodals kommunalförbund

Förbundsordning för Fyrbodals kommunal-förbund

- 2005
- 2006
- 2015
- 2017
- Förbundsdirektören fick av direktionen 2023-06-15 § 60 i uppdrag att se över förbundsordningen

  Orsakerna till det var att GR initierat en översyn av sin förbundsordning samt att det uppkommit frågor om de övriga kommunalförbundens förbundsordningar i samband med utredningen av förbundens gemensamma förening VästKom.

Fyrbodals kommunalförbund

3 § Ändamål i nu gällande förbundsordning*

*mars 2017

Förbundet har till ändamål att **stärka medlemskommunernas intressen** och att **bidra till regional utveckling av Fyrbodalregionen**.

Syftet ska vara att **stärka Fyrbodal och samverka för utveckling och effektivt resurs-utnyttjande**. Dessutom ska kommunalförbundet **vara kommunernas part i samverkan och dialog med Västra Götalandsregionen kring tillväxtfrågor**.

Ett övergripande mål för verksamheten är att stödja och utveckla det kommunala självstyret.

Förbundet ska särskilt verka inom följande områden:

- Hållbar tillväxt och utveckling.
- Verksamhetsstöd och intressebevakning.
- Projekt som har till syfte att främja samordning och/eller samverkan inom områdena tillväxt och utveckling samt verksamhetsstöd.
- Ägaransvar för gemensamt ägda bolag och verksamheter.

Förbundet ska precisera sin verksamhet i en treårig verksamhetsplan som årligen revideras.

Fyrbodals kommunalförbund

Fyrbodals kommunalförbund

www.fyrbodal.se

§ 82 – Översyn av Fyrbodals kommunalförbunds förbundsordning -dialog

Arbetsutskottet beslutar
Arbetsutskottet har tagit del av informationen och lägger den till handlingarna.

Sammanfattning
Förbundsdirektören fick 2023-06-15 § 60 i uppdrag av direktionen att göra en översyn av förbundets förbundsordning med anledning av att Göteborgsregionen initierat en översyn av sin förbundsordning samt att det uppkommit frågor om de övriga[1] kommunalförbundens förbundsordningar i samband med utredningen av förbundens gemensamma förening VästKom.

Den nu gällande förbundsordningen för Fyrbodal fastställdes av direktionen i mars 2017.

Förbundsdirektören har arbetat internt med sin ledningsgrupp med att titta över förbundsordningen och behöver nu också ha en dialog med arbetsutskottet framför allt gällande regleringen om förbundets ändamål som återfinns i § 3.

Beslutsunderlag
Protokoll 2023-06-15 § 60
Fyrbodals förbundsordning 2017-03-16 § 15

[1] Boråsregionen och sjuhärad, Skaraborgs samt Fyrbodals kommunalförbund.

Signature reference: dbd824f9-5c75-4c6d-8d90-58cda53b9bf5

Plats och tid:	Uddevalla 08.30 – 16.30	
Ledamöter:	Stig Bertilsson, Bengtsfors (till § 55) Ulla Börjesson, Färgelanda Benny Augustsson, Vänersborg Peter Eriksson, Trollhättan Martin Pettersson, Uddevalla Michael Karlsson, Åmål Louise Skaarnäs, Munkedal	Liselotte Fröjd, Tanum Ludwig Mossberg, Mellerud Ingemar Samuelsson, Uddevalla Therése Mancini, Sotenäs Henrik Harlitz, Vänersborg Andreas Nilsson, Dals-Ed
Ersättare:	Jörgen Andersson, Färgelanda Per-Erik Norlin, Dals-Ed Ricky Karlsson, Trollhättan Oskar Josefsson, Tanum Ove Kaye, Åmål	Ulf Rexefjord, Mellerud Erik Färg, Munkedal, Mats Andersson, Vänersborg Christer Hasslebäck, Uddevalla Jarmo Uusitalo, Uddevalla
	Tjänstgörande ersättare: Per-Erik Norlin, Dals-Ed (från § 56), ,Sofia Andersson Dharsani (till § 59), Trollhättan, Ulf Hanstål, Lysekil	
Fyrbodals kommunalförbund:	Anna Lärk Ståhlberg Martin Palm Titti Andersson Cecilia Sandberg Kajsa Örtengren	Titti Andersson Michael Johansson Maria Wolff Tobias Källqvist
Övriga deltagare:	Fredrik Lindén och Marie Linde, Turistrådet i Västsverige, Bo Per Larsson, Huvudsekreterare, Katarina Ahlqvist VD Gryning vård, Sten Tolgfors, Landshövding i Västra Götalands län, Monique Wannding, chef miljöskyddsavdelningen Länsstyrelsen och Louise Åsenfors (S) vice ordförande Miljö- och regionutvecklingsnämnden, Maria Eléhn, Innovatum, Ann-Christine Schleret Lember Länsstyrelsen, Christopher Sörensen ordförande regional styrgrupp Teknik College	

Underskrifter:

Sekreterare _____

Martin Palm

Ordförande _____

Peter Eriksson

Justerare _____

Benny Augustsson

Justerare:	Utdragsbestyrkande:

Signature reference: 5a08c036-1885-4a0c-ab8d-32938ecf91dc

§ 60 – Översyn av kommunalförbundets förbundsordning

Bakgrunden till ärendet är att det har väckts frågor kring hur övriga förbund i Västra Götaland har utformat sina förbundsordningar i samband med att Göteborgsregionen initierade en översyn av sin förbundsordning. Det har även kommit upp frågor avseende förbundens förbundsordningar i samband med utredningen av förbundens gemensamma förening VästKom. Utöver detta har frågan om namnbyte eller tillägg till förbundets namn väckts internt på förbundet av kommunikationsansvarig.

Den förbundsordning som gäller för förbundet beslutades i mars 2017.

Arbetsutskottet har berett ärendet och beslutat föreslå att direktionen beslutar att ge förbundsdirektören i uppdrag att se över förbundsordningen.

Ärendet föredrogs av Anna Lärk Ståhlberg, förbundsdirektör

Direktionen beslutar

Att ge förbundsdirektören i uppdrag att se över förbundsordningen.

Beslutet expedieras till

Medlemskommunerna

Fyrbodals kommunalförbund – 14 kommuner samarbetar för hållbar utveckling

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

Signature reference: 5a08c036-1885-4a0c-ab8d-32938ecf91dc

NETPUBLICATOR®
VERIFIED

Detta dokument är elektroniskt signerat och juridiskt bindande.

Signed by: Per Martin Palm
Date: 2023-06-20 09:30:26
BankID refno: 4b90c9cf-6dce-4129-8ad3-c0b87e8b4644

Sekreterare: Martin Palm

Signed by: BENNY AUGUSTSSON
Date: 2023-06-20 12:05:12
BankID refno: c74e7f32-923f-47e3-8240-0a8b36c1ee37

Justerare: Benny Augustsson

Signed by: Peter Eriksson
Date: 2023-06-21 09:02:25
BankID refno: 8cb40978-992e-49e4-bf0d-1075e161e0af

Ordförande: Peter Eriksson

Signature reference: 5a08c036-1885-4a0c-ab8d-32938ecf91dc

Reviderad förbundsordning mars 2017

Förbundsordning för Fyrbodals kommunalförbund

Innehållande 23 paragrafer

Namn och säte
1 §
Kommunalförbundets namn är Fyrbodals kommunalförbund.
Förbundet har sitt säte i Uddevalla.

Medlemmar
2 §
Medlemmar i kommunalförbundet är kommunerna Bengtsfors, Dals-Ed, Färgelanda, Lysekil, Mellerud, Munkedal, Orust, Sotenäs, Strömstad, Tanum, Trollhättan, Uddevalla, Vänersborg och Åmål.

Fyrbodals kommunalförbund är tillsammans med Göteborgsregionens kommunalförbund, Sjuhärads kommunalförbund och Skaraborgs kommunalförbund medlem i Västsvenska kommunalförbundens samorganisation VästKom.

Ändamål
3 §
Förbundet har till ändamål att stärka medlemskommunernas intressen och att bidra till regional utveckling av Fyrbodalregionen. Syftet ska vara att stärka Fyrbodal och samverka för utveckling och effektivt resursutnyttjande.
Dessutom ska kommunalförbundet vara kommunernas part i samverkan och dialog med Västra Götalandsregionen kring tillväxtfrågor.

Ett övergripande mål för verksamheten är att stödja och utveckla det kommunala självstyret. Förbundet ska särskilt verka inom följande områden;

- Hållbar tillväxt och utveckling.
- Verksamhetsstöd och intressebevakning.
- Projekt som har till syfte att främja samordning och/eller samverkan inom områdena tillväxt och utveckling samt verksamhetsstöd.
- Ägaransvar för gemensamt ägda bolag och verksamheter.

Förbundet ska precisera sin verksamhet i en treårig verksamhetsplan som årligen revideras.

Varaktighet
4 §
Förbundet är bildat tills vidare.

Organisation och beslutsförhet
5 §
Förbundet är ett kommunalförbund med förbundsdirektion.

Direktionen ska bestå av sjutton ledamöter med sjutton personliga ersättare. Kommunerna Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg utser vardera två ordinarie ledamöter och två ersättare. De övriga medlemskommunerna utser vardera en ordinarie ledamot och en ersättare. Direktionen utser inom sig ordförande, vice ordförande och andre vice ordförande.

För direktionen finns en arbetsordning och direktionen fastställer sin egen delegationsordning.

För att bredda den politiska representationen kan direktionen inför varje mandatperiod därutöver besluta att adjungera företrädare för parti som är representerat i någon av medlemskommunernas kommunstyrelser.
En adjungerad företrädare har yttranderätt men ingen förslags- eller beslutanderätt.

Beslut i förbundsdirektionen fattas med enkel majoritet. Vid lika röstetal gäller den mening som ordföranden företräder.

6 §
Förbundsdirektionen utser inom sig ett arbetsutskott för beredning av ärenden.
Direktionen kan tillsätta egna beredningsgrupper för olika områden med representanter valda även utanför direktionen.
Förbundsdirektionen kan delegera beslutanderätt till arbetsutskottet.

Till förbundet anknutna bolag, stiftelser och andra organisationer
7 §
Förbundet kan ha intressen i bolag och organisationer i form av ägare, stiftare, medlemskap och andra former av samverkan med organ och aktörer.
Förbundsdirektionen ska få tillfälle att ta ställning före beslut av principiell beskaffenhet eller annat av större vikt som fattas inom intressebolags verksamhet.

Revision
8 §
Förbundet ska revideras av fem revisorer. Vänersborgs kommun utser revisorer och medlemskommunerna får nominera in förslag. Vänersborgs kommun ska vara sammankallande tillika ordförande.

Revisorerna väljs för samma mandatperiod som ledamöterna och ersättarna i förbundsdirektionen. Revisorerna ska före maj månads utgång avge revisionsberättelse, jämte årsredovisning, till respektive medlemskommuns kommunfullmäktige.

Initiativrätt
9 §

Ärenden i förbundsdirektionen får väckas av

- Ledamot och ersättare i förbundsdirektionen
- Förbundsmedlem genom framställan av kommunfullmäktige eller kommunstyrelse samt
- Organ under förbundsdirektionen om direktionen har medgivit sådan rätt.

Ärenden i arbetsutskottet får väckas av

- Ledamot och ersättare i arbetsutskottet
- Organ under arbetsutskottet om arbetsutskottet har medgivit sådan rätt
- Förbundsdirektören får väcka frågor både i direktionen och i arbetsutskottet

Närvaro- och yttranderätt
10 §
Förbundsdirektionen avgör själv i vilka fall någon som ej är ledamot eller ersättare i direktionen har rätt att närvara och yttra sig vid direktionens sammanträden.

Förbundskansli
11 §
Förbundet ska ha ett kansli med uppgift att under förbundsdirektionen handha förbundets administration och ombesörja dess löpande verksamhet. Förbundskansliet leds av en förbundsdirektör som inför direktionen svarar för förbundets löpande förvaltning.

Kungörelser och tillkännagivanden
12 §
Förbundets kungörelser, tillkännagivanden av protokollsjusteringar och övriga tillkännagivanden ska anslås på förbundets anslagstavla.
Kungörelse om sammanträde vid vilket budgeten fastställs ska anslås på förbundets anslagstavla och på varje medlems anslagstavla.

Finansiering av verksamheten
13 §
Kostnader för förbundets verksamhet ska, i den mån de inte täcks på annat sätt, täckas genom bidrag från medlemskommunerna. Kostnaderna ska därvid fördelas mellan förbundets medlemmar i förhållande till invånarantalet i respektive medlemskommun. Härvid ska användas invånarantalet den 1 november året före verksamhetsåret.

Andel i förbundets tillgångar och skulder
14 §
Förbundets medlemmar har vid varje tidpunkt andel i förbundets tillgångar och skulder i förhållande till antalet invånare i respektive medlemskommun i relation till invånarantalet hos samtliga medlemskommuner per den 1 november föregående år. Motsvarande kostnadsfördelning gäller för täckande av brist för det fall förbundet skulle sakna medel att betala sina skulder för verksamheten samt vid skifte av förbundets samlade tillgångar vid likvidation.

Budgetprocess
15 §
Förbundsdirektionen ska årligen fastställa en budget för förbundet. Budgeten ska innehålla en plan för verksamheten och ekonomin under budgetåret samt förbundsavgift. Budgeten ska dessutom innehålla en plan för ekonomin under den kommande treårsperioden.
Direktionens budget ska delges förbundets medlemmar senast under oktober månad året före verksamhetsåret.

Årsredovisning, ansvarsfrihet och uppföljning
16 §
Förbundsdirektionen ska senast den 1 april ha upprättat förslag till årsredovisning för det gångna verksamhetsåret. Årsredovisningen översänds efter revision till respektive medlemskommun för godkännande och prövning av ansvarsfrihet för direktionen.
Vidare ska direktionen översända delårsrapporten till respektive medlemskommun för behandling i fullmäktige.

Direktionen ska fastställa en arbetsordning som reglerar löpande uppföljning av verksamhet, projekt och genomförande av internkontroll.

Lån, borgen m m
17 §
Förbundet får inte ta upp lån, ingå borgen eller andra ansvarsförpliktelser utan samtliga medlemskommuners godkännande.

Ersättning för förtroendeuppdrag
18 §
Varje medlemskommun står för sina kostnader avseende arvoden och andra ersättningar för uppdrag i förbundsdirektionen.
Dock ska förbundet svara för ersättningar till direktionens ordförande samt revisorer med belopp som följer Uddevalla kommuns ”Riktlinjer för ekonomisk ersättning till förtroendevalda” samt till Uddevalla kommuns fasta årsarvode. Omfattningen av uppdraget fastställs i förbundets arvodesreglemente.

Övriga av direktionen tillsatta enskilda uppdrag med ersättning följer förbundets arvodesreglemente.

Inträde av ny medlem
19 §
Om ytterligare kommun önskar bli medlem i förbundet ska ansökan ske till förbundsdirektionen som yttrar sig och överlämnar ärendet till medlemskommunernas fullmäktige för beslut. Ny medlem har antagits när samtliga medlemskommuner biträtt ansökan genom fullmäktigebeslut och en ny förbundsordning undertecknats av samtliga medlemskommuner.

Utträde ur förbundet
20 §
En medlem har rätt att utträda ur förbundet. Uppsägning ska ske senast den 1 juli och uppsägningstiden är två kalenderår räknat från årsskiftet efter uppsägningen.
Vid utträde ska reglering av de ekonomiska mellanhavandena mellan förbundets och den utträdande medlemmen bestämmas utifrån de andelar i förbundets samlade tillgångar och skulder som gäller vid ingången av det år medlemmen utträder ur förbundet.
Vid utträde ska de kvarvarande medlemmarna anta de ändringar i förbundsordningen som föranleds av utträdet.
När en medlem utträtt ur förbundet upphör medlemmens ansvar för förbundets skulder, om inte annat har överenskommit mellan den utträdande medlemmen och de kvarvarande medlemmarna.

Likvidation av förbundet
21 §
Om slutlig ekonomisk uppgörelse mellan förbundet och den utträdande medlemmen inte uppnåtts, när uppsägningstiden i 20§ första stycket är till ända, så ska förbundet omedelbart träda i likvidation.
Förbundet ska också träda i likvidation om mer än hälften av medlemmarna genom samstämmiga beslut i respektive medlems fullmäktige fattat beslut härom.
Likvidation verkställs av förbundsdirektionen i egenskap av likvidator.
Vid skifte av förbundets samlade tillgångar ska den i 13 § angivna fördelningsgrunden gälla

När förbundet trätt i likvidation ska dess egendom i den mån det behövs för likvidationen förvandlas till pengar genom försäljning eller på annat lämpligt sätt. Verksamheten får fortsätta den tid som behövs för en ändamålsenlig avveckling.
När direktionen fullgjort sitt uppdrag som likvidator, ska den avge slutlig förvaltningsredovisning. Redovisningen sker genom en förvaltningsberättelse, som rör likvidationen i sin helhet med redovisning av skiftet av behållna tillgångar samt eventuell fördelning av skulder. Till berättelsen ska fogas redovisningshandlingar för hela likvidationen.
När förvaltningsberättelsen och redovisningshandlingarna delgetts samtliga förbundsmedlemmar är förbundet upplöst.
En medlem, som inte är nöjd med redovisningen eller det skifte som förrättats av direktionen, får väcka talan om detta mot de övriga medlemmarna inom ett år från det slutredovisningen delgavs medlemmen.
Om det framkommer någon tillgång för förbundet efter dess upplösning eller om talan väcks mot förbundet eller om det på annat sätt uppkommer behov av ytterligare likvidationsåtgärder, ska likvidationen återupptas.
När likvidationsuppdraget är fullgjort ska direktionen besluta om vilken av medlemmarna som ska ta över vården av de handlingar som tillhört förbundets arkiv.

Tvister
22 §
Om tvist uppkommer mellan förbundet och en eller flera medlemmar och om parterna inte kan nå en frivillig uppgörelse ska tvisten lösas i allmän domstol.

Bildandet av förbundet och ändringar av förbundsordningen
23 §

Förbundet är bildat när medlemmarnas fullmäktige har antagit förbundsordningen. Förbundet ansvarar för verksamheten enligt förbundsordningen från och med den 1 april 2005.

Ändringar och tillägg till denna förbundsordning skall antas av förbundsdirektionen och fastställas av medlemmarnas fullmäktige.

ÄRENDE 7 – Utbildningssamverkan Fyrbodal

Förslag till beslut
Arbetsutskottet har tagit del av informationen.

Sammanfattning
Tidigare avtal om fritt sök gymnasieskola samt, fritt sök gymnasiesärskola har sagts upp utifrån ny lagstiftning och dess effekter samt att avtalet även ersätter tidigare avsiktsförklaring från 2013 om samverkan inom utbildningsområdet.

Förslaget till avtal rörande utbildningssamverkan för samtliga skolformer har tagits fram på uppdrag av utbildningsordförandenätverket. Kommunal kärnverksamhet, som utbildning och kompetensförsörjning, har behov av långsiktig och robust samverkan mellan Fyrbodals kommuner och kommunalförbundet, därför har ett nytt avtalsförslag tagits fram av en arbetsgrupp bestående av ordföranden i fyra kommuner. Avtalsförslaget utgår i från antagen samverkansstrategi. Det är viktigt att värna det samlade behovet för hela Fyrbodalsområdet utifrån förändrad lagstiftning, samverkansområden och en snabbare omställningstakt inom utbildningsområdet. Gemensam utbildningssamverkan stärker samtliga kommuner inom delregionen Fyrbodal.

Genom att samverka kan resurser optimeras och kvalitén stärkas i kommunerna som inom Fyrbodalsområdet. Nätverk och erfarenhetsutbyte är basen för samverkan och utvecklingsarbetet inom och mellan kommunerna i Fyrbodal. Finansieringen följer den modell som finns för övriga avtal vilka tecknas av kommunalförbundet. Det separata avtal som finns för vuxenutbildning samverkan upphör och kommer att ingå i detta avtal.

Arbetet med att färdigställa avtalet kommer att fortgå under hösten och justeringar i avtalsförslaget kan göras efter förankring i nätverken. Ärendet planeras komma upp för beslut i arbetsutskott och direktion 2025-10-09 respektive 2025-10-30.

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse 2025-08-20

Utbildningssamverkan Fyrbodal-information

Förslag till beslut till direktionens oktobermöte

Direktionen beslutar:

Att teckna avtal mellan Fyrbodals kommunalförbund, samtliga kommuner och Kunskapsförbundet Väst om utbildningssamverkan.

Sammanfattning

Tidigare avtal om fritt sök gymnasieskola samt, fritt sök gymnasiesärskola har sagts upp utifrån ny lagstiftning och dess effekter samt att avtalet även ersätter tidigare avsiktsförklaring från 2013 om samverkan inom utbildningsområdet. Förslaget till avtal rörande utbildningssamverkan för samtliga skolformer har tagits fram på uppdrag av utbildningsordförandenätverket. Kommunal kärnverksamhet, som utbildning och kompetensförsörjning, har behov av långsiktig och robust samverkan mellan Fyrbodals kommuner och kommunalförbundet, därför har ett nytt avtalsförslag tagits fram av en arbetsgrupp bestående av ordföranden i fyra kommuner. Avtalsförslaget utgår i från antagen samverkansstrategi. Det är viktigt att värna det samlade behovet för hela Fyrbodalsområdet utifrån förändrad lagstiftning, samverkansområden och en snabbare omställningstakt inom utbildningsområdet. Gemensam utbildningssamverkan stärker samtliga kommuner inom delregionen Fyrbodal.

Genom att samverka kan resurser optimeras och kvalitén stärkas i kommunerna som inom Fyrbodalsområdet. Nätverk och erfarenhetsutbyte är basen för samverkan och utvecklingsarbetet inom och mellan kommunerna i Fyrbodal. Finansieringen följer den modell som finns för övriga avtal vilka tecknas av kommunalförbundet. Det separata avtal som finns för vuxenutbildning samverkan upphör och kommer att ingå i detta avtal.

Bakgrund

De tidigare avtalen rörande fritt sök gymnasieskola och fritt sök gymnasiesärskola har avslutats då lagstiftning har ändrats i skollagen samt i lagen om regionalt utvecklingsansvar. Utbildningsordförandenätverket och utbildningschefsnätverket har under det senaste året tagit fram en gemensam samverkansstrategi vilken är grunden till det nya avtalet. I början av året gav ordförandenätverket uppdrag att ta fram ett nytt samverkande avtal ink. finansiering för utbildningssamverkan för att möjliggöra att samtliga kommuner kan delta i samverkan. Effekterna

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

av att inte samtliga kommuner kunde delta i aktiviteter som tidigare varit finansierade av delregionala utvecklingsmedel påverkade utbildningssamverkan negativt. En arbetsgrupp av ordförande har under året arbetat med att ta fram ett nytt avtal och det har sedan redovisats tillbaka till nätverket. Ett enigt ordförandenätverk har gett uppdrag att föreslå direktionen att teckna avtal med kommunerna. Utbildningscheferna har under våren bjudits in till information om innehållet i det nya avtalet och är positiva till att teckna avtal.

Beskrivning av ärendet

Samverkan inom Fyrbodal har en långvarig tradition inom utbildningssektorn. Fyrbodals kommunalförbund är sedan länge part i samverkan inom utbildningsområdet mellan kommunerna i området. År 2013 undertecknades *”Avsiktsförklaring om samverkan inom utbildningsområdet*” som bildar grund för den nuvarande samverkan. Utöver detta avtal finns avtal som reglerar specifika samverkansområden. Kommunal kärnverksamhet som utbildning och kompetensförsörjning har behov av långsiktig och robust samverkan över tid och stöds av en avtalsbaserad samverkan mellan parterna.

Samverkansavtalet syftar till en gemensam strävan att elever erbjuds ett utbildningsutbud med likvärdig, attraktiv utbildning av hög kvalité som ger goda resultat, stimulera det livslånga lärandet och att utbildning ska leda till arbete eller vidare studier. Genom samverkan kan kommunerna dela resurser och kompetens, vilket gör det möjligt att erbjuda kvalitativt utbildningsutbud och driva gemensamt skolutvecklingsutvecklingsarbete för en likvärdig utbildning, trots begränsade resurser i kommunerna till följd av demografiska utmaningar. Det är viktigt att värna det samlade behovet för hela Fyrbodalsområdet.

Samverkan ska stödja och främja utveckling i samtliga kommuner för samtliga skolformer. Fyrbodals kommuner ska med gemensamma krafter möta områdets kompetensförsörjningsbehov samt utveckla matchningen mellan utbildningsutbud och efterfrågan på såväl kort som lång sikt. Följaktligen bidrar samverkansavtalet till en hållbar samhällsutveckling och välfärd för hela Fyrbodal.

- Värna helheten inom Fyrbodalsamverkan
- Arbetet syftar till att kommunala resurser används effektivt, för hög kvalitet och kommunnytta.
- Bidra till att frigöra resurser till kommunerna genom att systematiskt samverka kring kvalitetshöjning i kommunerna
- Att identifiera och kommunicera gemensamma behov och prioriteringar kan leda till bättre resurstilldelning och stöd från myndigheter och aktörer.

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

- Samverka kring samtliga skolformer
- Samverkan kring komplexa frågor vilka kräver balans mellan olika intressen och lösningar som är anpassade till lokala förutsättningar.
- Främja en stark samarbetskultur som möjliggör gemensamma insatser och lösningar.
- Att ha en enad front i kommunikation med externa parter stärker nätverkens påverkan och trovärdighet.
- Skapa en stöttande miljö där erfarenheter och kunskaper delas, vilket ger energi till skolutveckling.
- Tillsammans kan Fyrbodals kommuner påverka de förändringar som sker nationellt och regionalt.

Arbetet med att färdigställa avtalet kommer att fortgå under hösten och justeringar i avtalsförslaget kan göras efter förankring i nätverken. Förankring och beredning kommer att ske:

- 5 september utbildningschefer
- 15 september i utbildningsordförandenätverket
- Slutligt fastställande av gruppen som har jobbat fram avtalet
- Avtalet föreslås att tecknas under hösten och avtalet ska gälla från 1 januari 2026.

Bedömning och synpunkter

Ett utbildningssamverkansavtal som ersätter tidigare avtal och avsiktsförklaring skapar tydlighet, skarpare styrning och ger bättre uppföljning av utbildningssamverkan. Avtalet bygger på ömsesidig förståelse och respekt mellan alla samverkande parter med avseende på deras roller och mandat. Innehållet i avtalet ger även en tydligare kommunnytta.

Finansiering

Utgår från befintlig modell för övriga avtal vilket bygger på kommunernas invånarantal och uppgår till knappt tre miljoner kronor per år. Vuxenutbildningsavtalet sägs upp för att inkluderas i detta avtal. Delregionala utvecklingsmedel lösgörs.

Koppling till mål

Det förbundsövergripande målet om ökad attraktivitet stärks av ett nytt avtal.

Insatsområde kompetensförsörjning och dess delmål är kopplade till avtalet.

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

Ansvarig tjänsteperson

Cecilia Sandberg
Kompetensstrateg
Fyrbodals kommunalförbund

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

ÄRENDE 8 – Remissvar Regional utvecklingsstrategi (RUS)

Förslag till beslut
Arbetsutskottet beslutar föreslå direktionen att översända protokollsutdrag samt bilaga ”Remissvar RUS, MRU 2025-0015” som Fyrbodals kommunalförbunds svar på remissen från Västra Götalandsregionen.

Sammanfattning
Fyrbodals kommunalförbund har i skrivelse från Västra Götalandsregionen (VGR), daterad 2025-04-14, Dnr: MRU 2025–00150 beretts möjlighet att yttra sig över remissen ”Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030” före 2025-09-15.

Remissen omfattar svar på fem frågeställningar som VGR ställt i sitt missiv.

1. Vad är er samlade uppfattning om strategins relevans i förhållande till utvecklingen i Västra Götaland och omvärldens förändringar, och därmed för att nå målet: Tillsammans gör vi Västra Götaland till föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt Västra Götaland?
2. De fyra långsiktiga prioriteringarna har förtydligats. Fångar beskrivningen under respektive långsiktig prioritering de utmaningar och möjligheter som är mest centrala för gemensamma insatser framåt?
3. Tre nya områden föreslås (Industrins gröna omställning, Framtidsrusta barn och unga, Ökad robusthet genom samverkan i samhällsplanering), som vi gemensamt behöver kraftsamla kring de närmaste åren. Fångar dessa de viktigaste områdena för särskilt fokus, riktad samverkan och gemensamma insatser? Har respektive kraftsamling rätt avgränsning och innehåll?
4. Samarbete mellan aktörer är nödvändigt för ett framgångsrikt genomförande av strategin. Hur kan genomförandet förstärkas? Vad fungerar bra eller dåligt? Hur kan er organisation bidra?
5. De vägledande principerna ligger kvar. Hur ser ni på hur de bidrar till strategins genomförande?

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse 2025-08-12
Remissvar RUS, MRU 2025-0015
Remissmissiv extern – Aktualiserad RUS.pdf
Protokollsutdrag från beredningen för hållbar utvecklings sammanträde den 3 april 2025 - Aktualisering av regional utvecklingsstrategi 2021-203... (2).pdf
Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030 - Remissversion aktualiserad strategi 2025.pdf

Beslutet skickas till (efter direktionens beslut)
miljo-och.regionutvecklingsnamnd@vgregion.se, i ämnesraden anges ”Fyrbodals kommunalförbund – Remissvar RUS, MRU 2025–00150”. Ange Michael Johansson som kontaktperson

Remiss RUS, MRU 2025-0015

Förslag till beslut

Direktionen beslutar att översända detta beslut samt bilaga *Remissvar RUS, MRU 2025-0015* som Fyrbodals kommunalförbunds svar på rubricerad remiss från Västra Götalandsregionen.

Sammanfattning

Fyrbodals kommunalförbund har i skrivelse från Västra Götalandsregionen (VGR), daterad 2025-04-14, Dnr: MRU 2025–00150 beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss före 2025-09-15. Remissen avser översyn av Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030.

Bakgrund

Under 2024–2025 genomförs en översyn av regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030 (RUS), bakgrund och process beskrivs i bilaga *Remissmissiv extern – Aktualiserad RUS.pdf.*

Beskrivning av ärendet

Fyrbodals kommunalförbund har i beslut från Västra Götalandsregionen (VGR), daterad 2025-04-14, Dnr: MRU 2025–00150, bilaga *Protokollsutdrag från beredningen för hållbar utvecklings sammanträde den 3 april 2025 - Aktualisering av regional utvecklingsstrategi 2021-203... (2).pdf,* beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss före 2025-09-15.

Remissen avser översyn av Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030, bilaga *Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030 - Remissversion aktualiserad strategi 2025.pdf.*

Då remissvar önskas senast den 15 september och Fyrbodals kommunalförbunds första direktionsmöte under hösten 2025 hålls den 18 september har förlängd svarstid begärts och erhållits. För att hålla tidplan krävs en omedelbar justering av detta ärende.

Remissvaret, bilaga *Remissvar RUS, MRU 2025-0015,* har beretts av Fyrbodals kommunalförbunds strategiska tjänstepersonsgrupp inom Regional utveckling, Välfärdsutveckling och Kompetensförsörjning.

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

Ansvarig tjänsteperson
Chef regional utveckling Michael Johansson, tel 076-8518365, e-post: michael.johansson@fyrbodal.se

Bilagor:
Remissvar RUS, MRU 2025-0015

Remissmissiv extern – Aktualiserad RUS.pdf

Protokollsutdrag från beredningen för hållbar utvecklings sammanträde den 3 april 2025 - Aktualisering av regional utvecklingsstrategi 2021-203... (2).pdf

Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030 - Remissversion aktualiserad strategi 2025.pdf

Beslutet expedieras till
miljo-och.regionutvecklingsnamnd@vgregion.se, i ämnesraden anges ”Fyrbodals kommunalförbund – Remissvar RUS, MRU 2025–00150”. Ange Michael Johansson som kontaktperson

Remissvar RUS, MRU 2025-0015

Fyrbodals kommunalförbund har i skrivelse från Västra Götalandsregionen (VGR), daterad 2025-04-14, Dnr: MRU 2025–00150 beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss före 2025-09-15. Remissen avser översyn av Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030.

Västra Götalandsregionen önskar genom remissen inhämta synpunkter från kommuner, kommunalförbund med flera aktörer.

Fyrbodals kommunalförbund tackar för möjligheten och avger följande yttrande:

Kommunalförbundets yttrande

I remissen önskar Västra Götalandsregionen svar på fem frågeställningar:

1. ***Vad är er samlade uppfattning om strategins relevans i förhållande till utvecklingen i Västra Götaland och omvärldens förändringar, och därmed för att nå målet: Tillsammans gör vi Västra Götaland till föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt Västra Götaland?***

Vi välkomnar ambitionen i den framtagna strategin och ser positivt på viljan att samla länets aktörer kring gemensamma prioriteringar för Västra Götalands utveckling. Vår uppfattning är dock att strategin i större utsträckning bör fokusera på framåtriktade prioriteringar, medan nulägesbeskrivningar kan lyftas till underlag och analyser. Genom att tydligare renodla strategin som ett framåtriktat styrdokument skapas bättre förutsättningar för att samla aktörerna kring gemensamma insatser.

Samtidigt vill vi framföra några generella synpunkter:

- Givet sin tidsbegränsade karaktär, behöver *Kraftsamlingarna* formuleras mer spetsigt med tydligt definierade mål, roller och ansvar. Så som de nu är formulerade, det vill säga mer övergripande och generella, är det svårt att skilja dem från strategins långsiktiga prioriteringar.

- Erfarenheter från andra regionövergripande, strategiska samarbeten som till exempel,

Kaserngården 3B (3 vån) • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522 – 44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • fyrbodal.se

VEGO, ElSa, Kompetensråd, Kunskapsnod Fullföljda studier och Klimat 2030 har pekat på behovet och värdet av att särskilda resurser avsätts för processledning och samordning av kommuner och andra aktörer, på såväl regional som kommunalförbundsnivå. Kommunerna kan inte förväntas bidra med dessa resurser.

- Blå och grön ekonomi är av mycket stor betydelse för länets konkurrenskraft och attraktionskraft liksom ur ett beredskapsperspektiv då de är avgörande för såväl livsmedels- som energiproduktion.

- Digitalisering är ett horisontellt område som kräver ett tydligt nav för att säkerställa styrning, mätbarhet och kapacitet att möta snabba förändringar. Att digitaliseringen tidigare samlats i ett eget kraftsamlingsspår har varit avgörande för att mobilisera aktörer, samordna resurser och driva omställningstakten. Att nu avveckla detta fokus riskerar att försvaga genomförandekraften i frågor som rör digitalisering och AI – områden som fortsatt bör vara högsta regionala prioritet.

2. ***De fyra långsiktiga prioriteringarna har förtydligats. Fångar beskrivningen under respektive långsiktig prioritering de utmaningar och möjligheter som är mest centrala för gemensamma insatser framåt?***

Fyrbodals kommunalförbund anser att de fyra långsiktiga prioriteringarna är bra och fortsatt relevanta områden där gemensamma insatser framåt är centrala. Det är positivt att strategins bidrag till klimatomställningen och till att stärka den biologiska mångfalden har förtydligats, och att de siffersatta klimatmålen för Västra Götaland har skrivits in. Mot bakgrund av regionens potential inom såväl jord- som skogsbruk och vattenbruk bör fokus vidgas från enbart elproduktion till att säkerställa tillgång till att också innefatta fossilfri energiproduktion som exempelvis biogas.

Utbildning och arbete är grunden för att människor och företag ska växa. Fyrbodal ser positivt på att även offentlig sektors behov lyfts fram redan inledningsvis i beskrivningen av *Bygga kompetens* samt att det skrivs fram ett stort fokus på kompetens inom exempelvis AI, digitalisering och teknik för att stödja bland annat SKR:s digitala handslag.

Tidiga insatser och vikten av vägledning eller arbetslivsanknytning/samverkan med arbetslivet som ett verktyg för motivation och att klara skolan behöver få utrymme i strategin. Skrivningen ”Alltför många barn klarar inte skolan” bör ändras till det redan väl etablerade begreppet ”Fullföljda studier/utbildning”.

Kaserngården 3B (3 vån) • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522 – 44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • fyrbodal.se

3. ***Tre nya områden föreslås, som vi gemensamt behöver kraftsamla kring de närmaste åren. Fångar dessa de viktigaste områdena för särskilt fokus, riktad samverkan och gemensamma insatser? Har respektive kraftsamling rätt avgränsning och innehåll?***

När det gäller Kraftsamlingarna är det vår uppfattning att dessa, givet sin tidsbegränsade karaktär, behöver formuleras mer spetsigt med tydligt definierade mål, roller och ansvar. Så som de nu är formulerade, det vill säga mer övergripande och generella, är det svårt att skilja dem från strategins långsiktiga prioriteringar.

Givet vår uppfattning om Kraftsamlingarnas karaktär som ett fokuserat resursutnyttjande under en avgränsad tid, så förutsätter det att både start, genomförande och uppföljning planeras noggrant i förväg och att resurser – både personella och ekonomiska – säkerställs innan arbetet inleds. På så sätt undviks att värdefull tid går åt till att i efterhand klargöra vad som ska göras, hur och av vem. Vi vill därför uppmuntra till att kommande arbete med att konkretisera strategins genomförande ska präglas av tydlig prioritering, samordnat ledarskap och ett gemensamt ansvarstagande där uppdrag, mandat och resurser är fastlagda från början.

Industrins gröna omställning. Vi uppskattar ambitionen i texten och delar uppfattningen om industrins avgörande roll för Västra Götalands och Sveriges konkurrenskraft samt behovet av en kraftsamlad omställning. Det är positivt att flera viktiga områden som kompetensförsörjning, elförsörjning och cirkulära värdekedjor lyfts fram.

Vi anser dock att texten i sin nuvarande form blir alltför blygsam och problemorienterad snarare än att lösningsfokuserat verka för att nå nya, mer ambitiösa positioner och strukturer. Länet har unika förutsättningar att stärka sin position som en internationellt konkurrenskraftig region i den gröna och industriella omställningen. Vidare saknar vi en tydlig koppling till EU:s Clean Industrial Deal och de möjligheter och krav detta innebär för Västra Götaland och industrin. Med ett starkt industrikluster, tillgång till kompetens och ett växande ekosystem för hållbara energilösningar finns möjligheten att ta en ledande roll i genomförandet. Det är viktigt att regionens strategi och omställningsarbete tar sin utgångspunkt i detta sammanhang för att kunna attrahera investeringar och finansiering på europeisk nivå.

Vi vill också understryka vikten av att inte enbart fokusera på tillgång till el. För att realisera länets potential behöver vi säkerställa tillgången till prisvärd och fossilfri energi i hela regionen. Lokal produktion och distribution, energilager och flexibilitetslösningar utgör strategiska verktyg för att möjliggöra nya industrietableringar, säkra befintlig konkurrenskraft och minska sårbarheten.

En kraftsamling krävs där industrin, relevanta myndigheter och akademi tillsammans utvecklar en regional modell för hur industriomställning och energiförsörjning kan kopplas samman. Det handlar inte enbart om att lösa utmaningar — utan om att positionera Västra Götaland som en föregångsregion i omställningen mot ett hållbart och konkurrenskraftigt Europa. Vi föreslår därför att kraftsamlingen tydligare tar sin utgångspunkt i regionens möjligheter och industriella styrkor, kopplat till de krav och möjligheter som EU:s Clean Industrial Deal innebär.

I sammanhanget vill vi även lyfta vikten av att inkludera ett *dual use*-perspektiv i kraftsamlingen. Västra Götalands starka industriella bas, innovationsmiljöer och forskningskapacitet skapar goda förutsättningar för synergier mellan civila och militära tillämpningar, särskilt inom områden som elektrifiering, materialutveckling, cybersäkerhet och försörjningsberedskap. Genom att integrera civil-militär samverkan i omställningsarbetet kan regionen stärka sin innovationshöjd, möta ökade säkerhetskrav och samtidigt skapa nya affärsmöjligheter. Vi föreslår att strategin kompletteras med ett tydligt erkännande av potentialen i *dual use*-lösningar som en del av länets samlade omställningskapacitet.

Framtidsrusta barn och unga. Vi delar helt bilden av vikten av att framtidsrusta barn och unga i Västra Götaland. Vi välkomnar ambitionen att bredda kraftsamlingen för att samla aktörer kring denna avgörande fråga. Ingående aktörer bör förtydligas så att skola och socialtjänst omnämns i texten. Den nya kraftsamlingen bör bygga vidare på det arbete som bedrivits inom Kraftsamling Fullföljda studier. Det har under kraftsamlingen gjort ett förankrings- och utvecklingsarbete som landat i prioriteringar, samverkansstrukturer och en kunskapsbank. Detta bör vara utgångspunkt för fortsatt arbete i stället för att skapa nya problemformuleringar.

Kraftsamlingen bör tydligt genomsyras av ett barnrättsperspektiv och utgå från Barnkonventionen. Det är särskilt viktigt att synliggöra barns utsatthet för våld, både online och off-line, liksom barns utsatthet i hemmet. Strategin behöver därför innehålla

Kaserngården 3B (3 vån) • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522 – 44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • fyrbodal.se

skrivningar om tidig upptäckt av barn som far illa — inte enbart i samband med risk för kriminalitet.

För att långsiktigt stärka barns möjligheter att må bra och fullfölja sina studier krävs ett förstärkt fokus på tidiga främjande och förebyggande insatser. Särskilt för yngre barn kan tidigt stöd innebära avgörande skillnad och bidra till att skapa trygga och utvecklande uppväxt- och lärmiljöer. Det är också viktigt att komplettera övergripande samverkan mellan kommun, region, stat, näringsliv och civilsamhälle med konkret samverkan nära barnen och deras familjer. Här bör även föräldrar ses som en självklar resurs i barns utveckling.

Slutligen behöver strategin värna om begreppet *fullföljda studier* för att skapa kontinuitet i arbetet. Fokus bör vara på aktörernas uppdrag och ansvar att ge förutsättningar för goda uppväxtvillkor och möjligheten till fullföljda studier för barn och unga. Fortsatt behövs prioriteringar som stärker arbetet med närvaro i skola/förskola, motivation, läsning och språkutveckling samt hälsa ur ett helhetsperspektiv.

Ökad robusthet genom samverkan i samhällsplanering. En stärkt beredskap och samordnad samhällsplanering är avgörande för Västra Götalands långsiktiga utveckling, hållbarhet och attraktionskraft. Vi vill lyfta att det redan finns ett omfattande antal analyser, scenarier och underlag framtagna både regionalt och nationellt. Utmaningen ligger därför inte främst i att ta fram fler analyser, utan i att kraftsamla för att genomföra de åtgärder och möta de utmaningar som gjorda analyser och utredningar redan pekat ut. Ett sätt att kraftsamla är att synliggöra befintligt och tillkommande underlag med hjälp av digitala verktyg. En regional digital tvilling kan vara en väg framåt.

I den process som genomfördes 2023 i samband med remisshanteringen av regionens hemställan om att bli regionplaneorgan enligt PBL 7 kap. 1–7 §§, tydliggjorde kommunerna och kommunalförbunden behovet av att gemensamt identifiera vilka frågor som lämpar sig bäst för samverkan på regional nivå. Bland de områden som då lyftes fram som särskilt angelägna fanns livsmedelsförsörjning, bostadsförsörjning, digitalisering, beredskap för kris och krig, tillsammans med energiförsörjning och klimatutmaningarna. Vi ser gärna att det fortsatta arbetet med robust samhällsplanering tar sin utgångspunkt i någon eller några av dessa prioriterade frågor, där det finns en tydlig efterfrågan från kommunal och delregional nivå på regional samordning och gemensamma lösningar.

4. Samarbete mellan aktörer är nödvändigt för ett framgångsrikt genomförande av strategin. Hur kan genomförandet

förstärkas? Vad fungerar bra eller dåligt? Hur kan er organisation bidra?

Vi välkomnar ambitionen och instämmer i behovet att agera samlat för att driva på omställningen i Västra Götaland. Det är positivt att strategin lyfter vikten av samverkan mellan olika aktörer och nivåer, samt behovet av att skapa arenor för dialog och gemensamma prioriteringar. Samtidigt anser vi att texten i sin nuvarande form tenderar att bli alltför övergripande och svävande.

För att skapa förutsättningar för ett effektivt genomförande behöver roller, ansvar och mandat för de olika aktörerna tydliggöras. Västra Götalandsregionen behöver ta tydligare ledarskap och ett samordningsansvar i genomförandet av strategin där hela länets mångfalden beaktas. Vidare saknas en tillräcklig tydlighet kring de ekonomiska resurser som krävs för att möjliggöra arbetet. Vi anser att det i nästa steg behöver klargöras hur budget och finansiering ska hanteras, både regionalt och i förhållande till nationell och EU-nivå.

Som en av fyra delregioner ser vi fram emot att bidra i det fortsatta arbetet med att konkretisera strategins innehåll, prioriteringar och genomförande.

5. ***De vägledande principerna ligger kvar. Hur ser ni på hur de bidrar till strategins genomförande?***

Fyrbodals kommunalförbund anser att de vägledande principerna är fortsatt relevanta. Dock bör principen om modigt och förändringsorienterat ledarskap ytterligare förtydligas och utvecklas när det gäller kraftsamlingarna.

Remissvaret har beretts av Fyrbodals kommunalförbunds strategiska tjänstepersonsgrupp inom Regional utveckling, Välfärdsutveckling och Kompetensförsörjning.

Uddevalla 2025–08–12

2025-04-14
Diarienummer MRU 2025–00150

Remissmissiv – översyn av Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030

Den regionala utvecklingsstrategin är en övergripande strategi för det gemensamma regionala utvecklingsarbetet i Västra Götaland. Västra Götalandsregionen (VGR) har i rollen som regionalt utvecklingsansvarig ansvar för att strategin tas fram och att det sker i samverkan med kommuner, näringsliv, myndigheter, akademi och det civila samhället. Den regionala utvecklingsstrategin är styrande för VGR och vägledande för andra utvecklingsaktörer. Enligt förordningen om regionalt utvecklingsarbete (2017:583), ska strategin ses över en gång mellan varje val.

Under 2024–2025 genomförs en översyn av regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030 (RUS). Det ska inte tas fram någon ny strategi utan översynen har fokus dels på att aktualisera strategin utifrån omvärld och nuläge, dels på att förstärka genomförandet. VGR:s miljö- och regionutvecklingsnämnd ansvarar för att leda processen som omfattar uppföljning, dialoger och uppdatering av strategin utifrån det som kommer fram i översynen.

Förslaget på aktualiserad strategi har arbetats fram i bred dialog med kommuner, kommunalförbund, näringsliv, det civila samhället, myndigheter, akademi med flera, samt internt inom VGR:s nämnder, förvaltningar och bolag. Förslaget baseras även på omvärldsanalys, uppföljning av utvecklingen i länet, utvärdering av strategins kraftsamlingar och andra lärdomar från genomförandet. Remissversionen är ett tjänstemannaförslag som bereds politiskt efter avslutad remiss.

Frågor till remissinstanserna

Svaret ska utgå från de fem frågeställningarna nedan och vara så kortfattat och konkret som möjligt. Ta upp både det som ni ser som styrkor i strategin och det ni tycker behöver ändras. Motivera kortfattat.

- Vad är er samlade uppfattning om strategins relevans i förhållande till utvecklingen i Västra Götaland och omvärldens förändringar, och därmed för att nå målet: *Tillsammans gör vi Västra Götaland till föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt Västra Götaland?*
- De fyra långsiktiga prioriteringarna har förtydligats. Fångar beskrivningen under respektive långsiktig prioritering de utmaningar och möjligheter som är mest centrala för gemensamma insatser framåt?
- Tre nya områden föreslås, som vi gemensamt behöver kraftsamla kring de närmaste åren. Fångar dessa de viktigaste områdena för särskilt fokus, riktad samverkan och gemensamma insatser? Har respektive kraftsamling rätt avgränsning och innehåll?
- Samarbete mellan aktörer är nödvändigt för ett framgångsrikt genomförande av strategin. Hur kan genomförandet förstärkas? Vad fungerar bra eller dåligt? Hur kan er organisation bidra?
- De vägledande principerna ligger kvar. Hur ser ni på hur de bidrar till strategins genomförande?

Praktisk information

Vi vill ha ert remissvar **senast 15 september 2025.** Svaret skickas till: miljo-och.regionutvecklingsnamnd@vgregion.se

Ange i ämnesraden ”Er organisation – Remissvar RUS, MRU 2025–00150. Ange även en kontaktperson.

För er som vill få förslaget presenterat för er eller har frågor om remissen, så bjuder vi in till två digitala seminarier den 28 april och 5 maj. Anmälan sker via www.vgregion.se/rusremiss.

Ett presentationsmaterial om förslaget på aktualiserad strategi finns på www.vgregion.se/rusremiss.

Mer information om översynen, underlag och vilka dialoger som genomförts finns på Dags att se över regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030 - Västra Götalandsregionen

Övriga frågor kan ställas till processledarna för översynen:

Hanna Jönsson hanna.m.jonsson@vgregion.se och Lisa Lundin lisa.lundin@vgregion.se

Så behandlas synpunkterna

Västra Götalandsregionen sammanställer och behandlar de inkomna synpunkterna efter att remissperioden är slut. En samlad bild av remissvaren kommer presenteras på www.vgregion.se/rusremiss.

Under hösten 2025 tas det fram ett slutligt förslag på aktualiserad regional utvecklingsstrategi som behandlas i miljö- och regionutvecklingsnämnden (MRU), beredningen för hållbar utveckling (BHU)[1] och regionstyrelsen. Beslut om strategin fattas av regionfullmäktige i början av 2026.

De inspel som handlar om hur vi tillsammans genomför strategin utgör viktiga underlag för fortsatt dialog och vidareutveckling av samverkan, arbetssätt och satsningar.

Remisshandlingar

- Remissmissiv med frågor och sändlista (det här brevet)
- Remissversion aktualiserad Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030
- Bilaga: Sammanfattning av ändringar och förtydliganden i den aktualiserade regionala utvecklingsstrategin (bifogad sist i remissversionen)

Ovanstående handlingar finns tillgängliga på www.vgregion.se/rusremiss.

Vi ser fram emot att ta del av era remissvar!

Helena Lundberg Nilsson

Regionutvecklingsdirektör, Västra Götalandsregionen

[1] Beredningen för hållbar utveckling (BHU) är en gemensam politisk beredning mellan Västra Götalandsregionen och kommunalförbunden i Västra Götaland.

Sändlista

Västra Götalands 49 kommuner

Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund[2]
Fyrbodals kommunalförbund
Göteborgsregionens kommunalförbund
Skaraborgs kommunalförbund
Business Region Göteborg
Almi Företagspartner Väst AB
Arbetsförmedlingen
Balthazar Science Center
Boverket
Chalmers tekniska högskola
Coompanion Fyrbodal[3]
Coompanion Göteborg
Coompanion Sjuhärad
Coompanion Skaraborg
CSR Västsverige
Dalénium Science Center
Dalslands kanal
Drivhuset[4]
Energimyndigheten
Företagarna Västra Götaland
Göteborgs universitet
Göteborgsregionen social ekonomi
Havs- och vattenmyndigheten
Hela Sverige ska leva Göteborg
Hela Sverige ska leva Fyrbodal
Hela Sverige ska leva Sjuhärad
Hela Sverige ska leva Skaraborg
Hushållningssällskapet Väst
Hushållningssällskapet Sjuhärad
Högskolan Borås
Högskolan Skövde
Högskolan Väst
Industrirådet
Innovatum Science Center
Innovatum Science Park
IUC Väst, IUC Sjuhärad, GTC och IDC West Sweden[5]
Jordbruksverket
Jämställdhetsmyndigheten
Kungsbacka kommun
Lindholmen Science Park
LO-distriktet i Västsverige
LRF Västra Götaland
Länsstyrelsen i Västra Götaland
Molekylverkstan Science Center
Myndigheten för yrkeshögskolan
Navet Science Center
Oslo kommune
Region Halland
Region Jönköping
Region Skåne
Region Stockholm
Region Värmland
Region Örebro
RF SISU Västra Götaland
Riksantikvarieämbetet
RISE
Sahlgrenska Science Park
Samordningsförbunden i Västra Götaland[6]
Samrådet för nationella minoriteter
Samrådet för funktionshinder
Samrådet för hbtqi
Samrådet för mänskliga rättigheter
Samrådet för barnrätt
Science Park Borås
Science Park Skövde
Skogsstyrelsen
Skoopi Göteborgsregionen
SLU i Skara
Social ekonomi Fyrbodal
Social ekonomi Sjuhärad
Social ekonomi Skaraborg
Stiftelsen Stenebyskolan
Svenska ESF-rådet
Svenskt näringsliv Västra Götaland
Sveriges kommuner och regioner
Svinesundskommittén
TCO
Tillväxtverket
Trafikverket
Ung företagsamhet[7]
Unionen
Universeum
VGR:s överenskommelse med det civila samhället
Vinnova
Vision Västra Götalandsregionen
Västkuststiftelsen
Västra Götalands bildningsförbund
Västsvenska handelskammaren
Östfold Fylkeskommune

---

[2] Kommunalförbunden ombeds att svara med utgångspunkt i det delregionala perspektivet.
[3] Vi önskar ett samberett svar från Coompanion
[4] Vi önskar ett samberett svar från Drivhusen
[5] Vi önskar ett samberett svar från IUC-bolagen
[6] Vi önskar ett samberett svar från samordningsförbunden
[7] Vi önskar ett samberett svar från Ung företagsamhet

§ 10

Aktualisering av regional utvecklingsstrategi 2021-2030 - Information inför utskick av remiss

Diarienummer RS 2024-01820

Beslut

1. Beredningen för hållbar utveckling noterar informationen inför att aktualiserad regional utvecklingsstrategi ska skickas ut på remiss i mitten på april.

Sammanfattning av ärendet

Med start våren 2024 pågår en översyn av Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030 (RUS). Processen leds av miljö- och regionutvecklingsnämnden (MRU). Beredningen för hållbar utveckling (BHU) involveras löpande under processen och ansvarar för att bereda det slutgiltiga förslaget inför beslut i regionstyrelsen och regionfullmäktige.

Målsättningen är att den uppdaterade strategin ska beslutas i regionfullmäktige i början av 2026. Dessförinnan ska den skickas ut på remiss 14 april till 15 september 2025, dels inom VGR:s egen organisation, dels till kommunerna, kommunalförbunden, näringsliv, akademin, civila samhället och statliga myndigheter.

Översynen ska enligt beslut i MRU avgränsas till att aktualisera delar av strategin utifrån omvärld och nuläge och att förstärka genomförandet med fokus på att se över strategins kraftsamlingar.

Remissversionen har sammanställts baserat på:

- Kunskapsunderlag och omvärldsanalys
- Årliga uppföljningar av strategins genomförande

- Utvärdering av strategins nuvarande kraftsamlingar
- Inspel från alla de aktörsdialoger och politiska samtal som genomförts under perioden maj 2024-februari 2025.

Att strategin är väl förankrad och upplevs relevant både hos kommunerna och länets övriga aktörer är avgörande för ett kraftfullt genomförande.

Till sammanträdet 27 februari kunde BHU ta del av en sammanställning av förslag på förändringar och förtydliganden i strategin och diskutera dessa. Inför sammanträdet 3 april bifogas förslaget på aktualiserad regional utvecklingsstrategi. Innan strategin skickas ut på remiss 14 april kommer texten klarspråksgranskas, figurer uppdateras och dokumentet layoutas i samma format som nuvarande RUS.

Beslutsunderlag

- Tjänsteutlåtande daterat 2025-03-12

Skickas till

För kännedom till:

- regionstyrelsen@vgregion.se
- miljo-och.regionutvecklingsnamnd@vgregion.se
- info@borasregionen.se
- gr@goteborgsregionen.se
- info@skaraborg.se
- kansli@fyrbodal.se
- info@vastkom.se

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030

Remissversion Aktualiserad strategi 2025

Förord remissversion

FÖRSLAG PÅ AKTUALISERAD STRATEGI har arbetats fram i bred dialog med kommuner, kommunalförbund, näringsliv, det civila samhället, akademi, länsstyrelsen och andra myndigheter med flera, samt internt inom Västra Götalandsregionens nämnder, förvaltningar och bolag. Förslaget baseras även på omvärldsanalys, uppföljning av utvecklingen i länet, utvärdering av strategins kraftsamlingar och andra lärdomar från genomförandet.

De ändringar och förtydliganden som gjorts i strategin sammanfattas i en bilaga till remissversionen. I bilagan beskrivs även syfte och avgränsning för översynen samt hur den genomförs i en dialogprocess. Förslaget är ute på remiss 14 april–15 september 2025 och vi ser fram emot att ta del av era remissvar.

Helena Lundberg Nilsson, Regionutvecklingsdirektör, Västra Götalandsregionen, april 2025

Innehåll

Tillsammans ställer vi om 4

VI SOM GENOMFÖR STRATEGIN 4

SÅ LÄSER DU DEN REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN 5

Strategins mål 6

Goda förutsättningar i Västra Götaland 8

ETT SAMLAT OCH STRATEGISKT REGIONALT UTVECKLINGSARBETE 8

Samhällsutmaningar som drivkraft 9

Fyra långsiktiga prioriteringar 10

STÄRKA INNOVATIONSKRAFTEN – för ett konkurrenskraftigt näringsliv i framkant 12

BYGGA KOMPETENS – för bättre kompetensförsörjning och livslångt lärande 13

ÖKA INKLUDERINGEN – för stärkt tillit och sammanhållning 14

KNYTA SAMMAN VÄSTRA GÖTALAND – för hållbar och förbättrad tillgänglighet 15

Tillsammans kraftsamlar vi 16

INDUSTRINS GRÖNA OMSTÄLLNING 18

FRAMTIDSRUSTA BARN OCH UNGA 18

ÖKAD ROBUSTHET GENOM SAMVERKAN I SAMHÄLLSPLANERING 19

Genomförande – i dialog och samverkan 20

FYRA VÄGLEDANDE PRINCIPER 23

KUNSKAP OCH LÄRANDE 24

VERKTYG OCH RESURSER 25

Så bidrar strategin till Agenda 2030 27

Så hänger det ihop 28

BILAGA: Sammanfattning av ändringar och förtydliganden 30

Tillsammans ställer vi om

Alla som bor och verkar i Västra Götaland ska ha möjlighet att leva ett gott liv. Nyckeln till Västra Götalands långsiktiga attraktivitet och konkurrenskraft är vår gemensamma förmåga att vara innovativa och ställa om till ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart samhälle.

DEN REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN anger en riktning för omställningen till ett gott liv i Västra Götaland. Den beskriver mål och prioriteringar där takten i omställningen behöver öka och den fokuserar på områden som utvecklas dels genom samarbete mellan organisationer och sektorer, dels genom samverkan mellan lokal, regional, nationell och internationell nivå.

För att ställa om till ett hållbart Västra Götaland behöver vi möta flera samhällsutmaningar parallellt. Ingen kan lösa dessa utmaningar på egen hand, men tillsammans kan vi bidra till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Strategin sträcker sig till 2030, med utblick mot 2045 för att väga in behovet av långsiktighet när vi samverkar kring komplexa samhällsutmaningar och möjligheter för länets utveckling.

Vi som genomför strategin

Vi som varit med och tagit fram strategin och ska bidra till att den genomförs är näringslivet och dess organisationer, länets 49 kommuner och fyra kommunalförbund, akademi och forskningsinstitut, det civila samhället, Västra Götalandsregionen samt länsstyrelsen och andra statliga myndigheter. Vi har alla olika ansvar, resurser och kunskaper, och strategin är plattformen för vår samverkan och för ett kraftfullt genomförande.

SÅ HÄNGER DET IHOP

Strategin tar sin utgångspunkt i Vision Västra Götaland – Det goda livet.

Det goda livet förutsätter en hållbar utveckling i tre dimensioner – ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Dessa tre dimensioner är beroende av varandra och förstärker varandra.

Den regionala utvecklingsstrategin bidrar till det regionala genomförandet av internationella, europeiska och nationella utvecklingsstrategier. På global nivå finns Agenda 2030 med 17 hållbarhetsmål. På europeisk nivå finns strategier och regleringar som ska säkerställa en rättvis omställning till en hållbar och konkurrenskraftig ekonomi i EU och med mål och åtgärder för klimatneutralitet fram till 2050. På nationell nivå finns Strategin för hållbar regional utveckling.

Regionala utvecklingsstrategin samspelar med tre andra regionala måldokument som är antagna av regionfullmäktige. Dessa måldokument är Strategi för hälso- och sjukvårdens omställning i Västra Götalandsregionen, Regionalt trafikförsörjningsprogram och Västra Götalands kulturstrategi och kulturplan.

Den regionala utvecklingsstrategin vägleder kommuner, kommunalförbund, näringsliv, akademi och forskningsinstitut, det civila samhället samt länsstyrelsen och andra statliga myndigheter i det gemensamma arbetet med regional utveckling. Strategin och regionfullmäktiges budget styr tillsammans Västra Götalandsregionens satsningar på regional utveckling.

Så läser du den regionala utvecklingsstrategin

Den regionala utvecklingsstrategin pekar ut riktningen för vårt gemensamma arbete för Västra Götalands utveckling. Strategin består av ett mål, fyra långsiktiga prioriteringar och tre områden för tvärsektoriell kraftsamling.

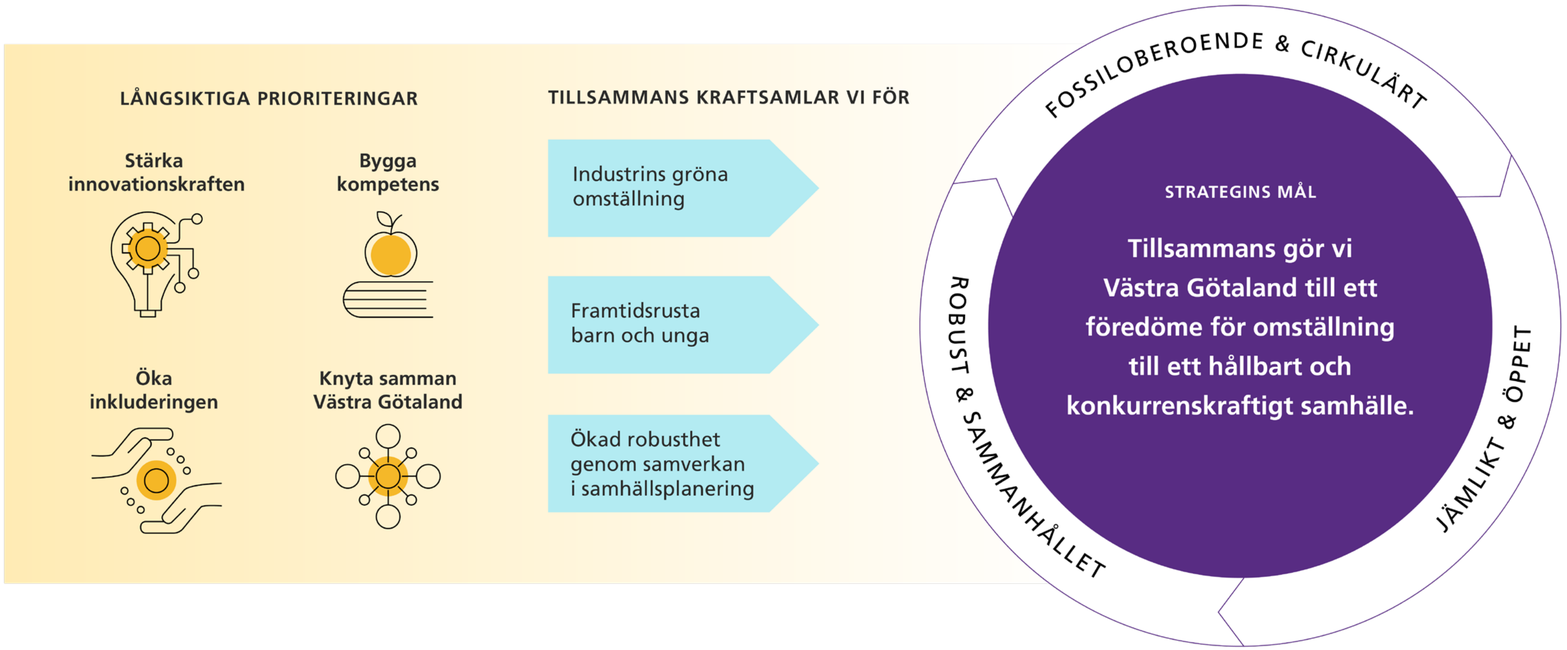
STRATEGINS MÅL pekar ut riktningen fram till 2030 och handlar om behovet av att ställa om Västra Götaland till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Målet konkretiserar vad en sådan omställning innebär ur ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv. Målet har utblick mot 2045 för att signalera behovet av långsiktighet när vi samverkar kring komplexa samhällsutmaningar och möjligheter för länets utveckling.

DE FYRA LÅNGSIKTIGA PRIORITERINGARNA beskriver de områden som utgör basen för Västra Götalands samlade och strategiska utvecklingsarbete på regional nivå. Områdena griper in i varandra och kräver strategisk samverkan och gemensamma insatser för att klara omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.

TILLSAMMANS KRAFTSAMLAR VI med fokus på tre områden som behöver extra kraft för att accelerera omställningstakten. Det innebär att vi stärker vår tvärsektoriella samverkan och samordnar utvecklingsarbetet för att åstadkomma viktiga förflyttningar. Kraftsamlingarna ses över en gång per mandatperiod.

GENOMFÖRANDET sker i dialog och samverkan, med utgångspunkt i kunskap och lärande. Fyra vägledande principer utmanar och guidar oss.

Figuren beskriver den regionala utvecklingsstrategins olika delar och hur de förhåller sig till varandra. Strategin har ett mål, fyra långsiktiga prioriteringar som utgör den breda basen i det regionala utvecklingsarbetet och tre områden som vi tillsammans kraftsamlar kring för att accelerera omställningstakten i riktning mot målet.



Strategins mål

– pekar ut riktningen framåt och handlar om behovet av att ställa om Västra Götaland till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Målet konkretiserar vad en sådan omställning innebär ur ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv.

Strategins mål

Nyckeln till ett långsiktigt konkurrenskraftigt och attraktivt Västra Götaland är vår gemensamma förmåga till innovativ omställning inom en rad områden. Det bidrar till att alla som bor och verkar i Västra Götaland ska ha möjlighet att leva ett gott liv. Strategins mål pekar ut riktningen för Västra Götalands utveckling och det formuleras enligt följande:

Tillsammans gör vi Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.

Målet konkretiserar och balanserar vad en sådan omställning innebär ur ett ekonomiskt, ett socialt och ett miljömässigt perspektiv: Ett Västra Götaland som ställer om är robust och sammanhållet, jämlikt och öppet samt fossiloberoende och cirkulärt.

Målet pekar ut riktningen till 2030, med utblick mot 2045 för att det krävs långsiktighet när vi samverkar kring komplexa utmaningar och ställer om samhället.

Robust och sammanhållet

I det robusta Västra Götaland är samhället motståndskraftigt och kan möta både kända och oförutsedda utmaningar. Näringslivet har hög konkurrenskraft och en internationellt erkänd förmåga att hantera tekniska utvecklingssprång, behovet av nya kompetenser och ekonomiska förändringar. Akademin bidrar genom att tillhandahålla forskning i framkant samt relevant kompetensförsörjning och kompetensutveckling. Det finns utvecklade strukturer för livslångt lärande och genom nya och innovativa arbetssätt och digitala tjänster tillgodoses näringslivets och offentlig sektors behov av arbetskraft och kompetens. Det finns en uthållighet och god beredskap att möta effekterna av ett förändrat klimat, geopolitisk instabilitet, omvälvande händelser och kriser.

Det sammanhållna Västra Götaland kännetecknas av en hållbar och förbättrad tillgänglighet och ett välfärdssystem med god demokratisk förankring som gör att invånarna känner sig trygga och får jämlika förutsättningar för att förverkliga och tillgodose sina behov.

Jämlikt och öppet

I det jämlika Västra Götaland deltar varje människa i samhället på jämställda och jämlika villkor och ingen människa lämnas utanför i samhällsutvecklingen. Där har alla oavsett kön samma möjligheter att forma samhället och sina egna liv. Samhället är inkluderande och transparent, och invånarna är delaktiga och har tillit till varandra och till samhället i stort. Olika platsers förutsättningar tas tillvara och det finns ett samspel och utbyte mellan platser både fysiskt och digitalt. Tillgången till, och möjligheten att delta i, förenings- och kulturliv stärker tillhörigheten och välbefinnandet hos invånarna.

Det öppna Västra Götaland är integrerat med omvärlden och har ett rikt utbyte nationellt och internationellt. Genom goda relationer och samarbete med våra grannregioner bidrar vi till en hållbar utveckling både lokalt och globalt.

Fossiloberoende och cirkulärt

I det fossiloberoende och cirkulära Västra Götaland är den privata och offentliga sektorn föregångare som inspirerar och påverkar det nationella, det europeiska och det internationella miljö- och klimatarbetet. Klimatomställningen accelererar, vilket leder till minskade utsläpp från både produktion och konsumtion. Användningen av nyutvunna råvaror minskar. Fossila bränslen och material ersätts med elektrifiering och resurseffektiva och biobaserade produkter och tjänster. Genom att eliminera avfall, hålla produkter och material i användning och återskapa naturliga system minskar Västra Götaland sitt ekologiska fotavtryck och främjar en cirkulär ekonomi. Den biologiska mångfalden stärks och det ger också positiva effekter på människors hälsa och välmående.

I ett fossiloberoende och cirkulärt Västra Götaland kan och vill invånarna göra hållbara val och bidrar med kreativa lösningar som begränsar miljö- och klimatpåverkan.

Strategin ska bidra till klimatmålen för Västra Götalands län

Sedan 2009 finns ett gemensamt klimatmål i Västra Götaland – att vara en fossiloberoende region år 2030. Samtliga kommuner i Västra Götaland, lärosäten och många företag och organisationer står bakom detta mål. Klimatmålet innebär att utsläppen av växthusgaser ska minska med 80 procent från 1990 års nivå till år 2030. Dessutom ska utsläppen av växthusgaser från västsvenskarnas konsumtion minska med 30 procent jämfört med 2010, oavsett var i världen de sker.

Goda förutsättningar i Västra Götaland

Västra Götaland har 1,8 miljoner invånare och består av 49 kommuner. Länet är stort till ytan och består av landsbygder, små och stora tätorter och städer. I Västra Götaland finns stora naturresurser med vatten, skogar och den största jordbruksarealen i Sverige. Detta utgör bas för konkurrenskraftiga näringar där det rika naturlivet, den långa kuststräckan och de många sjöarna även gör länets olika delar attraktiva att besöka, leva och verka i. Det finns en mångfald av branscher och företag som har stor betydelse för utvecklingen såväl i Västra Götaland som nationellt och internationellt. Västra Götaland har ett rikt kulturliv, ett unikt kulturarv och starkt civilsamhälle och föreningsliv. Det finns en styrka i Västra Götalands långa tradition av samverkan mellan offentlig sektor, näringsliv, akademi och det civila samhället som ger oss goda förutsättningar att vara ett föredöme för omställning.

VÄSTRA GÖTALANDS GEOGRAFISKA struktur består av fyra regionala kärnor – Göteborg, Borås, Skövde och Trollhättan–Vänersborg–Uddevalla. Samtliga är betydelsefulla utifrån läge, storlek och funktion, där Göteborgsregionen är tillväxtmotor för ett större omland. Göteborg har också en särskild roll som centrum för länets arbetsmarknad, forskning och innovation, logistik och transport samt internationella utbyten. Här ligger Skandinaviens största hamn och sjöfarten är avgörande för svensk export och import. Västra Götaland är därtill Sveriges transport- och logistikcentrum med flera geografiskt utspridda noder där flera transportslag möts.

ALLA ORTER OCH platser i Västra Götaland har olika funktioner som binds samman i ett nätverk via digital och fysisk infrastruktur, både inom och utanför länets och landets gränser. Det skapar en regional helhet av platser som utvecklas utifrån sina respektive förutsättningar och möjligheter.

VÄSTSVERIGE ÄR EN av de starkaste regionerna i Europa när det kommer till innovation och en av de regioner i världen där det satsas mest på investeringar i forskning och utveckling i förhållande till ekonomins storlek. Industrin står för en stor del, däribland fordonsindustrin och life science. Globalt verksamma företag, lärosäten, starka forskningsmiljöer samt välutvecklade strukturer för entreprenörskap och innovation gör Västra Götaland till en ledande region inom både forskning och utveckling. Länets framstående forsknings- och utbildningsmiljöer bidrar tillsammans till attraktivitet och utveckling. Därtill har det dynamiska kulturlivet både nationell och internationell lyskraft.

I VÄSTRA GÖTALAND finns många starka och unika branscher och företag som har stor betydelse i ett internationellt perspektiv. Flera branscher, till exempel transportmedelsindustrin och kemiindustrin, befinner sig mitt i stora omvandlingar som kräver både innovation och förändrade kompetenser. I en öppen och internationellt konkurrensutsatt region som Västra Götaland påverkas näringslivet tidigt av både konjunktursvängningar och det geopolitiska läget, men där många års samlat regionalt utvecklingsarbete ger en robust grund att stå på.

Ett samlat och strategiskt regionalt utvecklingsarbete

Det regionala utvecklingsarbetet i Västra Götaland är långsiktigt strategiskt och omfattar utveckling inom kultur och upplevelser, föreningsliv, kompetensförsörjning, näringsliv, forskning och innovation, miljö och klimat. Det omfattar även samhällsplanering av infrastruktur, bredband, kollektivtrafik och platsers utveckling samt arbete med folkhälsa, jämställdhet, antidiskriminering och mänskliga rättigheter.

DET FINNS EN LÅNG tradition av att offentlig sektor, näringsliv, akademi och det civila samhället agerar tillsammans i Västra Götaland, både inom länet, med grannregioner och i olika internationella samarbeten. Etablerade samarbetsmiljöer, stabila strukturer och en mångfald av människor ger resurser och förutsättningar att omsätta kunskap och engagemang i hållbara lösningar. Detta bidrar även till länets gemensamma förmåga att möta utmaningar och kriser. Det regionala utvecklingsarbete som kännetecknar Västra Götaland är en styrka för att åstadkomma en innovativ omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.

Samhällsutmaningar som drivkraft

Västra Götaland har ett bra utgångsläge men vi behöver samtidigt möta ett antal regionala och globala utmaningar. Detta innebär att stora samhällssystem behöver ställas om och förändras i grunden, inte minst för att begränsa den globala uppvärmningen och den akuta förlusten av biologisk mångfald. Komplexiteten i de flesta samhällsutmaningarna gör att innovativa lösningar behöver arbetas fram gemensamt och tvärsektoriellt utifrån Västra Götalands förutsättningar och styrkor. Ett utvecklingsarbete som tar sin grund i samhällsutmaningarna ger kraft i omställningen.

Strategin tar sin utgångspunkt i följande samhällsutmaningar:

- Effekterna av klimatpåverkande utsläpp ökar och den biologiska mångfalden är akut hotad med alltmer allvarliga konsekvenser på samhällsnivå.
- Det osäkra världsläget med fler allvarliga kriser och geopolitiska konflikter ställer nya krav på samhälle och näringsliv.
- Den demografiska utvecklingen med minskande födelsetal, ökad medellivslängd och lägre andel befolkning i yrkesverksam ålder leder till utmaningar att klara välfärdens uppdrag och näringslivets kompetensförsörjning. Bristen på vissa kompetenser är stor, samtidigt som många saknar arbete.
- Västsveriges ekonomi och näringsliv står inför hårdare global konkurrens, snabb förändring i värdekedjor och ökade krav på nyckelkompetenser. För att behålla jobben och länets ledande position inom forskning, innovation och utveckling krävs snabbhet och stärkta satsningar.
- Den digitala transformationen, utvecklingen inom AI och andra banbrytande teknologier går snabbt och påverkar alla delar i samhället. Det öppnar nya möjligheter men innebär också etiska dilemman och risker inom exempelvis cybersäkerhet.
- Utvecklingsbehoven för transportinfrastruktur, särskilt för järnväg och kollektivtrafik, är fortsatt stora. Långa ledtider samt en generell brist på finansiering ställer krav på alternativa arbetssätt och lösningar.
- Invånarnas tillgång till arbete och samhällsservice skiljer sig åt inom länet. Socioekonomiska klyftor behöver minska och invånare känna sig delaktiga i samhället.
- Tilliten till samhället och demokratin riskerar att minska i takt med dels ökad spridning av falsk eller vilseledande information, dels utbredd organiserad brottslighet.
- En ökande andel unga känner oro för framtiden och är inte nöjda med livet. Alltför många barn och unga upplever psykisk ohälsa. Många klarar inte skolan. Allt yngre personer rekryteras till kriminella gäng.

Fyra långsiktiga prioriteringar

– beskriver de fyra viktigaste områdena för gemensamma insatser för att klara omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Områdena utgör basen i det samlade strategiska utvecklingsarbetet i Västra Götaland.

Strategin pekar ut fyra långsiktiga prioriteringar

De fyra långsiktiga prioriteringarna beskriver de områden som utgör basen för Västra Götalands samlade regionala utvecklingsarbete. Det krävs strategisk samverkan och gemensamma insatser inom dessa områden för att möta de samhällsutmaningar vi står inför och för att klara av att ställa om till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Samtidigt är det områden där förändringstakten måste accelerera eller där den gemensamma beredskapen bör stärkas för att vi ska klara ett antal banbrytande förändringar.

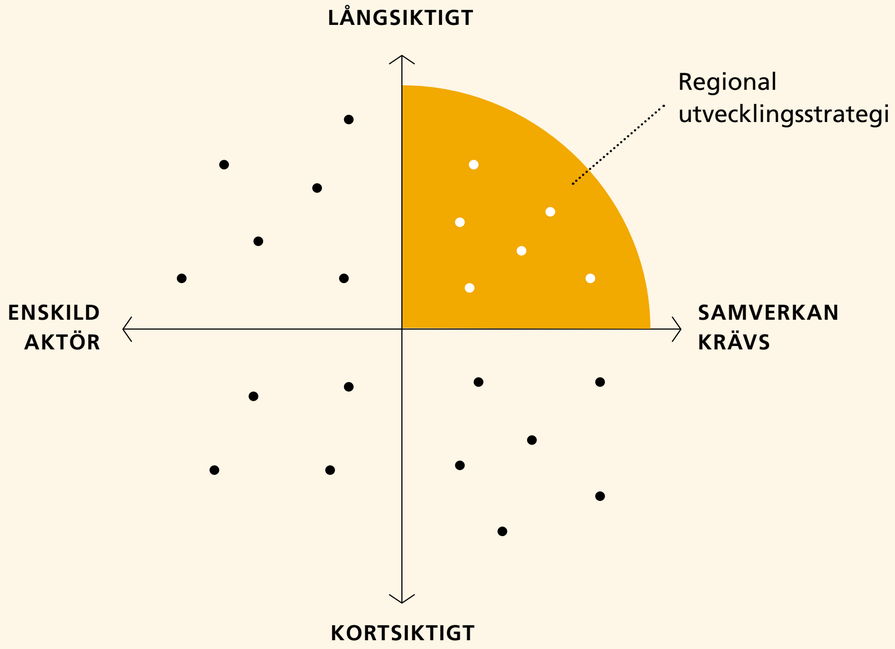
Stärka innovationskraften
– för ett konkurrenskraftigt näringsliv i framkant

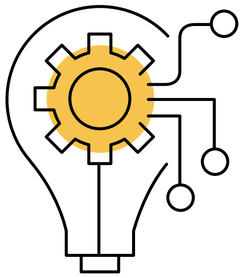
Bygga kompetens
– för bättre kompetensförsörjning och livslångt lärande

Öka inkluderingen
– för tillit och sammanhållning

Knyta samman Västra Götaland
– för hållbar och förbättrad tillgänglighet

Strategin prioriterar områden som är långsiktigt strategiskt viktiga för Västra Götalands utveckling och där det behövs samverkan mellan olika aktörer och gemensamma insatser för att klara av att ställa om till ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.





Stärka innovationskraften

– för ett konkurrenskraftigt näringsliv i framkant

Att stärka innovationskraften handlar om att nyttiggöra kunskap och utveckla idéer med potential att både skynda på omställningen och skapa värde i privat och offentlig sektor. Det omfattar dels insatser för att öka entreprenörskap och nyföretagande och stimulera de mindre företagens innovationskraft, dels satsningar på internationellt starka kluster och forsknings- och innovationsmiljöer.

I ETT ROBUST och fossiloberoende Västra Götaland bygger vi vidare på vår långa erfarenhet av nära samarbete mellan kunskapsintensiv industri, akademi, forskningsinstitut och offentlig sektor. Det gör oss attraktiva som internationell samarbetspart och som plats för strategiska etableringar och investeringar. Samverkan gör oss även mer motståndskraftiga i tider av osäkert världsläge med snabbt förändrade förutsättningar för näringsliv och samhälle.

I VÄSTRA GÖTALAND pågår en grön omställning där fossila energikällor fasas ut och linjära värdekedjor ersätts av cirkulära. Elektrifiering och ökad fossilfri elförsörjning är avgörande för att stärka konkurrenskraften, behålla jobben och säkerställa framtida utveckling. Stärkt innovationskraft ger nya affärsmöjligheter även inom områden som säkerhet, resiliens och biologisk mångfald. Genom att rikta investeringar mot hållbarhet kan Västra Götaland stärka sin position globalt, öka den långsiktiga konkurrenskraften och bidrar till omställningen till ett fossiloberoende samhälle.

HELA DET DYNAMISKA SYSTEMET behövs, från stora kunskaps- och exportintensiva företag, underleverantörer och tjänsteföretag till bredden av innovativa små och medelstora företag. Därtill sociala företag som främjar sociala innovationer och nya affärsmodeller. Entreprenöriella inslag i skola, högre utbildning och forskning stärker företagsamheten och bidrar till förnyelse och utveckling av både samhälle och näringsliv. När invånarnas delaktighet och kreativitet, särskilt barns och ungas skaparförmåga, tas tillvara utvecklas morgondagens innovationer, tjänster och företag.

I VÄSTRA GÖTALAND FINNS områden av särskilt stor betydelse för länets konkurrenskraft, tillväxt och export. Det är viktigt att både behålla nuvarande verksamheter och främja utveckling i riktning mot framtida tekniker och produktionssätt. Strategin ska stärka förutsättningarna för innovativ omställning och hållbar utveckling inom:

- **Hållbar industri** innefattar produktion, nya och biobaserade material, resurseffektiv process- och produktutveckling, industrinära tjänster som digitalisering, teknologier, cirkulära affärsmodeller och energiförsörjning.
- **Hälsa och life science** omfattar utveckling av läkemedel, medicinteknik, välfärdsteknik och innovationer inom hälso- och sjukvård med fokus på precisionshälsa och nyttiggörande av digitaliseringens möjligheter.
- **Livsmedelskedjan, skogliga och maritima näringar** utgår från länets stora naturresurser med hav, sjöar, skogs- och jordbruksarealer och har fokus på innovation, produktion och vidareförädling.
- **Framtidens mobilitet** samlar styrkan i fordons-, flyg- och rymdindustrin, med innovation inom logistik, självkörande tekniker, drönare, elektrifiering och nya typer av tjänster för både person- och godstransporter.
- **Besöksnäring samt kulturella och kreativa branscher** bidrar till länets attraktionskraft och innovativa näringsliv inom områden som evenemang, film, spel, textil och mode.

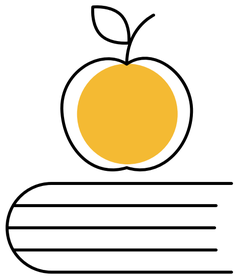
TEST OCH DEMONSTRATION av innovationer i både pilotform och verklig miljö är ett sätt att hantera olika perspektiv, komplexitet och risker för att på så sätt möta behovet av att snabbt kunna skala upp. Det minskar också tiden till praktisk användning och kan forma en tidig hemmamarknad för globalt framväxande lösningar.

SAMVERKAN OCH KUNSKAPSÖVERFÖRING blir allt viktigare när traditionella branscher vävs samman på nya sätt och med nya branscher. Små och medelstora företag driver på förändringen med innovation och snabb produktutveckling, vilket stärker sysselsättning och företagens lönsamhet. För att nå framgång och effektivisera både privat och offentlig sektor, behövs satsningar på digital transformation, AI, banbrytande tekniker och innovationer samt kompetensutveckling i samarbete med institut och akademi.

FORTSATT STARKA FORSKNINGS- OCH INNOVATIONSMILJÖER möjliggör värdeskapande samarbeten mellan små och stora företag, akademi och offentlig sektor. Nätverk är nyckeln både till företagens tillväxt och till att de ska stanna i Västra Götaland. Offentlig sektor behöver efterfråga och driva på satsningar för förnyelse och, tillsammans med privat sektor, attrahera kompetenser och kapital för utveckling. Innovationer måste kombinera teknik och affärsmodeller med etik, lagar och regler. Test och demonstration av innovationer i pilotform, verklig och digital miljö hjälper till att hantera komplexitet, påskynda praktisk användning och skapa en tidig hemmamarknad för globala lösningar. Innovations- och utvecklingskraften ökar när mångfald och jämställdhet betraktas som konkurrensfördelar. Deltagande i europeiska samarbeten tillför ny kunskap, sprider goda exempel, och stärker effekterna av regionala satsningar på forskning och innovation.

Exempel på långsiktigt viktiga samverkansområden för att stärka innovationskraften:

- → Stimulera entreprenörskap samt utveckla och ta tillvara barns och ungas kreativitet och färdigheter.
- → Främja nyföretagande och bidra till ökad konkurrenskraft och förändringsförmåga i små och medelstora företag, genom exempelvis digitalisering, cirkulära affärsmodeller och utvecklat klimat- och hållbarhetsarbete.
- → Öka den internationella konkurrenskraften genom satsningar på exempelvis hållbar och fossiloberoende industri, hälsa och life science, hållbar mobilitet, livsmedelskedjan, skogliga och maritima näringar, besöksnäring samt kulturella och kreativa branscher.
- → Stärka den västsvenska attraktiviteten för internationell spetskompetens, strategiska etableringar och investeringar.
- → Satsa på innovationsmiljöer för att utveckla, skala upp och nyttiggöra lösningar i samverkan mellan näringsliv, akademi och offentlig sektor.
- → Delta i nationella och europeiska partnerskap för erfarenhetsutbyte och uppväxling av regionala satsningar.



Bygga kompetens

– för bättre kompetensförsörjning och livslångt lärande

Att bygga kompetens handlar om att öka tillgången till kunskap och kompetens som är avgörande för att samhället ska kunna utvecklas. Utbildning och arbete är grunden för att människor och företag ska växa. Den gröna och digitala omställningen kräver att vi lär och agerar utifrån ny kunskap och ändrade förutsättningar. När behovet av kompetens snabbt förändras blir möjligheterna till livslångt lärande allt viktigare.

DET FINNS FLERA utmaningar i att möta framtidens arbetsmarknad. Utvecklingen inom både privat och offentlig sektor förutsätter tillräckligt med arbetskraft med efterfrågad kompetens. Saknas detta kan effekten bli att företag flyttar sin verksamhet ut ur landet och att den offentliga sektorn inte kan upprätthålla välfärden och viktiga samhällsfunktioner. Enskilda företag och organisationer har behov av att både nyanställa kvalificerad arbetskraft och utbilda befintlig personal.

BEHOVET AV KOMPETENS förändras till följd av digitalisering, automatisering, AI och andra avancerade teknologier samt högre krav på hållbarhet. För att Västra Götaland ska bli fossiloberoende och cirkulärt krävs nya kompetenser och att vi nyttiggör ny forskning. Det geopolitiska läget och ökade säkerhetshot påverkar arbetsmarknaden och kompetensbehoven i stor utsträckning och kan leda till att hela branscher omformas snabbt. Efterfrågan på kompetens förväntas öka inom flera sektorer samtidigt som många går i pension, födelsetalen går ner och andelen människor i arbetsförålder minskar. Förmågan att förutsäga vilken kompetens som behövs i framtiden och att ställa om till nya och innovativa arbetssätt blir allt viktigare. Här kan digitaliseringen och AI vara möjliggörare.

MATCHNINGEN MELLAN UTBUD och efterfrågan på kompetens förutsätter ett nära samarbete mellan utbildningsanordnare, arbetsgivare och branschföreträdare samt att utbudet av utbildningar anpassas snabbare. Det handlar om att förbättra förutsättningarna för ett livslångt lärande och en andra chans för personer vars utbildningsbakgrund och kompetens inte möter kraven på arbetsmarknaden.

VI BEHÖVER SAMVERKA OCH ARBETA systematiskt med kompetensförsörjning utifrån människan, samhällets och arbetsmarknadens behov. När vissa yrken förändras eller försvinner och andra inträder behövs nya sätt att utbilda. Det behövs både bredd och spets inom universitet, högskolor och yrkesutbildningar samt möjlighet till bildning vid folkhögskolor, studieförbund och i föreningslivet. Folkhögskolestudier kan bidra med nya chanser till kunskap som senare kan leda till jobb, men också till bildning och mänsklig mognad.

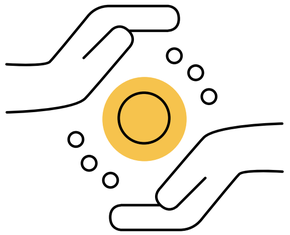
TIDIGA INSATSER som får fler barn och unga att fullfölja grundskola och gymnasieskola är viktigt och förbättrar förutsättningarna att inkluderas på arbetsmarknaden och få ett gott liv. Det krävs också insatser som gör fler barn och unga intresserade av naturvetenskap, teknik och matematik.

BEHOVET AV KOMPETENS inom områden som hållbarhet, digitala tjänster och säkerhet, AI, naturvetenskap och teknik ökar inom de flesta sektorer. För att klara konkurrensen om kompetens och arbetskraft behöver hela Västra Götaland vara en attraktiv plats att bo och verka på, med goda förutsättningar för att attrahera, ta emot och behålla internationell kompetens. Genom att vidga arbetsmarknaden över lokala, regionala och nationella gränser kan vi tillsammans stärka Västsveriges internationella lyskraft och förbättra möjligheterna att klara omställningen.

SAMTIDIGT ÄR DET VIKTIGT att utveckla validering av kunskap och kompetens, särskilt bland nyanlända, som ett stöd för att människor lättare ska kunna etablera sig på arbetsmarknaden. Både det offentliga och det privata arbetslivet behöver bredda sin rekrytering och bli bättre på att ta tillvara mångfalden av arbetskraft samt hitta vägar för att anställa personer som inte fullt ut möter kompetenskraven. Särskilda insatser krävs för etablering av grupper som har en svagare förankring på arbetsmarknaden såsom utrikes födda kvinnor. Genom aktivt arbete för att minska stereotypa utbildnings- och yrkesval skapas en mer jämlik och jämställd arbetsmarknad vilket i sin tur ökar kreativiteten och innovationskraften.

Exempel på långsiktigt viktiga samverkansområden för att bygga kompetens:

- Främja kompetensomställning och livslångt lärande för att möta arbetsmarknadens förändrade behov, teknikskiften och ökade krav på hållbarhet.
- Förbättra matchningen på arbetsmarknaden för en bättre balans mellan utbud och efterfrågan.
- Göra tidiga insatser för att få fler barn och unga intresserade av naturvetenskap, teknik och matematik och för att utmana könsstereotypa val av utbildning, yrke och fritidssysselsättning.
- Ta tillvara och utveckla hela arbetskraftens kompetens och underlätta för fler att etablera sig på arbetsmarknaden och för att få människor att växa.



Öka inkluderingen

– för stärkt tillit och sammanhållning

Att öka inkluderingen handlar om att skapa förutsättningar för samhörighet och att alla individer ska kunna vara aktiva i samhälls- och arbetsliv. Det handlar också om att öka människors tillit till varandra, till samhället och till demokratin. Att stärka barns och ungas förutsättningar och möjligheter är grunden.

VARJE MÄNNISKA SKA kunna använda sin fulla potential i ett jämlikt och sammanhållet Västra Götaland. Tilliten mellan människor och till samhället i stort är grunden för en fungerande demokrati. Att vara delaktig i samhällsutvecklingen och kunna påverka beslut som rör levnadsförhållandena är en mänsklig rättighet som samtidigt är central för hälsa, välbefinnande och individers egenmakt. Detta påverkar Västra Götalands samlade utvecklingskraft och robusthet samt möjlighet att agera samlat i tider av omställning.

DE SOCIOEKONOMISKA KLYFTORNA måste minska. Möjligheten att delta i samhällslivet påverkas av var man bor samt ursprung, utbildning, ålder, kön, fysiska och psykiska funktionsnedsättningar och en rad andra faktorer. Många upplever en allt större oro kring ekonomisk otrygghet, organiserad brottslighet, klimatförändringar och geopolitisk instabilitet. Här krävs att offentlig sektor, näringsliv, myndigheter och civila samhället tillsammans värnar om ett jämlikt och tryggt samhälle där invånarna har framtidstro.

JÄMLIKA MÖJLIGHETER TILL hälsa och utbildning för barn och unga är viktiga grundläggande beståndsdelar i ett robust och öppet Västra Götaland. Många barn och unga, särskilt flickor och unga HBTQI-personer[1], upplever psykisk ohälsa. Alltför många barn klarar inte skolan. Bland dem utmärker sig pojkar, även om faktorer som socioekonomisk bakgrund eller migrationsbakgrund också spelar in. Tidiga och förebyggande insatser ger barn och unga goda förutsättningar att klara grundskolan och gymnasiet, ökar motivationen och möjligheterna till en meningsfull och aktiv fritid. Det har stor betydelse för möjligheten till framtida försörjning och en god hälsa. Barn och ungas egenmakt och framtidstro stärks när de ges förutsättningar och möjlighet till delaktighet i frågor som berör dem.

UTBILDNING OCH BILDNING är inte bara en förutsättning för att få arbete och inkomst, det ökar även individers möjlighet att påverka sin livssituation och bidra till samhällsutvecklingen. Här spelar folkbildningen med exempelvis folkhögskolor och studieförbund en viktig roll. De bidrar även till fler chanser till utbildning, att komma in i arbetslivet och ett vidgat deltagande i kultur- och samhällsliv.

ARBETE OCH SYSSELSÄTTNING har en avgörande betydelse för människors välmående och delaktighet i samhället. Samverkan mellan aktörer med ansvar för dem som står långt från arbetsmarknaden är en förutsättning för att tillsammans kunna sänka trösklarna och bryta de mönster som gör att vissa grupper utestängs. Bland dem finns exempelvis utrikes födda kvinnor. Här har offentliga och privata arbetsgivare en viktig roll.

INVÅNARNAS LIVSKVALITET och möjlighet till arbete stärks med tillgången till sociala nätverk och mötesplatser. Kultur, föreningsliv och idrott är med och skapar grunden för gemenskap, trygghet och egenmakt. Det civila samhället och den sociala ekonomin kan ta tillvara entreprenöriella förmågor och engagemang ur ett invånarperspektiv för utvecklingen av lokalsamhället, i miljö- och klimatfrågor eller för att lösa sociala utmaningar. Arbetsintegrerande sociala företag har en särskild roll att kombinera företagande med socialt ansvar och vägar till sysselsättning.

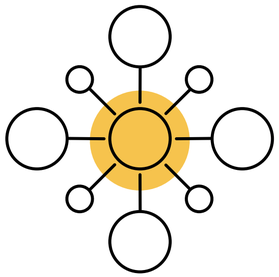
MÖTESPLATSER OCH DEN offentliga miljöns utformning har stor betydelse för att motverka utanförskap. Tillgång till bostäder är en välfärdsfråga och boendesegregationen behöver minska medan tillgången till offentlig och kommersiell service behöver förbättras i delar av länet. Om en ort kan behålla och utveckla det lokala serviceutbudet gynnar det såväl utvecklingen som tilliten till det offentliga. Här krävs att invånare involveras i utvecklingen av sin egen plats och i samverkan mellan kommun, näringsliv och civila samhället.

DIGITALISERINGEN STÄRKER invånarnas tillgång till information, delaktighet och inflytande över samhällsutvecklingen. Kontakterna mellan invånare och myndigheter sker i allt högre grad digitalt. Här krävs gemensamma insatser som minskar digitalt utanförskap och ger alla mer jämlika förutsättningar att delta i samhället. Det krävs också att vi säkerställer tillgång till centrala samhällstjänster även för dem som inte kan använda internet. Att förstå flödet av information, nyttja sociala medier och ha en källkritisk förmåga är kärnan i yttrande- och informationsfriheten. Det handlar även om att stärka invånarnas medie- och informationskunnighet för att öka motståndskraften mot falsk och vilseledande information.

Exempel på långsiktigt viktiga samverkansområden för att öka inkluderingen:

- Ge fler möjlighet till utbildning och egen försörjning genom utvecklad samverkan mellan offentlig sektor, näringsliv, myndigheter och civila samhället.
- Utveckla arbetssätt som ökar invånarnas delaktighet, engagemang och inflytande i samhällsutvecklingen.
- Stärka barns och ungas möjligheter till en bra, jämställd och jämlik start i livet.
- Stärka dialogen med det civila samhället
- Tillvarata digitaliseringens möjligheter för att öka invånarnas aktiva deltagande i samhället samt motverka det digitala utanförskapet.
- Främja och värna yttrandefriheten, stärka invånarnas medie- och informationskunnighet och öka motståndskraften mot falsk och vilseledande information.

1 HBTQI är ett samlingsnamn för homosexuella, bisexuella, transpersoner, personer med queera uttryck och identiteter samt intersexpersoner.



Knyta samman Västra Götaland

– för hållbar och förbättrad tillgänglighet

Att knyta samman Västra Götaland handlar om att öka närheten mellan olika delar av länet men även med grannregioner, övriga Sverige och andra länder. Vi vill göra det möjligt för människor och företag att nå varandra och ha ett resurseffektivt utbyte med omvärlden. Ett sammanhållet Västra Götaland utgår från både lokala och regionala perspektiv med invånarna i fokus. En samordnad planering för fysisk och digital infrastruktur, transport, hållbar markanvändning och bebyggelse behövs för att göra Västra Götaland robust och konkurrenskraftigt.

FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR ETT STARKT Västra Götaland ökar genom att infrastrukturen utvecklas regionalt, nationellt och internationellt. Samverkan med grannregionerna och länder som Norge, Danmark och Tyskland är särskilt viktigt att värna och utveckla. Västra Götalands ortstruktur med omgivande landsbygder, kust och skärgård utgör de geografiska förutsättningarna. Länets flerkärniga struktur med Borås, Skövde och Trollhättan–Vänersborg–Uddevalla samt med Göteborgsområdet som nav, ger goda förutsättningar för en robust och sammanhållen utveckling. Attraktiva livsmiljöer och ett transporteffektivt och uppkopplat Västra Götaland bidrar till samhällsutveckling, främjar hållbara resor och minskar klimat- och miljöpåverkan.

JÄRNVÄGEN ÄR GRUNDEN i ett hållbart transportsystem. Det krävs stora investeringar för att öka kapaciteten och för att gods- och persontransporter ska kunna flyttas från väg till järnväg. Det förutsätter gemensam förmåga att hitta nya finansieringslösningar och att staten, länets kommuner och Västra Götalandsregionen fortsätter investera i infrastruktur. Insatser för hållbart resande behöver samtidigt anpassas till geografiska skillnader och behoven hos invånare och företag.

GENOM ATT TA TILLVARA DIGITALISERINGENS möjligheter, nya tekniker, kombinationer av färdsätt, samt utveckling och spridning av smarta lösningar, kan andelen hållbara transporter och resor öka. Kollektivtrafiken bör prioriteras i samhällsplaneringen och vara konkurrenskraftig gentemot bilen samtidigt som det krävs samlade insatser för att öka andelen gång- och cykelresor.

INVESTERINGAR I FAST OCH MOBILT BREDBAND öppnar möjligheter för fler invånare och företag i alla delar av Västra Götaland att bo, leva och verka på plats och på distans. Digitaliseringen av offentliga tjänster kan förbättra tillgången till vård, utbildning och andra samhällstjänster och stärka näringslivets möjligheter för utveckling. Sammantaget minskar det vårt behov av att resa vilket är en viktig del i arbetet med att skapa en hållbar tillgänglighet.

LÅNGSIKTIGA REGIONALA UTMANINGAR inom exempelvis gods- och persontransport, bebyggelseplanering, energiförsörjning och klimatanpassning sträcker sig över fysiska och administrativa gränser. Vi behöver därför hjälpas åt att synliggöra, ta vara på och stärka funktionella samband och strukturer mellan kommunerna, inom länet, med grannregioner, nationellt och internationellt. Ökad samplanering av fysisk och digital infrastruktur, etableringar, energi- och livsmedelsförsörjning, bostadsförsörjning, kollektivtrafik, service, besöksmål och kulturutbud kan bidra till bättre resursutnyttjande och ökad attraktivitet. Det bidrar även till mer jämlika villkor, minskad klimatpåverkan och stärkt biologisk mångfald.

SAMVERKAN INOM FYSISK PLANERING mellan lokal, regional och nationell nivå är avgörande för en hållbar markanvändning. I den detaljerade planeringen måste vi hitta balansen mellan samhällsutveckling och stärkt biologisk mångfald. Sammanhängande livsmiljöer och utvecklade ekologiska korridorer ger olika arter möjlighet att förflytta sig i landskapet. Genom att designa samhällen som ger tillbaka mer än de tar, kan vi skapa välmående för både människor och natur.

DET DIGITALISERADE SAMHÄLLET öppnar nya möjligheter. Med hjälp av AI, tillgång till stora mängder data, digitala tvillingar och teknologier som ”sakernas internet” kan vi simulera och visualisera olika scenarier som effektiviserar samhällsplaneringen och rustar samhället för framtiden.

OMGIVNINGEN OCH NÄRMILJÖN påverkar människors liv. Därför behöver det offentliga stimulera utvecklingen av inkluderande livsmiljöer, där invånare trivs och känner sig delaktiga. Det är grunden i ett utvecklingsarbete för gestaltad livsmiljö. Men vi behöver också ta till vara specifika geografiska förutsättningar, platsidentitet och kulturarv, genom samarbete mellan invånare, föreningsliv, företag och kommun på platsen. Då uppnås synergier som också kan bevara och förbättra tillgången till kommersiell och offentlig service.

Exempel på långsiktigt viktiga samverkansområden för att knyta samman Västra Götaland:

- → Utveckla den transporteffektiva infrastrukturen och öka andelen hållbara resor.
- → Fortsätta utbyggnaden av fast och mobilt bredband i hela länet.
- → Utveckla och tillämpa digitala tjänster som ökar tillgängligheten till samhällsservice för alla.
- → Öka samverkan inom samhällsplanering för hållbar markanvändning, utifrån olika aktörers olika roller och ansvar.
- → Stärka människors möjlighet att utveckla sin egen livsmiljö.
- → Samverka för ökad närhet och utbyte nationellt, europeiskt och internationellt.

Prioriterade infrastrukturstråk

Prioriteringar av transportsystemets infrastruktur för Västra Götaland sker vart fjärde år i en nationell plan för transportsystemet och i en regional plan för transportinfrastrukturen. Revidering av planerna pågår för kommande period 2026-2037 och som grund för arbetet har Västra Götalandsregionen i samverkan med kommunalförbunden tagit fram en strategisk inriktning för transportinfrastrukturen. Här tydliggörs den långsiktiga viljeinriktningen för transportsystemets utveckling.

Tillsammans kraftsamlar vi

– strategin pekar ut tre områden där vi särskilt behöver fokusera de närmaste åren på att stärka samverkan och samordna utvecklingsarbetet för att nå större effekt.

BILD Lindholmen Science Park

Strategin innehåller tre områden för kraftsamling 2026–2030

Strategin innehåller tre områden där vi särskilt behöver kraftsamla tillsammans de närmaste åren för att kunna accelerera omställningstakten i riktning mot strategins mål. Att kraftsamla innebär att vi har extra fokus på att bygga regional kapacitet och samordning genom stärkt tvärsektoriell samverkan och samordnat utvecklingsarbete. Tillsammans riktar vi resurser dit med målet att nå en ökad genomförandekraft som består efter avslutad kraftsamling. Målsättningen är att skapa samsyn kring behov och önskad förflyttning och få på plats ett mer systematiskt sätt att arbeta tillsammans. Kraftsamlingarna ses över och revideras vid behov en gång per mandatperiod.

Tillsammans kraftsamlar vi 2026–2030 för:

- Industrins gröna omställning
- Framtidsrusta barn och unga
- Ökad robusthet genom samverkan i samhällsplanering

Dessa ersätter och bygger delvis vidare på de västsvenska kraftsamlingar som var i fokus i strategin 2021–2025; Fullföljda studier, Digitalisering, Elektrifiering och Cirkulära affärsmodeller.

KRAFTSAMLING

Industrins gröna omställning

VÄSTRA GÖTALAND ÄR Sveriges största industriregion med en femtedel av landets industrijobb. En framgångsrik exportindustri är avgörande för både Västsveriges och Sveriges ekonomi och konkurrenskraft. Industrins gröna omställning är nödvändig för att minska klimatpåverkan och behålla produktion, kompetens och jobb i länet. Nyckelfaktorer som rätt kompetens, tillräcklig elförsörjning och cirkulära värdekedjor är centrala för att lyckas med omställningen och nå en effektiv användning av resurser och material. Att tillsammans kraftsamla handlar om att vi systematiskt identifierar och undanröjer hinder och gör allt vi kan för att underlätta denna omställning.

INDUSTRIN OCH TRANSPORTSEKTORN är mitt i en historisk övergång från fossila bränslen till el, vilket ökar behovet av fossilfri el. Samtidigt växer nya industrigrenar fram, som en konsekvens av ekonomins elektrifiering. Endast en tredjedel av länets elförbrukning produceras idag lokalt, vilket kräver planering för ny fossilfri elproduktion samt lagring, exempelvis genom vätgas och batterier. I Västra Götaland råder en bred enighet om behovet att öka länets elproduktion med minst 15 TWh fram till 2030 för att stärka självförsörjningsgraden. Analyser visar att elbehovet fortsätter att stiga även efter 2030. Även elnätens distributionskapacitet behöver förstärkas.

FÖR ATT OMSTÄLLNINGEN ska bli både miljömässigt och ekonomiskt hållbar måste vi bryta det ohållbara uttaget av jordens resurser. Omställningen till en cirkulär ekonomi är avgörande för att uppnå ett hållbart och fossilfritt samhälle. Innovationer inom cirkulär produkt- och affärsutveckling samt effektivare materialflöden är nödvändiga. Genom att övergå från linjära till cirkulära värdekedjor, och skapa produkter som behåller sitt värde över tid, kan vi uppnå lönsamhet och långsiktig hållbarhet. Västra Götaland har goda förutsättningar att ta en ledande roll.

TILLGÅNG TILL RÄTT kompetens i alla led och branscher är avgörande, både inom nya och befintliga områden. Den nya tekniken och innovationerna behöver både internationellt konkurrenskraftiga utbildningsmiljöer och labb för forskning, test och demonstration. Västsveriges tradition av utbildning som matchar efterfrågan på arbetsmarknaden är en förmåga som ska stärkas för att möta industrins snabbt förändrade behov. Det gör Västsverige mer attraktivt för kompetens och strategiska etableringar och investeringar.

FÖR ATT ÖKA takten i omställningen krävs gynnsamma samhälleliga förutsättningar och långsiktiga spelregler både nationellt och inom EU. Invånarnas involvering i omställningen kan med rätt stöd skapa förändringskraft tillsammans med näringslivet och offentlig sektor. Genom uthållig samverkan kan vi göra länet attraktivt för de som vill leva, bo och arbeta här.

KRAFTSAMLING

Framtidsrusta barn och unga

BARN OCH UNGA i Västra Götaland ska ha de bästa förutsättningarna för en bra start i livet, vilket är avgörande för både individ och samhälle. Genom samverkan mellan olika aktörer som kommuner, region, stat, näringsliv och civila samhället kan vi samla resurser kring barn och unga. Det är viktigt både för att främja individens välmående och för att ge nästa generation de verktyg som krävs för att de ska kunna vara med och skapa en hållbar och innovativ framtid. Barn och unga är morgondagens kompetenser och ledare. Tillsammans kan vi stärka friskfaktorer och minska riskfaktorer för barn, oavsett kön, i alla åldrar och under dygnets alla timmar.

LIVSVILLKOREN FÖR BARN och unga är ojämlika och påverkas av socioekonomisk bakgrund och var de växer upp. Utvecklingen går åt fel håll med minskat välbefinnande, hög upplevd psykisk ohälsa och en fortsatt stor andel som inte klarar skolan. Många känner oro för klimatförändringar och världsläget samt tvivlar på sin möjlighet att påverka samhällsutvecklingen. Den höga användningen av digitala medier kan ge både nya perspektiv och sammanhang men också påverka hälsan negativt.

TILLSAMMANS BEHÖVER VI kraftsamla för att utjämna skillnaderna. Det krävs tidiga insatser och att framgångsrika metoder delas och sprids. Vi behöver främja god och jämlik hälsa, motivation och framtidstro samt skapa förutsättningar för meningsfull fritid, sociala nätverk och att fler klarar skolan. Unga ska känna att de är delaktiga i samhället, blir lyssnade på och kan påverka både sitt liv och samhället.

LÄSFRÄMJANDE, SPRÅKUTVECKLING OCH bildning lägger grunden för delaktighet i samhället. Främjande av fysisk aktivitet och hälsa är viktigt, liksom att ge barn och unga lika möjligheter att delta i föreningsliv och kultur. Att fler på sikt ska klara skolan är avgörande, och de som behöver ska ges nya utbildningsmöjligheter, exempelvis via folkhögskola eller vuxenutbildning. Tidig kontakt med arbetslivet gynnar både unga och arbetsgivare, som behöver förstå vad unga värdesätter i framtida arbetsliv. Vi måste samtidigt bli bättre på att tidigt hitta och ge stöd till barn som riskerar hamna i kriminalitet.

MED GEMENSAMMA KRAFTER och långsiktiga insatser ska vi framtidsrusta barn och unga i Västra Götaland och ge dem bättre förutsättningar för ett gott liv.

KRAFTSAMLING

Ökad robusthet genom samverkan i samhällsplanering

VÄSTRA GÖTALAND BEHÖVER vara robust och förberett för framtiden. Vi står inför utmaningar som geopolitisk osäkerhet, demografiska förändringar, förlust av biologisk mångfald och de negativa effekterna av klimatförändringar. Därför behövs en väl fungerande gemensam beredskap där samverkan och planering är centrala. Genom att kraftsamla för att ta fram gemensamma analyser, scenarier och planeringsunderlag i form av kart- och framtidsbilder, kan vi stärka länets utvecklingskraft, beredskap och underlätta för den samlade fysiska planeringen hos kommuner och andra aktörer.

DET HANDLAR OM att utgå från Västra Götalands olika geografiska förutsättningar och bygga robusta strukturer och samverkansformer utifrån allas olika roller och ansvar i samhällsplaneringen, såväl kommuner, region, myndigheter som näringsliv och civila samhället. Tillsammans kan vi bygga kunskap, identifiera risker, lyfta möjligheter och tydliggöra övergripande utvecklingsbehov på både kort och lång sikt för invånare och näringsliv. Det kan vara underlag som visar på synergier och gemensamma nyttor för den samlade energi- och livsmedelsförsörjningen, lokalisering av strategiska etableringar, fysisk och digital infrastruktur samt tillgänglighet till studier, arbete och samhällsservice.

DET KAN ÄVEN handla om underlag som stöttar klimatanpassning, stärker den biologiska mångfalden och resurseffektiv användning av jord, skog och vatten. Det förändrade klimatet medför risker och sårbarheter som exempelvis värmeböljor, torka, höjd havsnivå, översvämningar och risk för skred. Samtidigt behöver vi säkerställa att den biologiska mångfalden kan anpassa sig i ett föränderligt klimat genom att värna sammanhängande naturområden.

ATT KRAFTSAMLA FÖR ökad samplanering ska leda till att vi använder våra resurser mer effektivt, stärker motståndskraften och anpassningsförmågan även i tider av kris och förändring. Samtidigt måste arbetet präglas av flexibilitet för att hantera både kända och oförutsedda utmaningar och vända dessa till möjligheter. Tillsammans kan vi snabba på omställningen till ett framtidssäkrat, robust och konkurrenskraftigt Västra Götaland.

Genomförande

– sker i dialog och samverkan, med utgångspunkt i kunskap och lärande. Fyra vägledande principer utmanar och guidar oss.

Genomförande – i dialog och samverkan

Den regionala utvecklingsstrategin pekar ut vår gemensamma riktning för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. För att få genomslag behöver vi vara många som driver på utvecklingen åt samma håll. Vi har alla olika mandat och resurser till vårt förfogande men ansvaret är delat. Tillsammans kan vi öka takten i omställningen genom stärkt dialog och samverkan, uthålligt engagemang och gemensamma satsningar. Vi behöver utmana oss själva att arbeta och samarbeta på nya sätt, vidga våra perspektiv, vara modiga, gå före och prova det outforskade.

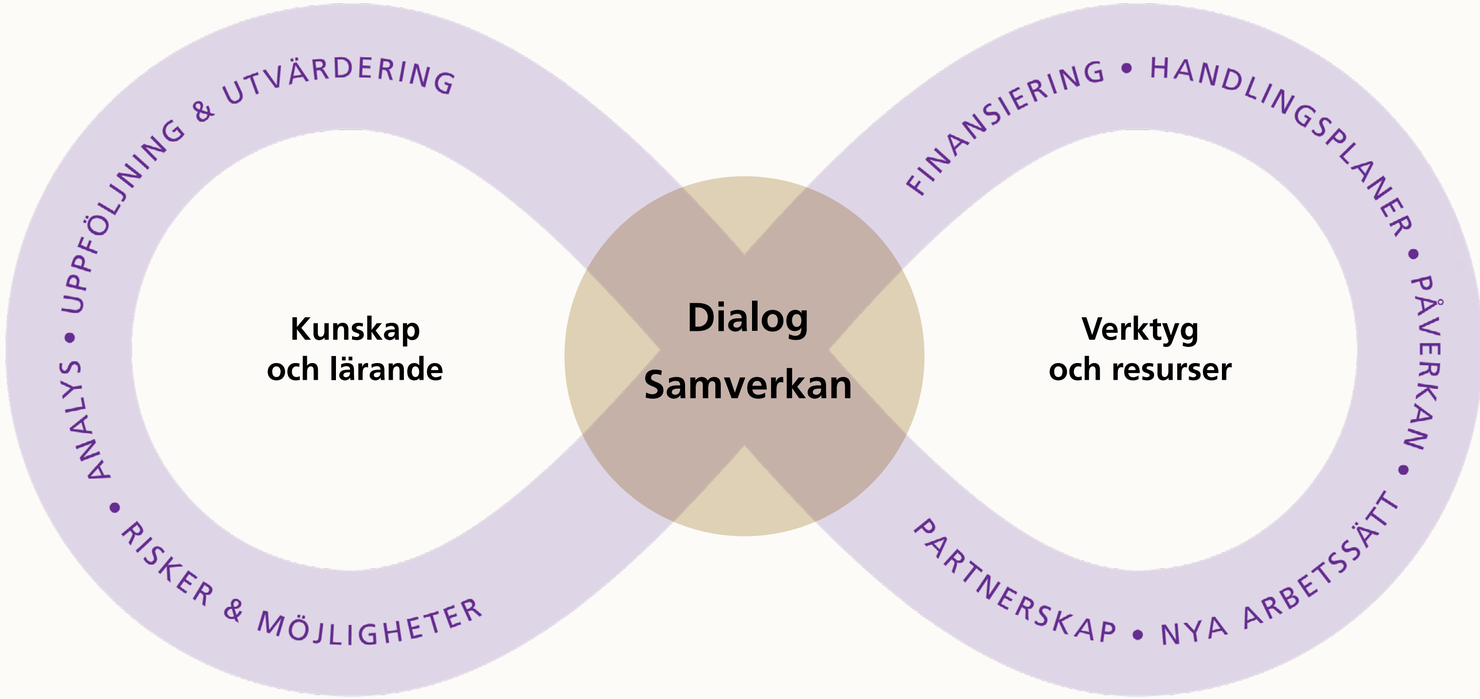
STRATEGIN ÄR ÖVERGRIPANDE och långsiktig. Vi driver utvecklingen framåt med utgångspunkt i de utmaningar vi står inför och konkretiserar och prioriterar strategins innehåll i delstrategier, handlingsplaner och överenskommelser. Det möjliggör aktiv samverkan och partnerskap mellan och över sektorer.

VI BEHÖVER AVSÄTTA personella och ekonomiska resurser i våra budgetar och planer. Det krävs också samverkan som kopplar ihop styrningen på lokal, regional, nationell och europeisk nivå.

VI SOM BIDRAR till genomförandet av strategin är näringslivet och dess organisationer, länets 49 kommuner och fyra kommunalförbund, akademi och forskningsinstitut, det civila samhället, Västra Götalandsregionen samt länsstyrelsen och andra statliga myndigheter. Vi har olika ansvar, resurser och kunskaper och strategin är plattformen för vår samverkan och för ett kraftfullt genomförande.

MÖJLIGHETERNA FÖR EN gemensam rörelse framåt ökar med stöd av fyra vägledande principer och med utgångspunkt i kunskap och lärande om de utmaningar vi står inför samt hur vi klarar av att möta dem tillsammans. Det är genom dialog och samverkan som vi kan hantera de eventuella målkonflikter som uppstår längs vägen, till exempel när en positiv utveckling på ett område innebär en negativ utveckling på ett annat. Den digitala transformationen med ökad användning av data och AI öppnar för nya arbetssätt, snabbare analys och effektivare styrning och beslutsfattande.

Bilden illustrerar genomförandet av strategin med kontinuerlig dialog och samverkan i centrum. Kunskap och lärande samspelar och växelverkar med de insatser vi gör med hjälp av våra olika resurser och verktyg. De vägledande principerna i figurens bas vägleder oss i genomförandet.



VÄGLEDANDE PRINCIPER

Vi tar tillvara olika platsers förutsättningar och möjligheter.

Vi ökar invånarnas delaktighet och inflytande.

Vi experimenterar för att lära, skala upp och implementera.

Vi är alla modiga och förändringsorienterade ledare.

Fyra vägledande principer

Strategin pekar ut fyra principer som ska vägleda oss i vår dialog och samverkan för att genomföra strategin. Principerna ska hjälpa oss att ta tillvara möjligheterna i hela Västra Götaland genom att de inspirerar och utmanar oss att arbeta och samverka på nya sätt. De ska bidra till att vidga perspektiven, öka delaktigheten, uppmuntra oss att gå före och våga prova det outforskade. De vägledande principerna är även ett sätt att integrera Agenda 2030 i genomförandet.

Vi tar tillvara olika platsers förutsättningar och möjligheter

Västra Götaland är ett stort län med en variation av möjligheter och utmaningar kopplade till olika platsers förutsättningar. Denna variation ska tas tillvara, vilket förutsätter att vi synliggör olika behov av utveckling. Vi behöver en funktionell samverkan över territoriella gränser och politikområden som utgår från de frågor vi tillsammans ska hantera. Det kan innebära att vi behöver utmana invanda och administrativa gränser. Genom samverkan mellan orter som har olika styrkor och funktioner kan utveckling ske både lokalt och i Västra Götaland som helhet. Kulturlivet som förenande kraft bidrar till att brygga över gränser.

Vi ökar invånarnas delaktighet och inflytande

För att förändringsarbetet ska bli långsiktigt hållbart behöver invånarna ha möjlighet att vara delaktiga, ha inflytande och kunna bidra till samhällsutvecklingen. Rätten till delaktighet gäller även barn och unga, vilka ska få möjlighet att delta efter sina egna förutsättningar i frågor som berör dem. Inkludering främjar människors hälsa och stärker demokratin. Vi verkar tillsammans för att så många som möjligt ska få möjlighet att delta i genomförandet av strategin och göra sina röster hörda. Först då kan vårt arbete bidra till Agenda 2030:s övergripande mål att ingen ska lämnas utanför.

Vi experimenterar för att lära, skala upp och implementera

Genom att experimentera och skapa fysiska och digitala test- och demonstrationsplattformar möjliggör vi lärande och innovationskraft för hållbar utveckling. Genom nya arbetssätt, metoder och samverkansformer skyndar vi på utvecklingen inom områden där förändringstakten behöver öka. Behovet att fatta goda och snabba beslut under allt större osäkerhet ökar behovet av olika sätt att hantera beslutsprocesser under kontrollerade former. Att ta risken att misslyckas är en del av lärandet. Samtidigt ska vi ta tillvara det som redan fungerar bra. Då mobiliserar vi för att förverkliga och sprida hållbara lösningar och skala upp insatser som bidrar till att öka omställningstakten.

Vi är modiga och förändringsorienterade ledare

Stora förändringar kräver mod. För att öka takten i omställningen krävs gemensamt ledarskap, delat ansvar och strategisk samverkan. Vi behöver alla vara modiga, kreativa och förändringsorienterade och utveckla arbetssätt som vägleder oss i svåra prioriteringar. Vi behöver hjälpas åt att synliggöra, diskutera och hantera synergier och målkonflikter. Vi behöver klara av att vara handlingskraftiga och snabba trots ökad komplexitet. Samsyn, fokus och uthållighet är nycklar för långsiktiga resultat, men vi behöver också ha tillit till andra och varandra, ha mod att ifrågasätta det invanda och beredskap att hantera det oväntade.

Kunskap och lärande

STRATEGIN SKA GENOMFÖRAS utifrån aktuell och uppdaterad kunskap om och analys av Västra Götalands utveckling samt länets utmaningar och styrkor i en föränderlig omvärld. Kunskap, uppföljning och utvärdering skapar underlag för gemensamt lärande och behovsmotiverade prioriteringar i arbetet framåt. I en tid med alltmer vilseledande och falsk information i omlopp blir det särskilt viktigt att värna att utvecklingsarbetet bygger på etablerad kunskap och forskning.

ERFARENHETERNA FRÅN TIDIGARE KRISER visar hur snabbt förutsättningarna kan förändras. Därför måste det finnas en bred beredskap. Tillsammans är vi bättre rustade att hantera de regionala följderna av stora internationella kriser, exempelvis pandemier, geopolitiska konflikter, klimatförändringar, förlust av biologisk mångfald och energi- och livsmedelsförsörjning. Genom att integrera en kontinuerlig risk- och omvärldsanalys i genomförandet av strategin ökar vi den gemensamma beredskapen och handlingsförmågan inför både kända och okända risker och möjligheter. Det hjälper oss att vara modiga och förändringsorienterade ledare.

FÖR ATT FÖLJA UTVECKLINGEN i länet presenterar Västra Götalandsregionen kontinuerligt statistik och fa kta på både regional och kommunal nivå i interaktiva publikationer med koppling till strategins mål och prioriterade områden. Västra Götalandsregionen har även det övergripande ansvaret för uppföljning och utvärdering av regionala utvecklingsstrategin. Respektive aktör ansvarar för att följa upp sina insatser. Ett aktivt och systematiskt arbete krävs för att skapa ett strategiskt lärande av de uppföljningar och utvärderingar som görs.

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN gör en årlig uppföljning av de gemensamma insatser som genomförs för att bidra till strategins mål, de långsiktiga prioriteringarna och inom kraftsamlingarna. Det sker genom att följa och beskriva utvecklingen av ett antal övergripande indikatorer som relaterar till Västra Götalands utveckling i de tre dimensionerna av ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Huvuddelen av indikatorerna som används kommer från de nyckeltal som Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) sammanställt som en del av uppföljningen av Agenda 2030 på kommunal och regional nivå.

STRATEGIN SKA SES ÖVER minst en gång varje mandatperiod. I översynen som genomförs 2024–2025 har strategins tvärsektoriella kraftsamlingar för perioden 2021–2025 utvärderats. Utvärderingarna slår fast att strategins kraftsamlingar bidrar till att:

- bygga regional kapacitet och samordning genom att mobilisera aktörer och fungera agendasättande
- öka samordning och samverkan
- rikta resurser, öka kunskap och möjliggöra konkreta insatser.

FÖR ATT FÅ ett gemensamt lärande behövs fortsatt dialog och att vi tillsammans diskuterar resultat och genomförande. Det bidrar i sin tur till att de samlade resurserna kan nyttjas på ett effektivt sätt i den riktning strategin pekar.

Uppföljning och kunskapsunderlag

Västra Götalandsregionen ansvarar för att kontinuerligt utvärdera och följa upp arbetet med den regionala utvecklingsstrategin. Kunskap, uppföljning och utvärdering skapar underlag för ett gemensamt lärande och behovsmotiverade prioriteringar i arbetet framåt i det samlade regionala utvecklingsarbetet. Ta del av uppföljning, utvärdering och kunskapsunderlag på: www.vgregion.se/vg2030

Verktyg och resurser

VI BEHÖVER ALLA känna ansvar och bistå med kompetens och resurser för att driva på omställningen i strategins riktning. Det är önskvärt att strategins genomförande integreras i våra respektive ordinarie mål och styrdokument samt att strategins prioriteringar avspeglas i fördelningen av personella och ekonomiska resurser. Tillsammans verkar vi för att växla upp regionala satsningar genom att attrahera finansiering från nationell och EU-nivå till Västra Götaland.

VI BEHÖVER KONKRETISERA strategins innehåll i exempelvis understrategier, handlingsplaner och överenskommelser som hjälper oss samlas kring prioriterade insatser. En gemensam kommunikationsstrategi stöttar oss i genomförandet och underlättar dialog, samhandling och kunskapsspridning.

EXEMPEL PÅ VERKTYG för att genomföra strategin är befintliga och nya samarbeten, olika överenskommelser och ett gemensamt påverkansarbete på nationell och europeisk nivå. Genom en innovations och hållbarhetsinriktad offentlig upphandling går det att rikta betydande resurser som stödjer omställningen genom nya innovationer, digitala verktyg, produkter och tjänster.

Samverkansplattformar för omställning

Befintliga dialog- och samverkansplattformar är viktiga för att driva på utvecklingsarbetet mellan organisationer och sektorer och för samverkan mellan lokal, regional, nationell, europeisk och internationell nivå. Västra Götalandsregionen ansvarar för att arrangera arenor där vi kan mötas i samtal över aktörsgränserna, dela kunskap och erfarenheter samt vidareutveckla och konkretisera de områden där vi behöver arbeta närmare varandra. Den årliga konferensen Framtid Västra Götaland är ett exempel på en sådan arena.

VI BEHÖVER ÄVEN skapa samsyn kring behov och önskad förflyttning inom de områden för kraftsamling som strategin adresserar och få på plats ett mer systematiskt sätt att arbeta tillsammans. Nya digitala och fysiska mötesplatser bör utvecklas och samverkan med andra svenska och europeiska regioner är viktigt inom flera områden. Även samverkan över administrativa gränser behöver utvecklas i olika delar av länet, mellan exempelvis olika kommuner som delar utmaningar och förutsättningar.

EN UTVECKLAD SAMVERKAN mellan kommuner, kommunalförbund och region är avgörande. Det omfattar ett gemensamt årshjul för politiska samtal mellan regional och kommunal nivå, dialog om insatser, uppföljning och lärande samt prioriteringar framåt i strategins riktning. Kommunala och regionala medel ska avsättas till insatser i delregionerna genom överenskommelser mellan Västra Götalandsregionen och kommunalförbunden samt Business Region Göteborg.

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONENS SAMRÅD med det civila samhället och idéburna offentliga partnerskap bidrar till samlad kunskap från olika perspektiv. Genom kontinuerlig dialog med näringslivet och förmågan till gemensamma beslut kan satsningar och utvecklingsarbete riktas dit de gör mest nytta.

DET ARBETE SOM pågår i den breda samverkansplattformen Klimat 2030 bidrar till den regionala utvecklingsstrategins prioriterade områden genom av konkreta klimatåtgärder i samverkan mellan länets aktörer. Det stärker genomförandekraften i omställningen. VGR:s beslutade koldioxidbudget för Västra Götaland är ett annat verktyg som ska vägleda insatser. Koldioxidbudgeten visar länets utsläppsutrymme, det vill säga hur mycket utsläppen kan behöva minska varje år för att länet ska uppfylla sin del av Parisavtalet.

Gemensamt påverkansarbete nationellt och internationellt

Västra Götaland är en del av ett större nationellt, europeiskt och globalt sammanhang där vår utveckling är beroende av beslut och processer som vi själva inte äger och styr. Vi behöver gå fram gemensamt på nationell och europeisk nivå för att undanröja hinder för Västra Götalands utveckling och skapa förutsättningar för gemensamt prioriterade frågor inom till exempel infrastrukturområdet och elförsörjning.

När vi pekar på samma behov och agerar tillsammans har vi störst chans att göra skillnad. Men det kräver dialog, tillit och förtroende och att vi skapar och medverkar i samverkansstrukturer för att enkelt mobilisera och enas om ett gemensamt västsvenskt budskap. Ett påverkansarbete syftar till att skapa en förflyttning i prioriterade frågor och kräver ett aktivt engagemang på nationell och europeisk nivå. Det kan handla om att skapa förändringar i policyer, regeltolkning och lagstiftning samt om att kanalisera finansiella resurser till Västra Götaland.

Finansiering från nationell och europeisk nivå

Omfattningen av åtgärder och insatser behöver matcha utmaningarna. Därför är det nödvändigt att tillsammans verka för ökade ekonomiska resurser till Västra Götaland från nationell och internationell nivå.

Bland EU:s finansiella instrument finns viktiga verktyg för den regionala och lokala utvecklingen, till exempel är programmen inom sammanhållningspolitiken direktanpassade efter västsvenska behov och förutsättningar. Det finns även många europeiska fonder och finansieringsinstrument som bidrar till att stärka västsvenska aktörer inom områden som infrastruktur, forskning och innovation, hälsa, kultur, kompetensförsörjning, miljö och digitalisering. Dessa resurser är viktiga för att öka genomförandekraften i strategins långsiktiga prioriteringar och kraftsamlingar.

Strategi för smart specialisering

Att identifiera och prioritera områden med potential för internationell konkurrenskraft och hållbar utveckling, så kallad smart specialisering, har en central roll i EU:s regionalpolitik och är en grund för satsningar inom EU:s regionalfondsprogram. Smart specialisering har blivit ett allt viktigare verktyg för tillgången till europeiska partnerskap och konkurrensutsatt finansiering på nationell och europeisk nivå. Västra Götalands strategi för smart specialisering anger särskilt kunskapsintensiva områden i Västra Götaland med omställningspotential, där akademin och näringslivet har hög internationell konkurrenskraft och tillväxtpotential.

SÅ HÄNGER DET IHOP

Samverkan Västra Götalandsregionen och kommunalförbunden

Strategin styr, tillsammans med regionfullmäktiges budget, Västra Götalandsregionens satsningar på regional utveckling. Västra Götalandsregionen är ansvarig för att i samverkan utarbeta och besluta om strategin. Västra Götalandsregionens roll är att leda genomförandet genom att samordna insatser och skapa förutsättningar för samverkan. Västra Götalandsregionen ansvarar också för att kontinuerligt utvärdera och följa upp arbetet med strategin och möjliggöra ett gemensamt lärande. Utöver det bidrar Västra Götalandsregionen med egna verktyg och resurser till insatser inom strategins långsiktiga prioriteringar och kraftsamlingar, till exempel genom projektfinansiering. Analyser och sammanställningar av utvecklingen i Västra Götaland uppdateras kontinuerligt av VGR.

Beredningen för hållbar utveckling (BHU) är ett politiskt samverkansorgan mellan Västra Götalandsregionen och kommunalförbunden i frågor om hållbar utveckling. Styrning och prioriteringar inom den regionala utvecklingsstrategin bereds genom samrådsdiskussioner i BHU, inför beslut i regionfullmäktige.

Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund, Fyrbodals kommunalförbund, Göteborgsregionen samt Skaraborgs kommunalförbund ansvarar för samverkan och gemensamt utvecklingsarbete mellan kommunerna på delregional nivå. De fyra kommunalförbunden arbetar med strategin i samverkan med kommunerna och integrerar den i ordinarie styrning och uppföljning.

Så bidrar strategin till Agenda 2030

Den regionala utvecklingsstrategin för Västra Götaland 2021–2030 bidrar till en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. Strategin är ambitiös när det gäller att möta Agenda 2030 och FN:s 17 globala hållbarhetsmål utifrån lokal och regional nivå.

STRATEGIN BYGGER PÅ anpassad integrering av Agenda 2030. Det innebär att de regionala utmaningarna och förutsättningarna har avgjort strategins inriktning och prioriteringar, vilket i sin tur avgör vilka av Agenda 2030:s mål och delmål som strategin direkt och indirekt bidrar till på olika lång sikt.

GENOM SATSNINGAR PÅ de långsiktiga prioriteringarna och kraftsamlingarna bidrar den regionala utvecklingsstrategin till bättre hälsa och välbefinnande, möjligheter till utbildning och kompetensutveckling samt ökad sysselsättning och förbättrade förutsättningar för företagande och entreprenörskap. Strategin ska samtidigt stärka allas lika rättigheter och öka inkluderingen samt bidra till en hållbar samhällsplanering med bland annat utveckling av fysisk och digital infrastruktur. Den bidrar också till minskad klimatpåverkan och omställning till en hållbar konsumtion och produktion med satsningar på hållbar industri, forskning, innovation och tillförlitlig och förnybar energi.

NÄR STRATEGIN GENOMFÖRS är det viktigt att vi fortsätter dialogen om och bedömningen av dess bidrag till Agenda 2030. Indikatorer ska användas som relaterar till såväl ekonomiskt, socialt som miljömässigt hållbar utveckling. På så sätt kan vi få en effektiv styrning och uppföljning. Agenda 2030 betonar samverkan, delaktighet och transparens som förutsättningar för ett framgångsrikt genomförande och för det övergripande målet att ingen ska lämnas utanför. På samma sätt kräver den regionala utvecklingsstrategin kontinuerlig dialog, delaktighet och ett gemensamt ansvar, där samverkan och partnerskap över sektorer och mellan aktörer är en förutsättning.

VI BEHÖVER UTVECKLA former som synliggör eventuella målkonflikter. Då minskar risken att ett mål nås på bekostnad av andra mål. De vägledande principerna fungerar som verktyg för att integrera Agenda 2030 i genomförandet av strategin. Det sker bland annat utifrån principerna att vi ska öka invånarnas delaktighet och inflytande över samhällsutvecklingen samt ta tillvara olika platsers förutsättningar och möjligheter att klara omställningen till ett hållbart samhälle.

Så hänger det ihop

Den regionala utvecklingsstrategin är vår gemensamma strategi för den regionala utvecklingen i Västra Götalands län. Strategin har sin grund i det uppdrag som Västra Götalandsregionen har från regeringen att dels utarbeta och fastställa en regional utvecklingsstrategi för länet, dels samordna genomförandet och uppföljningen av strategin. Uppdraget finns i lagen om regionalt utvecklingsansvar (2010:630) och förordningen om regionalt utvecklingsarbete (2017:583).

DEN REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN vägleder kommuner, kommunalförbund, näringsliv, akademi och forskningsinstitut, det civila samhället samt länsstyrelsen och andra statliga myndigheter i det gemensamma arbetet med regional utveckling. Strategin styr, tillsammans med regionfullmäktiges budget, Västra Götalandsregionens satsningar på regional utveckling.

STRATEGIN TAR SIN utgångspunkt i Vision Västra Götaland – Det goda livet, där det goda livet står för god hälsa, arbete och utbildning, trygghet, gemenskap och delaktighet i samhällslivet, en god miljö där vi värnar de förnybara systemen, möta behoven hos barn och ungdomar, en uthållig tillväxt och ett rikt kulturliv. Det goda livet förutsätter en hållbar utveckling, där den ekonomiska, sociala och miljömässiga hållbarheten är sinsemellan beroende och förstärker varandra.

DEN REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN bidrar till det regionala genomförandet av internationella, europeiska och nationella utvecklingsstrategier. På global nivå finns Agenda 2030 med 17 globala hållbarhetsmål. FN:s barnkonvention ska omsättas från teori till praktik där barn och unga är delaktiga i frågor som berör och engagerar dem och där de utvecklas utifrån sina unika förutsättningar och förmågor. På europeisk nivå finns sammanhållningspolitiken och EU:s tillväxtstrategier som anger riktningen för en rättvis omställning till en hållbar och konkurrenskraftig ekonomi samt mål och åtgärder för klimatneutralitet fram till 2050. Ett annat ramverk i genomförandet utgörs av den europeiska deklarationen om jämställdhet mellan kvinnor och män på lokal och regional nivå (CEMR-deklarationen) liksom strategin Jämställt Västra Götaland 2024–2027 som pekar ut en riktning för jämställdhetsarbetet i länet. På nationell nivå bidrar regionala utvecklingsstrategin till Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030.

REGIONALA MÅLDOKUMENT

Den regionala utvecklingsstrategin samspelar med tre andra regionala måldokument som är antagna av regionfullmäktige. De ska tillsammans bidra till att uppfylla den gemensamma Vision Västra Götaland – Det goda livet. För att öka takten i genomförandet behöver ett mer aktivt samarbete utvecklas inom område där måldokumenten överlappar och förstärker varandra. Dessa måldokument är:

KULTURSTRATEGI VÄSTRA GÖTALAND OCH KULTURPLAN är det övergripande måldokumentet för kultur, demokratiutveckling och civilsamhällesfrågor. Kulturstrategins mål är ”Ett fritt, rikt och starkt kulturliv i hela Västra Götaland” och innehåller ett antal områden där kulturområdet interagerar med övrigt regionalt utvecklingsarbete. Dessa områden är gestaltad livsmiljö, medie- och informationskunnighet (MIK), folkbildning, kultur och hälsa, idrott, kulturella och kreativa näringar och platsutveckling samt bibliotek och läsfrämjande. Kulturstrategin har en särskild del där kulturens bidrag till regional utveckling beskrivs.

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM är det övergripande måldokumentet för kollektivtrafikens utveckling. En övergripande helhetssyn mellan kollektivtrafik och bostadsbyggande, infrastrukturutveckling samt lokalisering av verksamheter och service skapar en grund för en hållbar region där människor ges goda förutsättningar att leva och utvecklas. Kollektivtrafiken ska planeras både utifrån att minska transporternas påverkan på miljön och med hänsyn till dem som är beroende av en fungerande kollektivtrafik. Trafikförsörjningsprogrammet revideras och är ute på remiss våren 2025.

STRATEGI FÖR HÄLSO- OCH SJUKVÅRDENS OMSTÄLLNING I VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN är det övergripande måldokumentet för utvecklingen av hälso- och sjukvården mot en god och nära vård och beskriver arbetet för att möta samhällets ökade behov av hälso- och sjukvård utifrån begränsade resurser. Arbetet med genomförandet bygger bland annat på tvärsektoriell samverkan. Områden där ett nära samarbete mellan regional utveckling och hälso- och sjukvård behövs är bland annat digitalisering, innovation, hälsa och life science, kompetensförsörjning, förebyggande folkhälsoarbete och tidiga insatser för barn och unga.

Tillsammans gör vi Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

BILAGA: Sammanfattning av ändringar och förtydliganden i den aktualiserade regionala utvecklingsstrategin

I denna bilaga sammanfattas de ändringar som gjorts i strategin inför remiss. Längre ner beskrivs även syfte och avgränsning för översynen samt hur den genomförs i en dialogprocess.

Ändringar och förtydliganden i strategin

I de aktörsdialoger som genomförts i översynen framgår att den regionala utvecklingsstrategin (RUS) till stor del fortsatt upplevs relevant och angelägen. Det finns därmed ett stöd för att behålla strategins mål och fyra långsiktiga prioriteringar. För att få genomslag och lösa samhällsutmaningarna behöver vi samverka utifrån våra olika roller och ansvar för att hitta vägar framåt, och vi behöver hela tiden utveckla samverkan, våra arbetssätt och gemensamma insatser.

STRATEGINS MÅL LIGGER KVAR. Strategin gäller fortsatt fram till 2030, men eftersom det krävs långsiktighet när vi samverkar kring komplexa utmaningar och omställning, har en utblick mot 2045 lagts till.

DE SENASTE ÅRENS OMVÄRLDSHÄNDELSER och förändrade förutsättningar för utveckling i Västra Götaland har påverkat aktualiseringen. Det handlar bland annat om:

- Det osäkra världsläget med fler allvarliga kriser och geopolitiska konflikter ställer nya krav på robusthet och beredskap i samhälle och näringsliv.
- Västsveriges ekonomi och näringsliv står inför hårdare global konkurrens, snabb förändring i värdekedjor och ökade krav på nyckelkompetenser.
- Den demografiska utvecklingen med minskande födelsetal, ökad medellivslängd och lägre andel befolkning i yrkesverksam ålder leder till utmaningar att klara välfärdens uppdrag och näringslivets kompetensförsörjning.
- Effekterna i samhället av klimatförändringar och förlust av biologisk mångfald blir alltmer kännbara och allvarliga.
- Den digitala transformationen, utvecklingen inom AI och andra banbrytande teknologier går snabbt och påverkar alla delar i samhället. Det öppnar nya möjligheter men innebär också etiska dilemman och risker inom exempelvis cybersäkerhet.
- Ungas välbefinnande utvecklas åt fel håll, många känner oro för framtiden och det är fortsatt många som inte klarar skolan. Allt yngre personer rekryteras till kriminella gäng.
- Tilliten till samhället och demokratin riskerar att minska i takt med dels ökad spridning av falsk eller vilseledande information, dels utbredd organiserad brottslighet.

Samtidigt kvarstår de utmaningar som tas upp i gällande strategi, exempelvis att invånarnas tillgång till arbete och service skiljer sig åt i olika delar av länet.

Som en följd av ovan har strategins avsnitt ”Samhällsutmaningar som drivkraft” skrivits om och strategin som helhet har genomarbetats med uppdateringar utifrån aktuellt omvärldsläge. Strategins bidrag till klimatomställningen och till att stärka den biologiska mångfalden har förtydligats. De siffersatta – redan antagna – klimatmålen för Västra Götaland har skrivits in i strategin efter önskemål från kommuner och länsstyrelsen med flera.

DE FYRA LÅNGSIKTIGA PRIORITERINGARNA; Stärka innovationskraften, Bygga kompetens, Öka inkluderingen och Knyta samman Västra Götaland ligger kvar och fortsätter utgöra basen i det regionala utvecklingsarbetet. I aktörsdialogerna har många lyft att det är viktigt att bättre synliggöra allt värdefullt utvecklingsarbete som sker inom dessa områden i genomförandet av strategin. Inspel har också handlat om hur olika aktörsgrupper kan och vill bidra i genomförandet, exempelvis har det civila samhällets roll synliggjorts mer. Översynen har resulterat i några förtydliganden i beskrivningen av de långsiktiga prioriteringarna för att i högre grad spegla omvärldsförändringar och dagens förutsättningar samt stärka genomförandekraften. Exempel:

- **Stärka innovationskraften;** Inom denna långsiktiga prioritering tydliggörs vikten av att satsa både på bredden för ett diversifierat näringsliv, inklusive entreprenörskap och små- och medelstora företag, och på ökad spets inom områden av särskild vikt för länets sysselsättning och globala konkurrenskraft. Vikten av att tillsammans stärka den västsvenska attraktiviteten för internationell spetskompetens, strategiska etableringar och investeringar har förtydligats.
- **Bygga kompetens;** Samverkan och gemensamma insatser inom denna långsiktiga prioritering är idag än mer avgörande för att möta de demografiska utmaningarna och klara morgondagens kompetensförsörjning och livslånga lärande. Bygga kompetens har uppdaterats med ett ökat fokus på hur vi kan säkra och utveckla de kompetenser som krävs för den gröna och digitala omställningen, men även ökat fokus på att tillvarata allas kompetens.
- **Öka inkluderingen;** Denna långsiktiga prioritering har konkretiserats utifrån ett regionalt utvecklingsperspektiv. Det handlar bland annat om vikten av invånarnas delaktighet och engagemang i samhällsutvecklingen, tillit till samhället och demokratin och om att bryta digitalt utanförskap, men även om att bättre synliggöra näringslivets engagemang och det civila samhällets och sociala ekonomins roll.
- **Knyta samman Västra Götaland;** Inom denna långsiktiga prioritering är det fortsatt viktigt med samverkan och påverkansarbete för att möta utvecklingsbehoven för transporteffektiv infrastruktur och samhälle samt fortsatt bredbandsutbyggnad. Men även att ta vara på synergier inom

samhällsplanerings- och markanvändningsområdet, som en förutsättning för stärkt utvecklingskraft och ökad närhet i olika delar av länet. Digitalisering och ny teknik lyfts som möjligheter för både hållbara resor och samhällsplanering.

TRE NYA OMRÅDEN ATT KRAFTSAMLA KRING FÖRESLÅS. Dessa ersätter och bygger delvis vidare på dagens fyra kraftsamlingar (Fullföljda studier, Digitalisering, Elektrifiering och Cirkulära affärsmodeller).

De nya områdena är:
- Industrins gröna omställning
- Framtidsrusta barn och unga
- Ökad robusthet genom samverkan i samhällsplanering

En viktig del i remissen är att fånga synpunkter från de olika remissinstanserna om vad det är viktigast att tillsammans fokusera på inom respektive område de närmaste åren.

INDUSTRINS GRÖNA OMSTÄLLNING motiveras av att Västra Götaland är en stark industriregion och att den gröna omställningen är avgörande för att säkra industrins långsiktiga konkurrenskraft, klara klimatomställningen och behålla jobben, vilket i sin tur finansierar vår välfärd. Mycket av den samverkan som sker idag kring elförsörjning, cirkulära värdekedjor och inte minst i kompetensförsörjningsarbetet kan förstärkas genom att vi kraftsamlar tillsammans.

FRAMTIDSRUSTA BARN OCH UNGA föreslås mot bakgrund av att barn och ungas välmående utvecklas åt fel håll och att det är en kritisk fråga både för individen och för samhällsutvecklingen i stort. I genomförda aktörsdialoger trycker i stort sett alla aktörer på vikten av att – utifrån sina olika roller och ansvar – fortsatt kraftsamla för att ge barn och unga i Västra Götaland en bra start i livet. Men för att tydligt signalera att det handlar om mycket mer än att klara sig igenom skolan, föreslås en ny inramning och ett omtag i samverkan inom vissa områden. Samtidigt är det viktigt att ta tillvara erfarenheterna från nuvarande arbete inom Fullföljda studier och vidareutveckla och sprida det som fungerar bra.

ÖKAD ROBUSTHET GENOM SAMVERKAN I SAMHÄLLSPLANERING motiveras utifrån att många aktörer uttrycker ett behov av ökad gemensam beredskap inom exempelvis energi- och livsmedelsförsörjning och klimatanpassning. Fokus ligger på att med hjälp av gemensamma analyser, scenarier och framtidsbilder samt ökad samplanering bli mer resurseffektiva, motståndskraftiga och öka utvecklingskraften i Västra Götaland. Denna kraftsamling handlar inte om att Västra Götalandsregionen avser göra anspråk på att bli regionplaneorgan enligt Plan- och bygglagen, utan om att utveckla samverkan i samhällsplaneringen utifrån våra olika roller och ansvarsområden.

Viktiga satsningar och samarbeten inom strategins nuvarande fyra kraftsamlingar kommer till viss del fortsätta inom ramen för de nya områdena för kraftsamling. Andra delar fortsätter i det gemensamma genomförandet inom strategins långsiktiga prioriteringar. Exempelvis är den digitala transformationen och tillämpningen av AI avgörande för strategins genomförande som helhet och det är viktigt med fortsatt samverkan kring Digitalisering inom olika områden. Delar av det som sker idag inom kraftsamlingarna Elektrifiering och Cirkulära affärsmodeller kan vidareutvecklas inom ”Industrins gröna omställning”, andra delar fortsätter som en naturlig del av arbetet inom de långsiktiga prioriteringarna Stärka innovationskraften och Bygga kompetens. Arbetet inom cirkulära livsmiljöer kan även drivas vidare som en del i utvecklingsarbetet i den långsiktiga prioriteringen Knyta samman Västra Götaland. Goda erfarenheter och fungerande samverkan inom Fullföljda studier kan vidareutvecklas inom ”Framtidsrusta barn och unga”.

I AVSNITTEN OM STRATEGINS GENOMFÖRANDE har mindre förtydliganden gjorts. De fyra vägledande principerna ligger kvar och ska fortsätta utmana oss i genomförandet. I aktörsdialogerna har många lyft vikten av att fortsatt ta tillvara olika platsers förutsättningar möjligheter, samtidigt som vi behöver samordna oss på nationell och europeisk nivå för att undanröja hinder för Västsveriges utveckling och skapa förutsättningar för gemensamt prioriterade frågor. Det gemensamma ledarskapet blir alltmer avgörande och vi behöver vara handlingskraftiga och snabba trots ökad komplexitet och osäkerhet.

Utgångspunkter för översynen

Översynen handlar om att aktualisera delar av strategi utifrån omvärld och nuläge, inte om att ta fram en ny strategi. Syftet är också att förstärka genomförandet med fokus på att se över strategins kraftsamlingar som beslutas för fyra år i taget.

Enligt förordningen om regionalt utvecklingsarbete (2017:583) ska den regionala utvecklingsstrategin ses över minst en gång mellan varje val till region- och kommunfullmäktige. Varje region avgör hur omfattande översynen ska vara. I Västra Götaland pågår genomförandet av strategin med stort engagemang från kommuner, näringsliv, lärosäten, civila samhället, länsstyrelsen och andra berörda myndigheter. Rådande omvärldsläge och de senaste årens utveckling motiverar ändå att delar av strategin aktualiseras för att den fortsatt ska vara relevant och aktuell. Miljö- och regionutvecklingsnämnden, som leder översynen, har därför beslutat att översynen ska:

- Se över och aktualisera delar av strategin:
  - Behålla målet och långsiktiga prioriteringar, men ha dialog om hur genomförandet går och behöver förstärkas.
  - Se över kraftsamlingarna med hjälp av utvärdering och dialog.
- Förstärka genomförandet av strategin.
- Höja kunskapen om värdet av det gemensamma regionala utvecklingsarbetet.

Så gör vi översynen tillsammans

Översynen genomförs som en dialogprocess. När strategin togs fram skedde det i bred dialog och delaktighet. På samma sätt är det viktigt att involvera kommunerna och andra nyckelaktörer i översynen. Att skicka förslaget på aktualiserad strategi på remiss är en viktig del i detta. En bred delaktighet och förankring är en förutsättning för ett fortsatt starkt gemensamt genomförande. Aktualiseringen av strategin tar utgångspunkt i:

- Kunskapsunderlag om utvecklingen i Västra Götaland och omvärldsanalys
- Årliga uppföljningar av strategins genomförande
- Utvärdering av strategins nuvarande kraftsamlingar
- Inspel från aktörsdialoger och politiska samtal under perioden maj 2024–februari 2025.

Arbetet med översynen går att följa på www.vgregion.se/vg2030. Där listas alla aktörsdialoger och kunskapsunderlag, uppföljningar och utvärderingar.

ÄRENDE 9 - Remissvar Klimat och energistrategi, länsstyrelsens dnr 425-20721-2025

Förslag till beslut
Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta att översända protokollsutdrag samt bilaga Remissvar Klimat- och energistrategi, länsstyrelsens dnr 425-20721-2025 som Fyrbodals kommunalförbunds svar på remissen från länsstyrelsen.

Sammanfattning
Fyrbodals kommunalförbund har i skrivelse från länsstyrelsen daterad 2025-08-08, länsstyrelsens dnr 425-20721-2025, beretts möjlighet att yttra sig över remiss ”Klimat och energistrategi för Västra Götaland före 2025-10-10.

Länsstyrelsen har i regleringsbrev från regeringen fått i uppdrag att ta fram en ny klimat- oh energistrategi för Västra Götaland, bakgrund och process beskrivs i bilaga Remissmissiv - Länsstyrelsens klimat- och energistrategi.

Remissen omfattar svar på fyra frågeställningar som VGR ställt i sitt missiv.

1. Vad är er samlade uppfattning om strategin? Syfte och mål?
2. Hur ser ni på att länets kommuner är strategins huvudsakliga målgrupp?
3. Fångar de fyra strategiska områdena det viktigaste i klimat- och energiomställningen? Är det något som saknas?
4. Vi önskar synpunkter på och gärna konkreta förslag till de ”visionsrutor” som återfinns under respektive strategiskt område:
    - Är visionsformuleringarna relevanta utifrån ert perspektiv?
    - Saknar ni något i visionsformuleringarna?

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse 2025-08-15
Remissvar Klimat- och energistrategi, länsstyrelsens dnr 425-20721-2025.
Remissmissiv - Länsstyrelsens klimat- och energistrategi
Klimat- och energistrategi - remissversion

Beslutet skickas till (efter direktionens beslut)
vastragotaland@lansstyrelsen.se, i ämnesraden anges ”Fyrbodals kommunalförbund – Remissvar Klimat- och energistrategi, diarienummer 425-20721-2025”. Ange Michael Johansson som kontaktperson.
jonas.aker@lansstyrelsen.se
tobias.kallqvist@fyrbodal.se
christel.thuresson@fyrbodal.se

REMISS – Klimat och energistrategi, länsstyrelsens dnr 425-20721-2025

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta att översända detta beslut samt bilaga *Remissvar Klimat- och energistrategi, länsstyrelsens dnr 425-20721-2025* som Fyrbodals kommunalförbunds svar på rubricerad remiss från länsstyrelsen.

Sammanfattning

Fyrbodals kommunalförbund har i skrivelse från länsstyrelsen daterad 2025-08-08, länsstyrelsens dnr 425-20721-2025, beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss före 2025-10-10. Remissen avser ny Klimat- och energistrategi för Västra Götaland.

Länsstyrelsen har i regleringsbrev från regeringen fått i uppdrag att ta fram en ny klimat- oh energistrategi för Västra Götaland, bakgrund och process beskrivs i bilaga *Remissmissiv - Länsstyrelsens klimat- och energistrategi.*

Remissvaret har beretts av Fyrbodals kommunalförbunds tjänstepersoner inom klimat och energi.

Beslutsunderlag

Remissvar Klimat- och energistrategi, länsstyrelsens dnr 425-20721-2025.

Remissmissiv - Länsstyrelsens klimat- och energistrategi

Klimat- och energistrategi - remissversion

Kaserngården 3B (3 vån) • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522 – 44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • fyrbodal.se

Beslutet skickas till

vastragotaland@lansstyrelsen.se, i ämnesraden anges ”Fyrbodals kommunalförbund – Remissvar Klimat- och energistrategi, diarienummer 425-20721-2025”. Ange Michael Johansson som kontaktperson.

jonas.aker@lansstyrelsen.se

Tobias.kallqvist@fyrbodal.se

Christel.thuresson@fyrbodal.se

Handläggare av ärendet

Tobias Källqvist, miljö- och klimatstrateg
Christel Thuresson, energi- och näringslivsstrateg

Remissvar Klimat- och energistrategi (länsstyrelsens dnr 425-20721-2025)

Fyrbodals kommunalförbund har i skrivelse från Länsstyrelsen daterad 2025-08-08, Länsstyrelsens dnr 425-20721-2025, beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss senast 2025-10-10. Remissen avser ny Klimat- och energistrategi för Västra Götaland.

Länsstyrelsen önskar genom remissen inhämta synpunkter från kommuner, kommunalförbund med flera aktörer.

Fyrbodals kommunalförbund tackar för möjligheten och avger följande yttrande:

Kommunalförbundets yttrande

I remissen önskar Länsstyrelsen svar på fyra frågeställningar som besvaras i tur och ordning nedan:

1. ***Vad är er samlade uppfattning om strategin? Syfte och mål?***

Fyrbodals kommunalförbund välkomnar helheten i förslaget till Klimat- och energistrategi för länet och ser särskilt värdet i att klimat- och energifrågorna hanteras i en sammanhållen strategi. Detta ger ett starkt helhetsperspektiv och skapar förutsättningar för synergier mellan mål och åtgärder. Strategin har en tydlig strategisk höjd som ger riktning och långsiktighet, samtidigt som den inspirerar och visar på de möjligheter som omställningen innebär. Den är tydligt och enkelt formulerad och innehåller en välgrundad kunskapsöversikt som blir ett användbart underlag i kommunernas och övriga aktörers fortsatta arbete.

Beskrivningen av statens, länets och kommunernas roller är väl avvägd och ger en klar bild av ansvar och samverkan på respektive nivå. För att undvika suboptimering och säkerställa att enskilda planer och aktiviteter sammantaget leder mot de gemensamt uppsatta målen, ser vi ett behov av att ytterligare tydliggöra ledarskap i form av stärkt samordning och gemensam prioritering. Detta behöver ske inom ramen för respektive nivå och aktörs mandat, men med en struktur som ger överblick, främjar helhetsperspektivet och möjliggör samlade ställningstaganden när det behövs.

Sammantaget kombinerar strategin vision och praktisk tillämpning på ett sätt som stärker förutsättningarna för ett framgångsrikt genomförande.

Kaserngården 3B (3 vån) • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522 – 44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • fyrbodal.se

Bilaga 2 Social hållbarhet för klimat- och energiomställningen belyser centrala och strategiskt viktiga aspekter för att omställningen ska kunna genomföras. Bilagan hänvisar inte till eller sammanfattar andra dokument på det sätt som de två andra bilagorna gör. Vi föreslår därför att innehållet i bilaga 2 arbetas in i huvuddokumentet istället för att läggas som en bilaga.

2. ***Hur ser ni på att länets kommuner är strategins huvudsakliga målgrupp?***

Fyrbodals kommunalförbund bedömer att det är både naturligt och relevant att länets kommuner utgör strategins primära målgrupp. Samtidigt finns en risk att läsaren uppfattar det som att hela ansvaret för klimat- och energifrågorna åläggs kommunerna.

I strategins slutord framhålls övriga aktörers betydelse på ett förtjänstfullt sätt. Denna aspekt skulle med fördel kunna utvecklas ytterligare i andra avsnitt av strategin, även om det skulle innebära en viss upprepning av innehåll som behandlas i andra dokument, såsom Regional handlingsplan för elektrifiering.

Kommuner och andra aktörer har genom Klimat 2030 ställt sig bakom det regionala klimatmålet. Det är önskvärt att det förtydligas att detta inte förändras genom införandet av den nya klimat- och energistrategin.

3. ***Fångar de fyra strategiska områdena det viktigaste i klimat- och energiomställningen? Är det något som saknas?***

De fyra strategiska områdena fångar väl de viktigaste utmaningarna i klimat- och energiomställningen. Det är fördelaktigt att insatser inom dessa båda områden hanteras i ett sammanhang eftersom energiomställningen är avgörande för att klara klimatmålen, och samtidigt rusta industrin för konkurrenskraft och motståndskraft i en rörlig värld, liksom att säkerställa en anpassnings- och utvecklingsförmåga i samhället i stort.

En utmaning som bör adresseras i strategin är behoven av förändrade och delvis nya kompetenser för att möta de komplexa utmaningar och möjligheter som klimat- och energiomställningen medför. Den växande komplexiteten i samhällsplaneringen kräver ökad helhetssyn, systemtänkande och förmåga att hantera en hög abstraktionsnivå, där flera politikområden flätas samman. Omställningen kräver också nya former av samverkan – mellan olika politikområden, mellan offentliga och privata aktörer samt en

Kaserngården 3B (3 vån) • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522 – 44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • fyrbodal.se

fördjupad dialog med civilsamhället – vilket i sin tur ställer krav på såväl generella resurser som tillgång till spetskompetenser.

Kommunalförbundet efterlyser ett resonemang om styrningen av insatser på regional och nationell nivå. Det behövs en samordning och en prioritering av möjliga åtgärder, både inom länet och nationellt, för att undvika suboptimeringar och för att säkerställa en god samhällsekonomi för lösningarna.

För att skapa tydlighet och förtroende i genomförandet av klimat- och energistrategin är det viktigt att budskap och ställningstaganden är samordnade mellan olika myndighetsnivåer. En tydlig och konsekvent linje, där övergripande uttalanden och principer harmoniserar med beslut i enskilda ärenden. Det skapar trygghet och förutsägbarhet för berörda aktörer.

4. ***Vi önskar synpunkter på och gärna konkreta förslag till de ”visionsrutor” som återfinns under respektive strategiskt område:***
   - Är visionsformuleringarna relevanta utifrån ert perspektiv?
   - Saknar ni något i visionsformuleringarna?

Det bör förtydligas vilken roll och betydelse visionsformuleringarna har. Kanske bör de redovisas även samlat i inledningen, eller placeras i inledningen av respektive avsnitt för att tydliggöra att det är denna vision strategin ska leda mot. Samtidigt är strategins insatser primärt inriktade på åren fram till 2030, vilket kan skapa en otydlighet.

Det finns, vilket redovisas väl i dokumentet, ett antal mål på internationell, nationell och regional nivå som är vägledande för klimat- och energiarbetet. Relationen mellan dessa och visionsformuleringarna bör förtydligas. Är syftet med visionsformuleringarna att förtydliga vad målbilder på nationell nivå innebär på den regionala nivån, i den mån det inte redan framgår av regionala mål?

Förslaget till aktualiserad regional utvecklingsstrategi (RUS) har liksom förslaget till klimat- och energistrategi en utblick till 2045 men RUS:en har inte denna typ av visionsformuleringar.

Synpunkter på visionsformuleringarna för respektive strategiskt område framgår nedan.

Industrins omställning

– Första och andra punkten är snarlika och kan slås ihop.

Transportsektorns omställning

- Överväg om mikromobilitet i vid bemärkelse bör inkluderas, inte bara cykling.
- Punkten om att dela på transportmedel är förhållandevis detaljerad jämfört med övriga punkter.

Markanvändning

- Överväg om punkten om återställning av våtmarker och torvmark istället bör uttryckas i termer av att ”våtmarker och torvmark utgör en betydande kolsänka”, för att punkten ska var mer av vision och mindre av ett mål.
- Punkten om att dela på transportmedel är förhållandevis detaljerad jämfört med övriga punkter.

Resurshushållning och energieffektivisering – cirkulär omställning

- Överväg om visionstexterna tydligare bör spegla regeringens strategi för cirkulär ekonomi.

Remissvaret har beretts av Fyrbodals kommunalförbunds tjänstepersoner inom klimat och energi.

Uddevalla 2025–08–15

Kaserngården 3B (3 vån) • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522 – 44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • fyrbodal.se

Remiss - Länsstyrelsens klimat- och energistrategi

Bakgrund

Länsstyrelsen har enligt regleringsbrev för år 2024 och år 2025 i uppgift att revidera den regionala klimat- och energistrategin, utifrån de nya energipolitiska målen. Tidigare strategi för Västra Götaland har varit Klimat 2030 som togs fram i samverkan med Västra Götalandsregionen 2017. Länsstyrelsens förslag till klimat- och energistrategi innehåller övergripande strategiska vägval med syfte att skapa handlingskraft och ta oss närmare våra långsiktiga mål. En ny strategi behövs då det är ont om tid och resurserna är begränsade. Strategiprocessen, liksom remissprocessen, erbjuder möjlighet att reflektera och ha dialog om utmaningarna inom klimat- och energiområdet, med förhoppningen att länets alla aktörer ska arbeta i samma riktning. Under arbetets gång har synpunkter inhämtats från länets kommuner och de fyra kommunalförbunden genom delregionala träffar. Återkommande dialog har förts med regionen kring gemensamma klimatmål i denna strategi och den regionala utvecklingsstrategin.

Länsstyrelsens regionala handlingsplan för elektrifiering

Regeringen gav år 2023 Länsstyrelsen Västra Götaland i uppdrag att ta fram en handlingsplan med syftet att möjliggöra en storskalig elektrifiering i Västra Götaland. En storskalig energiomställning i Västra Götaland, framför allt inom industri- och transportsektorn, är avgörande för att klimatmålen ska nås. I handlingsplanen presenteras en nulägesbild, behovs- och potentialanalys, samt åtgärder som kommer behövas för att möta de framtida ökade elbehoven. Handlingsplanen är ett systerdokument till den här strategin. För mer information:

Regional handlingsplan för elektrifiering | Länsstyrelsen Västra Götaland

Frågor till remissinstanserna

Vi ser gärna att era svar utgår från frågeställningarna nedan och är kortfattade och konkreta. Ta gärna upp både positiva och negativa aspekter. Motivera era synpunkter.

- Vad är er samlade uppfattning om strategin? Syfte och mål?
- Hur ser ni på att länets kommuner är strategins huvudsakliga målgrupp?
- Fångar de fyra strategiska områdena det viktigaste i klimat- och energiomställningen? Är det något som saknas?
- Vi önskar synpunkter på och gärna konkreta förslag till de ”visionsrutor” som återfinns under respektive strategiskt område:
    - Är visionsformuleringarna relevanta utifrån ert perspektiv?
    - Saknar ni något i visionsformuleringarna?

Fortsatt arbete

Arbetet med strategin fortsätter parallellt med remissförfarandet. Under hösten kommer bilder och figurer som tydliggör och kompletterar texten att tas fram. Ett avsnitt som förklarar begrepp och förkortningar kommer också att läggas till. Efter bearbetning av remissvar kommer strategin slutligen att genomgå klarspråksgranskning, tillgänglighetsanpassning och layout.

Praktisk information

Sista svarsdatum är **den 10 oktober 2025.**

Era remissvar skickas till: vastragotaland@lansstyrelsen.se
med kopia till: jonas.aker@lansstyrelsen.se

Ange i ämnesraden:
”Er organisation – Remissvar Klimat- och energistrategi, diarienummer 425-20721-2025”

Ange även en kontaktperson hos er som vi kan vända oss till med eventuella frågor.

Observera!

Om ert svar inte hinner bli färdigbehandlat innan den 10 oktober så ber vi er att ändå skicka in det så snart ni kan. Era synpunkter är väldigt viktiga för det fortsatt arbetet med strategin och kommer att beaktas i kommande revideringar.

Frågor skickas till:

Jonas Åker, jonas.aker@lansstyrelsen.se

Fredrik Bergman, fredrik.p.bergman@lansstyrelsen.se

Remisshandlingar

Klimat- och energistrategi - Ett fossiloberoende Västra Götaland 2030,
Remissmissiv med frågor och sändlista, Powerpointpresentation om strategins innehåll.

Sändlista

Västra Götalands 49 kommuner
Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund
Fyrbodals kommunalförbund
Göteborgsregionens kommunalförbund
Skaraborgs kommunalförbund
Västra Götalandsregionen
IVL Svenska Miljöinstitutet
RISE
Lindholmen Science Park
Energikontor Väst (en del av Innovatum Science Park)

Klimat- och energistrategi

Ett fossiloberoende Västra Götaland 2030

Innehåll

1. Förord 2
2. Inledning 4
2.1. Vi når inte våra mål – hög tid att agera 4
2.2. Klimatförändringarna påverkar oss redan idag 5
2.3. Från fossil till fossilfri – energiomställning och regional utveckling 6
2.4. Starka ekosystem – förutsättning för biologisk mångfald och stabilt klimat 7
2.5. Våra regionala klimat- och energimål 7
3. Kommunens centrala roll i omställningen 7
3.1. Delregional samverkan – förutsättning för klimat- och energiomställning 9
4. Fyra strategiska områden för att nå målen 10
4.1. Industrins omställning är avgörande för att nå klimatmålen 10
4.2. Transportsektorn – samhällsplanering, drivmedel, energieffektivitet 13
4.3. Markanvändningens betydelse för klimatomställningen ökar 16
4.4. Resurshushållning och energieffektivisering – cirkulär omställning 20
5. Slutord 22
Bilaga 1 - Visioner och mål inom klimat och energi 23
Bilaga 2 - Social hållbarhet för klimat-och energiomställningen 27
Bilaga 3 - Regional handlingsplan för elektrifiering 28

1. Förord

Sveriges länsstyrelser har ett regeringsuppdrag att utifrån de energipolitiska målen revidera sina regionala klimat- och energistrategier. **Syftet med Länsstyrelsen Västra Götalands klimat- och energistrategi** är att påskynda länets klimat- och energiomställning för att uppnå målet om en fossiloberoende region senast 2030, samt bidra till Sveriges klimat- och energiomställning i överensstämmelse med målsättningarna inom EU:s Fit for 55 och Parisavtalet. För att möjliggöra detta presenteras fyra strategiska områden som ses som särskilt viktiga:

- Industrins omställning,
- Transportsektorns omställning,
- Markanvändning,
- Resurshushållning och energieffektivisering.

Målet med strategin är att erbjuda ett ramverk för prioritering, planering och beslutsfattande, främst för att **stödja** länets kommuner, men även för att **stärka** länsstyrelsens egen verksamhet. Vi hoppas också att strategin ska **stimulera** länets övriga aktörer att i **samverkan** intensifiera vårt gemensamma arbete för att uppnå målet om en fossiloberoende region. Länets kommuner är strategins primära målgrupp då de har en central roll för Sveriges klimat- och energiomställning, som samhällsaktör, myndighet och verksamhetsutövare. I strategin finns en del förslag på åtgärder, men i huvudsak hänvisar vi till det arbete som redan pågår i länet – initierat av kommuner, kommunalförbunden och Västra Götalandsregionen.

UTKAST

Vår utgångspunkt har varit att strategin ska innehålla övergripande vägval som tar oss närmare våra långsiktiga mål. Att åstadkomma förändring, att få saker och ting att hända. Den ska föreslå en riktning och erbjuda hjälp att välja och välja bort. En osäker och snabbt föränderlig omvärld kräver flexibilitet för att kunna hantera det som inte kan förutses. En strategi är en del av ett strategiskt förhållningssätt, en process som handlar om att förstå vår omvärld, välja sätt att ta oss an utmaningar och möjligheter. En strategi är aldrig färdig, den behöver prövas, justeras och fortsätta utvecklas. Men innanför de ramar som strategin erbjuder behöver respektive organisation själva ta fram en plan som utgår ifrån sina förutsättningar och konkretisera hur just vi kan bidra.

Energi- och klimatfrågor innefattar politiska, tekniska och vetenskapliga termer som ofta kräver en del förkunskaper. En ambition med denna strategi är att översiktligt presentera hur saker hänger ihop, från det globala till det lokala i Västra Götaland. Utöver det rent tekniska och formella så kommer också en rad andra samhällsfrågor in i diskussionerna om klimat och energi, till exempel frågor om klimaträttvisa och acceptans på kommun- eller individnivå. För en hållbar klimatomställning lyfter strategin därför att hänsyn bör tas till olika socioekonomiska aspekter (se vidare Bilaga 2).

Strategin tar, likt sin föregångare[1], sikte på år 2030. Arbetet fram till dess kommer att vara avgörande för att begränsa klimatförändringarna. Strategin utgår från länets befintliga klimatmål, och bygger vidare på det konkreta klimatarbete som sker i samverkan mellan länets aktörer inom Klimat 2030. Samtidigt är det kort tid kvar till år 2030. Parallellt med att ambitionerna i denna strategi genomförs behöver därför en strategi som tar vid efter år 2030 tas fram. Vi blickar redan nu längre fram för att lägga grunden för ett uthålligt och målmedvetet arbete. Strategin presenterar visioner mot år 2045, om hur ett omställt och fossilfritt Västra Götaland kan se ut.

Strategin i relation till den regionala utvecklingsstrategin och Klimat 2030

”Klimat 2030 - Västra Götaland ställer om, strategiska vägval” har sedan 2017 varit Västra Götalands regionala klimatstrategi [2]. Strategin togs fram i samverkan mellan Länsstyrelsen och Västra Götalandsregionen, efter ett omfattande förankrings- och analysarbete. Klimat 2030 hänger tydligt ihop med det regionala klimatmålet om ”en fossiloberoende region år 2030” som togs fram 2009. Målet förtydligades sedan genom regionala tilläggsmål som Länsstyrelsen tog fram i samverkan med bland andra Västra Götalandsregionen år 2015, och beslutades år 2017 i samband med att Klimat 2030-strategin antogs (mer om detta i Bilaga 1).

Denna regionala klimat- och energistrategi ihop med Västra Götalandsregionens översyn av den regionala utvecklingsstrategin, ersätter Klimat 2030 som strategi. Klimat- och energistrategin och den regionala utvecklingsstrategin bygger vidare på gemensamma klimat- och energiinitiativ och bekräftar det gemensamma klimatmålet från 2009, samt de regionala tilläggsmål som tagits fram i samverkan. Klimat 2030 fortsätter att vara en samverkansplattform med fokus på genomförande av åtgärder.

Kommuner engageras i Klimat 2030 bland annat genom Kommunernas klimatlöften[3], som består av konkreta åtgärder som är möjliga att anta genom beslut i kommunstyrelsen. Nuvarande period för klimatlöften sträcker sig mellan 2024–2026 och 48 av 49 kommuner i Västra Götaland har tillsammans antagit 812 löften[4].

[1] Klimat 2030 (2017), Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om: Strategiska vägval
[2] Klimat 2030 (2017), Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om: Strategiska vägval
[3] 30-klimatloften-for-2024-2026-1.pdf
[4] Kommunernas klimatlöften - Klimat 2030

2. Inledning

2.1. Vi når inte våra mål – hög tid att agera

Den globala uppvärmningen och klimatförändringarna till följd av de ökande halterna av växthusgaser i atmosfären ökar. År 2024 var den globala årsmedeltemperaturen 15,1°C[5], och översteg därmed för första gången målet i Parisavtalet om att begränsa uppvärmningen till högst 1,5°C över förindustriell nivå[6]. Uppvärmningen går snabbare än förväntat och en samlad forskarkår är tydliga med de allvarliga konsekvenser som uppstår till följd av att för få klimatåtgärder vidtas. I linje med detta bedömer Naturvårdsverket att varken Sveriges långsiktiga klimatmål till år 2045 eller etappmålen till 2030 och 2040 kommer att nås med beslutade styrmedel[7]. Jämfört med år 2023 ökade dessutom utsläppen med omkring 7 procent år 2024[8].

Många satsningar har inletts i Västra Götaland, men ännu minskar inte utsläppen i tillräckligt snabb takt. Mellan 2022 och 2023 minskade förvisso utsläppen i länet med drygt 100 000 ton till 9,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter (CO_2e), men det motsvarade en minskning på endast 1,3%. Vad gäller de regionala klimatmålen i Västra Götaland bedömer forskare att den nuvarande minskningstakten av utsläpp är otillräcklig, och att det skulle krävas en minskning på nästan 19% per år för att nå Klimat 2030-målet[9]. Mer behöver alltså göras snabbt för att nå globala, nationella och regionala klimatmål.

Fig. X. Här ska det in en figur som visar de territoriella utsläppen av växthusgaser i länet, fördelat på handlande sektor (ETS) och övrigt.)

Undersökningar visar att en stor majoritet av de som bor i Västra Götaland både är oroade av klimatförändringarna och vill se fler klimatåtgärder. 83% anser att klimatförändringar är mycket eller ganska oroande och 74% anser att dagens klimatåtgärder är otillräckliga[10]. Här finns alltså ett utrymme för både den nationella, regionala och kommunala politiken att höja sina ambitioner och besluta om fler åtgärder som minskar utsläpp.

I denna strategi lyfter vi fram fyra strategiska områden som jämfört med den tidigare strategin även betonar betydelsen av industrins elektrifiering och markanvändningens klimatpåverkan. Industrin i Västra Götaland är den enskilt viktigaste sektorn att ställa om sett till att den står för 46% av länets totala växthusgasutsläpp[11]. Tillsammans med det strategiska området transporter står de för 70% av Västra Götalands utsläpp. Länsstyrelsen ser behovet av ökat fokus på markanvändningssektorn då det finns en stor potential till ökad kolinlagring eller minskade utsläpp inom jord- och skogsbruk, till exempel genom återvätning av utdikade torvmarker. Resurshushållning och energieffektivisering är det fjärde och sista strategiska området. För att kunna nå både mål för energi och klimat samt övriga miljömål är det nödvändigt att fokusera på hur vi använder våra resurser, och ställa om de idag huvudsakligen linjära system för produktion och konsumtion som dominerar i samhället.

[5] Global Climate Highlights 2024
[6] WMO confirms 2024 as warmest year on record at about 1.55°C above pre-industrial level
[7] NV-06510-24 Naturvårdsverkets underlag till regeringens klimatredovisning 2025
[8] Naturvårdsverket Sveriges utsläpp av växthusgaser
[9] VGR Analys 2024:68 Västra Götalands klimatomställning: Invånares acceptans, engagemang och delaktighet i klimatomställningen
[10] Västra Götalands klimatomställning - Invånares acceptans, engagemang och delaktighet i klimatomställningen - Appendix: Data från den västsvenska SOM-undersökningen
[11] SMHI (2024), Nationella emissionsdatabasen

Kommunerna har en central roll och samverkan är vägen framåt

I arbetet med klimat-och energiomställningen har kommunerna en central roll, bland annat genom att vara den samhällsaktör, myndighet och verksamhetsutövare som befinner sig närmast invånarna i länet. Kommunerna genomför inte omställningen själva, för att skapa förändring krävs samverkan och samarbete. En stor del av Länsstyrelsens verksamhet riktar sig just till länets kommuner. Genom att öka genomslaget av de nationella klimat- och energimålen inom vår verksamhet, möjliggörs ett brett och kraftfullt stöd till kommunerna i klimat- och energiomställningen.

Tydliga och samspelta offentliga aktörer skapar goda förutsättningar för regional hållbar utveckling och tillväxt, så att alla kan bidra på bästa sätt. En omställning till ett hållbart samhälle är inte friktionsfritt utan fullt av intressekonflikter, vi har både stora utmaningar och möjligheter i Västra Götaland. Länsstyrelsen ämnar att med resurser och kompetens, tillsammans med fler aktörer, vara ett föredöme för att lyckas med omställningen.

2.2. Klimatförändringarna påverkar oss redan idag

Klimat- och energifrågorna är högaktuella då klimatförändringarna sker här och nu - även om de riskerar att hamna i skuggan av andra globala kriser. Sedan industrialismens början har halten av koldioxid i atmosfären ökat med 50% till följd av i första hand förbränning av fossila bränslen och skogsavverkning i stor skala. Uppvärmningen av både hav, land och atmosfär innebär en ökning av extrema väderhändelser. Bland annat riskerar torkan i redan torra områden att bli värre. Då varm luft förmår att hålla mer vattenånga finns det samtidigt mer vatten i atmosfären som blivande nederbörd och de totala nederbördsmängderna ökar därmed, ibland i form av intensiva skyfall som kan leda till översvämningar. Livsbetingelserna för många varelser och förutsättningarna för vattentillgång och livsmedelsproduktion förändras i mycket snabb takt över hela jorden.

Fig. X. Här ska det in en figur som visar den globala temperaturökningen från förindustriell tid t.o.m. 2024.

Effekterna av de tilltagande klimatförändringarna var 2024 tydliga på många platser, inte minst i delar av Syd- och Centraleuropa som drabbades av skyfall, värmeböljor och långvariga perioder av torka med allvarliga problem för jordbruk och vattenförsörjning. Detta är en direkt konsekvens av uppvärmningen. Europa är den kontinent som värmts upp snabbast[12] och uppvärmningen går snabbare ju längre norrut man kommer. I Sverige och Västra Götaland märks konsekvenserna av uppvärmningen och det förändrade klimatet därför allt tydligare. En särskild risk är långvarigt fastlåsta vädersystem med antingen långa perioder av värme och torka eller mycket nederbörd. Det är något som samhället i stort behöver förbereda sig för[13].

För att begränsa uppvärmningen och dess negativa konsekvenser är det avgörande att fler och kraftfulla åtgärder vidtas de närmaste åren för att minska utsläpp av växthusgaser och öka kolinlagringen i skog och mark. Enligt FN:s klimatpanel Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) är det fortfarande möjligt att begränsa den globala uppvärmningen till under 2°C för att säkerställa en livskraftig och hållbar framtid för alla, men det brådskar och fönstret håller på att stängas[14]. Hur mycket mer världen kommer att värmas upp beror på hur stora utsläppen blir de kommande åren, men enligt aviserade åtaganden inom ramen för det internationella klimatarbetet så riskeras en uppvärmning på minst 2,7°C vid seklets slut.

[12] European State of the Climate: extreme events in warmest year on record, WMO, 2025-04-15
[13] Klimatscenariotjänsten, SMHI
[14] AR6 Synthesis Report - Summary for Policymakers - Climate Change 2023

Glädjande nog finns det en rad positiva trender. De globala utsläppen ökar förvisso fortfarande, men Kinas utsläpp planar ut[15] och i både EU och USA har de minskat under flera decennier. Utsläppen globalt förväntas börja minska i slutet av 2020-talet[16]. Orsaken är i första hand en snabb teknisk utveckling och rekordstora investeringar i förnybar energi, batterier och elektrifiering av fordon. Mellan 2018 och 2023 fördubblades till exempel investeringarna i förnybar energiproduktion i världen[17] i takt med att priserna på solceller, vindkraftverk, batterier och elfordon i snabb takt sjunkit. Den utvecklingen ser ut att fortsätta globalt, vilket är hoppgivande. Men världens totala energiförsörjning utgörs till 80% fortfarande av fossila bränslen (kol, olja och fossil gas) och ett stort arbete återstår således. Det handlar om att fasa ut fossil energi, både genom effektivisering och genom att ersätta den med fossilfri el och biomassa.

2.3. Från fossil till fossilfri – energiomställning och regional utveckling

Västra Götaland är ett län där många stora industrier verkar och några av dessa, till exempel raffinaderierna och företag inom petrokemin, tillhör de största utsläpparna av växthusgaser i landet. Dessa företag står för närmare hälften av utsläppen i länet och har endast minskat sina utsläpp marginellt sedan 1990. Det är en av orsakerna till att utsläppen i Västra Götaland har minskat långsammare än i landet som helhet. I Sverige minskade utsläppen med 38% mellan 1990 och 2023, men i Västra Götaland endast med 23% under samma period.

Flertalet av de stora utsläpparna i länet tillhör EU:s utsläppshandelssystem och är därför tvingade att minska sina utsläpp då tilldelningen av utsläppsrätter successivt fasas ut för att helt upphöra 2039. För att ställa om siktar många företag både i länet och i EU på att elektrifiera sina tillverkningsprocesser. För att genomföra omställningen krävs i första hand att produktionen av fossilfri el och eldistribution i form av elnät byggs ut, eftersom elanvändningen i länet väntas fördubblas till 2030[18]. Länsstyrelsen har utifrån ett regeringsuppdrag nyligen tagit fram en regional handlingsplan för elektrifiering, som syftar till att möjliggöra elektrifieringen i länet. Handlingsplanen går igenom nuläget, vilka behov och potentialer som bedöms finnas framöver samt vilka åtgärder som bedöms krävas på lokal, regional samt nationell nivå för att lyckas med elektrifieringen (Läs mer om handlingsplanen i Bilaga 3).

Fig. X. Här ska det in en figur som visar det ökade elbehovet i länet baserat på prognoser över industrins omställning med mera

Utöver att bidra till målet om ett stabilt klimat bidrar omställningen också till att öka konkurrenskraften och antal arbetstillfällen. Därtill kan beroendet av importerade råvaror och energi minska och samhällets motståndskraft och försvarsförmåga öka med mer lokal produktion av till exempel el och biogas. Omställningen är således också en uppenbar möjlighet som innebär investeringar i länet inom i första hand industri- och transportsektorn. Genom omställningen finns möjlighet att attrahera nya industrier och ge befintliga chans att utvecklas och finnas kvar. Därmed säkras arbetstillfällen och exportinkomster och i förlängningen möjliggörs en skattefinansierad välfärd.

[15] Analysis: Clean energy just put China's CO2 emissions into reverse for first time, Carbon Brief, 2025-05-15
[16] World Energy Outlook 2024, International Energy Agency (IEA)
[17] World Energy Investment 2024, IEA
[18] Regional handlingsplan för elektrifiering

2.4. Starka ekosystem – förutsättning för biologisk mångfald och stabilt klimat

Parallellt med klimatkrisen är den pågående utrotningen av arter och en ohållbar exploatering av ekosystem ett mycket allvarligt hot. FN:s forskarpaneler för klimat (IPCC) respektive ekosystem och biologisk mångfald (IPBES) är tydliga med att båda dessa kriser är sammanlänkade och att de måste hanteras samtidigt. Det finns ett stort antal positiva synergier som också är samhällsekonomiskt lönsamma och som bidrar till att de båda kriserna kan lösas samtidigt. Att på olika sätt arbeta *med* naturen och dess naturliga processer i ekosystem och i skog och jordbruksmark är enligt både IPCC och IPBES vägen framåt. Till exempel, om mer vatten kan hållas kvar i landskapet med hjälp av att våtmarker anläggs på lämpliga platser, så kan det både fördröja vattnet samtidigt som det gynnar biologisk mångfald. Modifierade brukningsmetoder i jord- och skogsbruk kan binda mer kol i mark och samtidigt stärka biologisk mångfald. Att arbeta med fler naturbaserade lösningar för de areella näringarna ökar förutsättningarna att anpassa samhället till det snabbt förändrade klimatet samtidigt som det lagrar in mer kol. Sådana åtgärder kompletterar den tekniska omställningen som görs inom till exempel industrin och inom transportområdet.

2.5. Våra regionala klimat- och energimål

För Västra Götaland finns specifika regionala klimatmål som den här strategin tar sikte på. De är antagna i samverkan mellan Länsstyrelsen och Västra Götalandsregionen. Länsstyrelsen beslutade 2015 om så kallade regionala tilläggsmål, som togs fram i samarbete med Västra Götalandsregionen. Där specificerades målet om en fossiloberoende region till år 2030:

- Utsläppen av växthusgaser i Västra Götaland ska minska med 80 procent till år 2030 från 1990 års nivå.
- Utsläppen av växthusgaser från västsvenskarnas konsumtion, oavsett var i världen de sker, ska minska med 30 procent jämfört med 2010.

På energiområdet finns en samsyn i Västra Götaland om att elproduktionen behöver öka. Länsstyrelsen är tillsammans med länets fyra kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och ett antal västsvenska industrier eniga om att elproduktionen inom länets gränser bör öka med minst 15 TWh till 2030. Det är även viktigt att säkerställa elproduktion på lång sikt fram till 2045.[19]

Länsstyrelsen samordnar det regionala mål- och uppföljningsarbetet kring de av riksdagen fastställda miljömålen. År 2024 bedömde Länsstyrelsen att tolv av länets femton miljökvalitetsmål inte kommer att nås till 2030. Målen som rör klimat och biologisk mångfald är de som är mest utmanande att nå. Bedömningen ger goda skäl att öka takten i omställningen till ett mer hållbart samhälle[20].

För en mer fördjupad beskrivning av visioner och mål relevanta för denna strategi, se Bilaga 1.

3. Kommunens centrala roll i omställningen

Kommunerna har en unik möjlighet att vara drivande i arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser och stärka samhällets motståndskraft mot klimatförändringens negativa effekter. Genom sin breda verksamhet möts kommunen dagligen av utmaningar kopplat till minskad klimatpåverkan, klimatanpassning, energieffektivisering, försörjningstrygghet och energiberedskap.

Genom närheten till invånarna har kommunen möjlighet att stödja omställningen i näringslivet, civilsamhället och hos allmänheten. Kommunen kan och behöver bidra till klimatsmarta lösningar inom en rad verksamhetsområden. Till exempel samhällsplanering för bebyggelse och hållbara

[19] ACCEL (2024), Framtidens elförsörjning i Västra Götaland En rapport från samverkansplattformen ACCEL
[20] Regional årlig uppföljning av miljömålen 2024

transporter, energisystem, avfallshantering, cirkulär ekonomi och återbruk samt offentlig och privat konsumtion.

Genom sitt planmonopol är kommunen den enskilt viktigaste aktören för att möjliggöra länets energiomställning. Det är kommunerna som kan möjliggöra utbyggnaden av mer regional och lokal energiproduktion samt elnät för eldistribution. En av de stora utmaningarna med omställningen och utbyggnaden av energisystemet är de långa ledtiderna vid handläggning av ansökningar för till exempel en vindkraftpark. Här kan kommuner bidra genom att inkludera till exempel ledningsgator eller produktionsanläggningar vid framtagande eller ändring av översiktsplaner och annat planeringsunderlag. Om kommunen har ett kommunalt elnätsbolag kan man genom det ha en dialog om var och när utbyggnad är möjlig och lämplig. Om kommunen dessutom i sitt planeringsunderlag säkerställer att mark som är utpekad för energiintensiva verksamheter förläggs till platser där det går att lösa utan allt för stora investeringar i till exempel elnät, kan även det bidra till kortare handläggning och genomförande.

Klimat- och energiomställningen innebär att samhället på kort tid behöver göra stora förflyttningar. Klimat- och energiplanering är en viktig del i denna omställning, som handlar om att driva en förändringsprocess med ett stort inslag av lärande. Genom att till exempel ha en uppdaterad kommunal energiplan och kontinuerligt arbeta med den tillsammans med berörda verksamheter kan mycket av kommunens arbete med energiomställningen samordnas och utvecklas. Ett löpande arbete med energiplanering blir rätt nyttjad ett verktyg för kommunen att strategiskt styra utvecklingen och ta vara på de möjligheter som klimat- och energiomställningen kan ge. Arbetet med kommunal energiplanering ger möjlighet till samsyn och tydlighet om mål, roller och inom vilka områden samverkan behöver ske. Det innebär att ta ansvar, ibland att göra svåra vägval och forma framtiden. Som hjälp för hur arbetet med kommunal energiplanering kan se ut finns det vägledningar från både Länsstyrelsen[21] och Energimyndigheten[22]. Många av länets kommuner har de senaste åren uppdaterat sina energiplaner eller inlett ett sådant arbete. En av de viktigaste aspekterna av det är att arbetsgrupper och kontakter kopplat till klimat och energi har skapats i kommunen, vilket är en förutsättning för att lyckas med omställningen. Det löpande arbetet med energiplanering, där olika kommunala verksamheter och kommunala bolag möts och där dialog med näringslivet genomförs måste vara prioriterat i ett sådant arbete, då förutsättningarna för till exempel industrietableringar snabbt kan förändras.

Kommunen har också en viktig roll dels i att skapa förståelse för de möjligheter som den inledda och pågående omställningen innebär i länet, dels att vara med och hantera de utmaningar som finns, där mer lokal produktion av el är en tydlig sådan. Genom att vara tydlig med både möjligheter och målkonflikter och skapa arenor för dialog ökar möjligheterna för förståelse och acceptans hos allmänheten (läs mer om social hållbarhet för klimat- och energiomställningen i Bilaga 2). Det kan ske i samrådsfasen av samhällsplaneringen och i kommunens och den lokala politikens löpande kommunikation med allmänheten.

Organisationer och myndigheter behöver samverka och bidra till dialog och på både regional och nationell nivå behövs insatser för att stötta och vägleda kommunerna. För att kommunerna ska kunna göra sin del behövs hjälp och stöttning med ambitiösa och tydliga mål och strategier, lagstiftning och ekonomiska resurser från regional och statlig nivå. Viktigt är också en förståelse för att förutsättningarna och behoven skiljer sig åt i olika delar av landet och i landets olika kommuner från berörda myndigheter och beslutsfattare på olika nivåer. Kommuner har ofta väldigt olika

[21] Vägledning för kommunala energiplaner
[22] Vägledning för kommunal energiplanering

förutsättningar utifrån ekonomiska och organisatoriska resurser. Trots det är det kommunala grunduppdraget detsamma i till exempel Gullspång, Lidköping och Göteborg.

Kommunen är alltså en viktig aktör för det fortsatta arbetet med omställningen – och det pågår redan en stor mängd initiativ på kommunal nivå för att bidra till regionala och nationella klimatmål. Organisationen Klimatkommunerna[23] samlar goda exempel och utgör en plattform för samverkan och erfarenhetsutbyte för ett 50-tal kommuner i hela landet. Även Sveriges kommuner och regioner (SKR) samordnar och möjliggör erfarenhetsutbyte mellan kommuner och sprider goda exempel från kommuner från olika delar av landet och med olika förutsättningar[24].

3.1. Delregional samverkan – förutsättning för klimat- och energiomställning

I Västra Götaland finns fyra kommunalförbund som arbetar delregionalt: Fyrbodals-, Göteborgsregionens-, Boråsregionen Sjuhärads- och Skaraborgs kommunalförbund. Kommunalförbunden är politiskt styrda samverkansorganisationer med uppgift att ta till vara medlemskommunernas intressen. Kommunalförbunden i Västra Götaland har länge varit aktiva inom Klimat 2030 och stöttar sina medlemskommuner i arbetet med att uppfylla klimatlöften och genomföra åtgärder.

Kommunalförbunden och Västra Götalandsregionen ingick i januari 2024 en regional energiöverenskommelse. De ska var och en utifrån sina olika roller bidra till en ökad lokal elförsörjning genom stärkt kapacitet i elnät och ökad lokal fossilfri elproduktion. Under perioden 2024–2026 samverkar de fyra kommunalförbunden med Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen i Västra Götaland och Energikontor Väst/Innovatum Science Park till exempel, i projektet ElSa[25] som ska bidra till en accelererad elektrifiering, med fokus på samordnad energiplanering som i ökad utsträckning integreras i den kommunala samhällsplaneringen.

Länsstyrelsens roll i omställningen

Länsstyrelsen är en samlande kraft i arbetet för ett hållbart Västra Götaland och vi arbetar för en utveckling där miljö, tillväxt och goda levnadsvillkor förenas. Sakfrågor spänner över samhällsfrågor av olika slag, från landsbygdsutveckling och biologisk mångfald till integrationsfrågor och skydd av kulturmiljöer. Tre områden är prioriterade i verksamheten: demokrati, regional utveckling och grön omställning samt civilt försvar.

Länsstyrelsen ska leda och samordna det regionala genomförandet av energi- och klimatpolitiken, genom att bland annat utveckla den regionala energiplaneringen och främja klimatåtgärder. Syftet är att bidra till stärkt näringslivsutveckling, minskad klimatpåverkan, förbättrad energiberedskap samt trygg energiförsörjning. Den här klimat- och energistrategin formulerar en strategisk riktning och ett ramverk för det fortsatta arbetet i länet.

Länsstyrelsen erbjuder stöd till och främjar samverkan mellan kommuner och andra lokala och regionala aktörer i arbetet med omställningen. Det gör vi bland annat genom olika samverkansformer och projekt. Aktuella exempel är Rådet för industrins omställning, samverkansarenan Accelererad elnätsutveckling i Västra Götaland (ACCEL).

Länsstyrelsen samordnar också det regionala arbetet för att vi ska uppnå de svenska miljömålen. Vi arbetar tillsammans med kommuner, andra myndigheter, näringsliv och organisationer för att miljön

[23] Klimatkommunerna
[24] Klimat - SKR
[25] Krafttag i Väst - ElSa - Energikontor Väst

ska bli bättre. Länsstyrelsen övervakar utvecklingen i miljön och följer upp de nationella miljömålen genom olika indikatorer.

Västra Götalandsregionens roll i omställningen

Västra Götalandsregionen (VGR) ansvarar för hälso- och sjukvård, kultur, kollektivtrafik och regional utveckling i Västra Götaland. De ska utveckla området Västra Götaland genom att bidra till att det finns utbildning, jobb och en bra fritid. Regionen styrs av politiska beslut som fattas av folkvalda politiker i styrelser och nämnder. Det ingår också i regionens uppdrag att driva på och stimulera utvecklingen mot ett fossiloberoende Västra Götaland.

Västra Götalands regionala utvecklingsstrategi (RUS) och regionens arbete med den har sin grund i det uppdrag som alla regioner har från regeringen att utarbeta en regional utvecklingsstrategi och samordna genomförandet. RUS:en utgår från "Vision Västra Götaland" och anger en riktning för hur regionen ska utvecklas till 2030, med utblick mot 2045. Den beskriver mål och prioriteringar där takten i omställningen behöver öka, och vägleder länets aktörer i det gemensamma arbetet med regional utveckling. Arbetet med elektrifieringen är en av fyra tvärsektoriella västsvenska kraftsamlingar i Västra Götalands regionala utvecklingsstrategi 2021–2030.

4. Fyra strategiska områden för att nå målen

För att konkretisera klimat- och energiomställningen och vad som behöver ske för att vi ska nå målen presenteras i detta avsnitt fyra strategiska områden; Industrins omställning, Transportsektorns omställning, Markanvändning samt Resurshushållning och energieffektivisering. För varje område beskrivs relevanta mål, nulägesbild för Västra Götaland, hur kommunens roll ser ut samt långsiktiga visioner för området.

4.1. Industrins omställning är avgörande för att nå klimatmålen

Industrisektorn i Västra Götaland står för 46% av länets totala växthusgasutsläpp[26]. Sektorn och utsläppen domineras av några få men stora anläggningar inom raffinaderi, kemiindustri, cementproduktion och kraftvärmeverk. Om Västra Götalands regionala klimatmål om fossiloberoende till 2030 ska nås behöver utsläppen från dessa verksamheter minska drastiskt på kort sikt [27]. Industrins omställning är också en avgörande faktor för att bibehålla och stärka konkurrenskraften i vårt län. Västra Götalands ekonomi är beroende av en framgångsrik exportindustri, och omställningen av industrin är avgörande för att behålla konkurrenskraft samt attrahera nya etableringar [28].

Den västsvenska industrins energianvändning består idag av såväl olja och gas som el, där gas utgör en betydande del av energimixen[29]. Västra Götalands industri är mer utsläppsintensiv än Sveriges som helhet, då den står för cirka en femtedel av den svenska industrins ekonomiska värde men en tredjedel av växthusgasutsläppen. Att ställa om industrin i Västra Götaland är därför av stor vikt för att minska våra klimatutsläpp. Omställningen kan uppnås genom att ersätta fossil energi och fossila råvaror med fossilfria och förnybara alternativ.

4.1.1. Regionala, nationella och europeiska perspektiv på omställningen

Industrins omställning kräver tillgång till fossilfri el, tillgänglig biomassa, vätgas och biogas, cirkulära system som tar vara på restströmmar, med mera. För att tillgodose industrins behov av fossilfri el i

[26] SMHI (2024), Nationella emissionsdatabasen
[27] Forskarråd för Västra Götalands klimatomställning (2023), Västra Götalands klimatomställning: Industrin i fokus: VGR Analys 2023:65
[28] ACCEL (2024), Framtidens elförsörjning i Västra Götaland En rapport från samverkansplattformen ACCEL
[29] Länsstyrelsen Västra Götaland (2023), Sankey-2020-Västra-Götalands-Län-230130.png (1108×818)

Västra Götaland kommer det att krävas ökad lokal och regional elproduktion, kraftigt ökad elnätsutbyggnad samt ett mer effektivt användande av elnätet. Likaså behövs ökad produktion av fossilfri vätgas och biogas samt infrastruktur för dessa energislag, liksom en omställning till cirkulära system.

För att möta industrins behov av energi och öka försörjningsberedskapen krävs en kraftig utbyggnad av gasproduktion och gasnät. Gasbranschens målbild i den senaste färdplanen för fossilfrihet är en femdubbling av biogasproduktionen i Sverige samt en produktion av fossilfri vätgas motsvarande 33 TWh redan till 2030 [30]. De senaste åren har en större utbyggnad av biogasproduktion pågått i Västra Götaland, med stöd från Klimatklivet. Med pågående beviljade projekt väntas produktionen i länet dubbleras de närmaste åren och, om samtliga projekt blir genomförda väntas produktionen närma sig 1 TWh i Västra Götaland år 2030. År 2023 var biogasproduktionen i Västra Götaland 345 GWh [31].

När vi genomför omställningen och ökar energiproduktionen behöver vi samtidigt se till att hushålla med den energi och de resurser vi har. Det är ett viktigt perspektiv för att lyckas med helheten, och något som vi utvecklar vidare under fokusområdet ”Resurshushållning och energieffektivisering”.

För att nå EU:s klimatmål behöver industrins utsläpp minska och utsläppshandelssystemet EU ETS är ett centralt verktyg för att lyckas med detta och göra det lönsamt med fossilfria råvaror. För att nå EU:s 55-procenstmål ska utsläppen i EU ETS minska med 62 procent till 2030 jämfört med 2005 års nivåer (Tidigare var målet för EU ETS en minskning med 43 procent för samma period [32]). Utsläppshandeln kommer också att utökas till bland annat transportsektorn i det så kallade ”ETS2” (beskrivs mer under transportsektorns omställning). Ytterligare ett viktigt initiativ från EU som rör industrins omställning är ”paketet om marknaderna för vätgas och koldioxidfri gas”. Det syftar till att få till ett skifte från fossil till förnyelsebar gas inom EU till 2030 [33].

Nationellt stöttar staten industrins omställning på ett konkret sätt genom investeringsstöd. Framför allt handlar det om stöden ”Industriklivet” och ”Klimatklivet”. Industriklivet ger stöd till ny teknik som krävs för att möjliggöra industrins omställning [34]. Klimatklivet ger stöd till utsläppsminskningar inom flertalet sektorer, där industrin är en sektor. Stödet från Klimatklivet går i större utsträckning till mer etablerad teknik jämfört med Industriklivet (se mer om Klimatklivet under ”Transportsektorns omställning”).

I Länsstyrelsens nyligen framtagna ”Regional handlingsplan för elektrifiering” (se Bilaga 3) föreslås ett antal åtgärder för att möjliggöra elektrifieringen i Västra Götaland. Dessa riktar sig dels till den regionala nivån, dels till den nationella. Alla åtgärder syftar till att möjliggöra industrins- (och transportsektorns) omställning. De åtgärder som tydligast kopplar till kommuners arbete med energiomställning och energiplanering är ”Ta fram regionala planeringsunderlag” samt ”Utred förutsättningar för att förbättra tillgänglighet till energistatistik”[35].

För att uppnå både nationella och regionala klimatmål krävs inte bara minskade utsläpp utan även negativa utsläpp, där mer koldioxid (CO_2) tas bort från atmosfären än vad som släpps ut. Här spelar CCS, särskilt bio-CCS (där CO_2 från biomassa fångas in), en avgörande roll. Koldioxidavskiljning och lagring (CCS) samt koldioxidavskiljning och användning (CCU) är tekniker som syftar till att minska

[30] Fossilfritt Sverige (2024), Gasbranschens-uppgraderade-fardplan-Fossilfritt-Sverige.pdf
[31] Energimyndigheten (2024), Något minskad biogasproduktion i Sverige under 2023
[32] Naturvårdsverket (2024), Sveriges del av EU:s klimatmål
[33] Europeiska rådet (2025), 55 %-paketet: från fossil gas till mer miljövänlig gas - Consilium
[34] Energimyndigheten (2025), Industriklivet
[35] Länsstyrelsen Västra Götaland (2024), Regional handlingsplan för elektrifiering, Länsstyrelsen Västra Götaland, s. 5

mängden CO_2 i atmosfären. CCS innebär att CO_2 fångas in från industriella processer eller energiproduktion och lagras permanent under jord, och CCU handlar om att använda den infångade koldioxiden som råvara i olika industriella processer, såsom tillverkning av syntetiska bränslen eller material. CCS är också nödvändigt för processer där koldioxidutsläpp inte går att undvika, till exempel vid produktion av cement. Regeringen har avsatt betydande medel för att stödja utvecklingen av CCS-teknik i Sverige. Västkusten i Sverige, med sin koncentration av raffinaderier och petrokemisk industri, är en central plats för implementeringen av koldioxidinfångning. Flera företag har planer på att under kommande år införa CCS och CCU i sina processer för att minska utsläppen.

4.1.2. Kommunens roll i industriomställningen

Kommunen har en viktig roll i att bidra till industrins omställning. Den kommunala energiplaneringen är ett av kommunens viktigaste verktyg för att göra det. Även om den kommunala energiplaneringen berör mer än bara industrins omställning, är den avgörande för att möjliggöra de stora förflyttningar som krävs för att få till stånd en omställning av industrin. Det är förmodligen också där en kommun har störst möjlighet att vara med och bidra till industrins omställning. Genom kommunal energiplanering kan kommunen ta vara på sina möjligheter och sin rådighet, och på så vis strategiskt påverka och vara med och leda utvecklingen inom klimat- och energiomställningen i stort. En kommuns lokala arbete är betydelsefullt och kan göra stor skillnad även för utvecklingen på regional och nationell nivå.

Övergripande har en kommun rådighet över energiomställningen på olika sätt; som fastighetsägare, markägare, genom kommunala bolag och genom upphandling. Men också genom att stötta och leda utvecklingen lokalt och vara ett föredöme som visar på möjligheter och visioner för framtiden.

Mer specifikt finns det ett antal områden där kommunens roll i energiplaneringen är extra viktig (punkterna nedan utifrån Energimyndighetens vägledning för kommunal energiplanering[36]);

- Formulera berättelsen om framtiden
  Ta fram en målbild och ett önskvärt tillstånd för framtiden. Detta kan vara ett sätt för en kommun att fungera som samlande kraft, genom att visa på visioner och mål. Det kan också fungera som ett verktyg för att förankra arbetet med medborgarna.
- Använd befintliga verktyg inom samhällsplanering
  Kommunens roll och verktyg inom samhällsplanering kan användas för att möjliggöra ny elproduktion, eldistribution samt lösningar för energilagring. Den fysiska planeringen, med översiktsplan och detaljplan är särskilt viktig, eftersom ett kraftigt utbyggt elsystem innebär förändrad mark- och vattenanvändning. Samhällsplaneringen kan också användas för att skapa ett mer resurseffektivt samhälle (se mer under fokusområdet ”Resurshushållning och energieffektivisering”).
- Var en samlande och aktiv part i samverkan med andra
  Klimat- och energiomställningen kommer att påverka många olika verksamheter och delar av samhället. Kommunen kan fungera som en samlande part, som bidrar till att öka medvetenheten för omställningen. Det handlar också om att använda kommunens rådighet för att stötta olika aktörers behov i omställningen.
- Bidra till att säkerställa trygg energiförsörjning
  Kommunen har ett geografiskt samordningsansvar när det gäller att trygga energiförsörjningen. Det är många aktörer som behöver samverka för att säkerställa detta, vilket kräver samordning. En betydande del av energiförsörjningen ägs av privata

[36] Energimyndigheten (2024), Vägledning för kommunal energiplanering

aktörer, vilket gör att kommunen behöver samverka med dessa i arbetet med att trygga energiförsörjningen.

Kommunen har ytterligare möjligheter att bidra till industrins omställning, i och med sitt ansvar för tillsyn och kontroll inom miljöbalken[37], specifikt inom området energihushållning. Det går att läsa mer om det under fokusområdet ”Resurshushållning och energieffektivisering”.

VISION 2045
Västra Götaland år 2045…

- Vi har en fossilfri, effektiv och konkurrenskraftig industrisektor som hanterar resurser cirkulärt och giftfritt.
- Industrisektorn har cirkulära och hållbara värdekedjor.
- Den lokala energiproduktionen har ökat och möjliggör god tillgång till energi och effekt.
- Energilagring och flexibel elanvändning bidrar till ett välfungerande energisystem.

4.2. Transportsektorn – samhällsplanering, drivmedel, energieffektivitet

Transportsektorn står för cirka en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Av dessa orsakar vägtrafiken mer än 90 procent av utsläppen[38]. I Västra Götaland är transportsektorns utsläpp cirka en fjärdedel av länets totala utsläpp[39]. Transportsektorns andel av utsläppen är alltså mindre i Västra Götaland jämfört med Sverige som helhet, vilket delvis kan sägas bero på att industrin i länet är mer omfattande med högre utsläpp, jämfört med resten av Sverige.

För att minska transportsektorns utsläpp krävs flera saker. Man brukar prata om ”de tre benen för transportsektorns omställning”. Det handlar om;

- ett transporteffektivt samhälle,
- hållbara förnybara drivmedel inklusive elektrifiering samt
- energieffektiva fordon och fartyg[40].

4.2.1. Regionala, nationella och europeiska perspektiv på omställningen

Riksdagen har slagit fast att transportpolitikens övergripande mål är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Det finns även ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att det övergripande generationsmålet för miljökvalitetsmålen nås. Dessutom finns under Sveriges klimatmål ett etappmål för transportsektorn. Det innebär att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010. Inrikes luftfart ingår inte i målet, utan ingår i EU:s utsläppshandelssystem[41]. Detta etappmål är nu del av en större översyn hos Miljömålsberedningen [42].

På EU nivå finns en rad initiativ för att minska utsläppen från transportsektorn [43];

[37] SKR (2022), Tillsyn och kontroll | SKR
[38] Naturvårdsverket (2024), Sveriges utsläpp av växthusgaser
[39] Sveriges miljömål, Västra Götalands län - Sveriges miljömål
[40] Rätt för klimatet SOU s.379, Rätt för klimatet, SOU 2022:21
[41] Länsstyrelserna (2024), Hur kan vi göra länstransportplanerna mer klimatsmarta?
[42] Regeringen (2025), tillaggsdirektiv-till-miljomalsberedningen-m-201004-om-utformningen-av-svenska-etappmal-till-2030-dir.-20253.pdf
[43] Europaparlamentet, Den gemensamma transportpolitiken: översikt | Faktablad om Europeiska unionen | Europaparlamentet

- Ett viktigt initiativ är ”förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen” (engelsk förkortning AFIR) som beslutades under 2023. Den innehåller ett åtgärdspaket för utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen i EU:s medlemsstater. Förordningen innebär bindande krav, bland annat kring omfattning, kapacitet och geografisk lokalisering, för laddinfrastruktur för tunga och lätta fordon samt tankinfrastruktur för vätgas. Det finns också mål för flytande metan för tunga vägfordon och i hamn. Dessutom finns mål för landströmsförsörjning av fartyg [44].
- En förordning som beslutades 2023 (förordning 2023/851) där det bland annat utvecklas strängare utsläppsgränser och man fasar ut produktion av bilar med förbränningsmotor senast 2035 för att möjliggöra för batteridrivna fordon. Enligt förordningen ska bilar med förbränningsmotor som drivs med e-bränslen fortsatt vara tillåtet efter 2035.
- 2023 beslutades också att EU:s utsläppshandel ska utökas i vad som benämns ”ETS2”, där förbränning av fossila bränslen från vägtransporter, byggnader och ytterligare sektorer ska ingå [45]. Det är ett separat system med egna utsläppsrätter. Systemet riktar sig inte till de enskilda utsläpparna utan till de företag som tillhandahåller fossila bränslen, till exempel drivmedelsdistributörer och gasleverantörer [46].
- En förordning om hållbara flygbränslen (REFuelEU Aviation). Beslutades 2023 och innehåller regler för flygplansoperatörers användning av hållbara flygbränslen
- En förordning om hållbara bränslen för sjötransport (FuelEU Maritime). Beslutades 2023 och innehåller regler som begränsar växthusgasintensiteten i den energi som används på fartyg som ankommer till eller avgår från EU-hamnar. Fartyg åläggs också att använda landströmsanslutning eller utsläppsfri teknik i EU-hamnar.

På regional och nationell nivå har planeringen av transportinfrastrukturen stor betydelse. Planeringen ska utgå från det övergripande transportpolitiska målet (se ovan). Satsningarna på transportinfrastruktur är en av statens största investeringar, och har stor påverkan på hela samhällsplaneringen samt flertalet miljömål [47]. Västra Götalandsregionen, de fyra kommunalförbunden samt länets kommuner är involverade i processerna kring den regionala infrastrukturplanen och kan genom detta påverka transportinfrastrukturens utveckling i länet[48].

På regional och nationell finns också ett antal olika investeringsstöd som bidrar till omställningen av transportsektorn;

- Klimatklivet är ett brett investeringsstöd till åtgärder som minskar utsläpp av växthusgaser. Inom Klimatklivet ges stöd till olika åtgärder inom transportsektorn, till exempel stöd för etablering av laddinfrastruktur, produktion av biogas, biogas- och vätgastankstationer, klimatinvesteringar inom sjöfarten, cykelgarage med mera.
- Regionala elektrifieringspiloter är ett stöd till laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas för tunga transporter, som Energimyndigheten ansvarar för. Syftet är att påskynda elektrifieringen av godstransporter i Sverige.
- ”Ladda bilen” är ett stöd till laddinfrastruktur vid bostäder och arbetsplatser, som Naturvårdsverket ansvarar för.

[44] Energimyndigheten, ”Om AFIR”; Handlingsprogram och lägesrapporter enligt krav i AFIR
[45] Naturvårdsverket, ETS 2, ETS 2 – Utsläppshandelssystem för vägtransporter, byggnader och ytterligare sektorer
[46] Naturvårdsverket, Frågor och svar om ETS 2
[47] Länsstyrelserna (2024), Hur kan vi göra länstransportplanerna mer klimatsmarta?
[48] Västra Götalandsregionen, Regional infrastrukturplan 2022 - 2033

I Länsstyrelsen Västra Götalands regionala handlingsplan för elektrifiering lyfts en åtgärd på regional och lokal nivå som handlar om att kartlägga det framtida effektbehovet för elektrifiering av tunga transporter. Tanken är att ta fram ett regionalt underlag som visar framtida godsflöden samt elnätets utveckling. Det ska ge förståelse kring hur de två systemen kan fungera tillsammans, och förhoppningsvis bidra till en ökad elektrifiering av den tunga trafiken[49].

4.2.2. Kommunens roll i transportsektorns omställning

Ett sätt för kommunen att systematisera arbetet med transporter är att ta fram en trafikstrategi. Den visar den övergripande inriktningen för kommunens arbete med transporter, och kan med fördel tas fram i samband med kommunens översiktsplan[50]. Vidare kan kommunen arbeta i den fysiska planeringen med att främja kollektivtrafik samt gång- och cykelmöjligheter, för att planera för ett mer transporteffektivt samhälle. Det kan ske genom att arbeta för att anpassa bebyggelsen och transportinfrastrukturen för att skapa närhet och tillgänglighet till olika målpunkter i kommunen. Det är ett långsiktigt arbete, som hanterar stora strukturer och tröga processer. Arbetet kan bidra till att utsläppen från transporter minskar samtidigt som invånare och näringsliv fortsatt har goda möjligheter att transportera sig. Här är också samverkan med Västra Götalandsregionen och kommunalförbunden viktig, då de har en stor roll i planeringen av transportinfrastruktur.

Kollektivtrafiken är central för att bidra till transportsektorns omställning. För att kollektivtrafikplanering och bebyggelseutveckling i kommunen ska gå hand i hand behöver kollektivtrafiken ingå i ett tidigt skede i planeringen, gärna redan i översiktsplanen. Det är viktigt att kollektivtrafiken och det hållbara resandet får ta plats i stödjande dokument. Genom att ha en tidig dialog med Västtrafik möjliggörs gemensamt arbete med utvecklingen av kollektivtrafiken i kommunen. Enligt Västra Götalandsregionens aktualiserade miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken från 2022[51] prioriteras i första hand el som drivmedel, sedan biogas och sist flytande biodrivmedel, för att bidra till att minska koldioxidutsläppen från kollektivtrafiken.

För att främja elektrifieringen av transportsektorn bör kommunen ta hänsyn till den i arbetet med fysisk planering, till exempel genom att planera för vilka markområden som är lämpliga för laddinfrastruktur och hur el- och effektförsörjningen ser ut för dessa platser. Elektrifieringen av fordonsflottan innebär framför allt en effektutmaning[52]. Olika typer av förnybara drivmedel är en annan viktig del av transportsektorns omställning, som komplement till elektrifieringen av fordonsflottan. Vissa transporter kan lämpa sig bättre för olika typer av förnybart drivmedel i stället för el, och då är det viktigt att planera för dessa. Biogas har länge varit ett energislag som använts för transporter, och där finns det fortsatt stora möjligheter, särskilt för den tunga trafiken. Vätgas och HVO är andra förnybara drivmedel som kan vara aktuella.

En metod för att få en bättre förståelse för hur trafiksituationen i kommunen ser ut är att göra analyser kring trafikflöden och eventuellt en resvaneundersökning. Det kan sedan ligga till grund för kommunens fortsatta arbete med att främja hållbara transporter på olika sätt.

Kommunen kan också arbeta med en omställning av den egna fordonsflottan. EU direktivet ”Clean Vehicles Directive reglerar upphandling av fordon i offentliga verksamheter, och anger att en viss andel av fordonen ska vara ”rena fordon” [53]. Kommunen behöver ha en strategi för hantering av den

[49] Länsstyrelsen Västra Götaland, Regional handlingsplan för elektrifiering, Länsstyrelsen Västra Götaland s.84–86.
[50] Boverket (2024), Trafikstrategi - PBL kunskapsbanken - Boverket
[51] Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafikens miljö- och klimatstrategi - Västra Götalandsregionen
[52] Energimyndigheten ”Vägledning för kommunal energiplanering”, Elektrifiering i transportsektorn
[53] Biodriv Öst (2024), Faktablad Clean Vehicles Directive (CVD) - BioDriv Öst

egna fordonsflottan i sin helhet, sett till byggnation av laddinfrastruktur och val av drivmedel för de fordon som ej elektrifieras. Här kan kommunen också fortsatt spela en viktig roll för möjligheten till infrastruktur för andra hållbara drivmedel, såsom biogas, i Västra Götaland. I arbetet med omställningen av den egna fordonsflottan är det även viktigt att ta med beredskapsperspektivet i arbetet. IVL Svenska Miljöinstitutet har under våren 2025 arbetat fram ett faktablad för hur kommuner kan arbeta med fordonsflottans omställning och krisberedskap, som kan fungera som vägledning [54].

VISION 2045
Västra Götaland år 2045…

- Transportsektorn är helt fossilfri.
- Samhället är planerat och byggt så att människors transportbehov minimeras.
- I städer och tätorter är gång-, cykel- och kollektivtrafik det självklara valet för att transportera sig.
- På landsbygden är tillgången till service god, även utan tillgång till bil.
- Det finns enkla och kostnadseffektiva lösningar för att dela på transportmedel.

4.3. Markanvändningens betydelse för klimatomställningen ökar

EU:s förordning om skog och mark (LULUCF, Land Use, Land Use Change and Forestry) syftar till att öka kolinlagringen i och minska utsläppen från brukade marktyper som skog, åker-, och betesmark. På nationell nivå minskar nettoupptaget i skog[55], men på länsnivå saknas tillförlitliga data. För jordbruket finns data för utsläppen och år 2023 var dess andel av utsläppen i Västra Götaland 12%[56]. Inom jordbruket består utsläppen främst av metan- och lustgas från växtodling och djurhållning, fossil energianvändning samt markanvändning[57].

Kolinlagring sker via fotosyntesen då luftens koldioxid lagras som biomassa i form av träd och andra växter, och i marken i form av rötter eller markkol. Koldioxiden frigörs när träden avverkas, eller dör av andra anledningar, och biomassan bryts ned eller bränns upp.

Västra Götaland är ett av landets viktigaste län för jordbruk och livsmedelsproduktion med stora arealer av högproduktiv åkermark. Jordbruket bidrar också till att ersätta fossila råvaror och på så vis minska utsläppen inom andra sektorer, exempelvis genom att producera biogas från jordbrukets reströmmar. Rötresten från biogasproduktionen bidrar samtidigt till att minska beroendet av importerad mineralgödsel, vilket stärker länets försörjningsberedskap och minskar sektorns utsläpp.

Västra Götaland har ett stort och aktivt skogsbruk med stora arealer av skog. Av alla län i landet är Västra Götaland det län som har flest enskilda skogsägare. Det är inte ovanligt att dessa äger både skog- och jordbruksmark. Skogsbruket är delvis präglat av förhållandevis små arealer med aktivt skogsbruk, jämfört med hur skogsbruket bedrivs i andra län med mycket skogsbruk.

Fig. X. Här ska det in en figur som visar andelen (%) av olika slags mark i Västra Götaland: skogsmark, jordbruksmark med mera

[54] IVL Svenska Miljöinstitutet (2025), Faktablad: Krisberedskap och fordonsflottans omställning
[55] Nettoutsläpp och nettoupptag av växthusgaser från markanvändning (LULUCF)
[56] Nationella emissionsdatabasen
[57] Klimatpolitiska rådets rapport 2025

I länet finns stora arealer våtmark. Utdikade våtmarker orsakar stora utsläpp av växthusgaser, på nationell nivå jämförbara med vägtrafikens. Åtgärder för att minska dessa är därför viktiga att genomföra. Under många år dikades stora arealer över hela landet ut för att öka produktiviteten i både skogs- och jordbruk, men trenden har vänt. I stället finns det nu mål och finansiering för att återställa utdikade våtmarker vilket har flera positiva effekter. Våtmarker gör att mer vatten kan hållas i landskapet, de kan minska utsläppen av växthusgaser och gynnar biologisk mångfald[58]. Att öka landskapets naturliga vattenhållande förmåga är också en viktig klimatanpassningsåtgärd.

Även inom jordbruket finns potential att öka kolinlagringen i den mark som brukas genom att anpassa och förändra brukningsmetoderna. Genom att till exempel använda mer varierade växtföljder, odla fleråriga grödor och integrera baljväxter kan kolhalten i marken öka, vilket både förbättrar jordhälsan och bidrar till klimatnyttan[59].

4.3.1. Regionala, nationella och europeiska perspektiv på omställningen

På nationell nivå är kolinbindningen kopplad till markanvändning avgörande för att Sverige ska kunna nå uppsatta klimatmål. Nästan två tredjedelar av Sveriges landyta består av skog och ytterligare en stor andel är jordbruksmark eller något slags våtmark. Genom att bruka jord och skog på ett mer hållbart sätt kan Sverige både minska utsläppen av växthusgaser och öka upptaget av koldioxid mer än idag, även om inbindningen av kol i mark redan är betydligt större än vad som avges. 2023 var till exempel nettoinlagringen av koldioxid i skogsmark cirka 31 miljoner ton[60].

Målet med förordningen om skog och mark är att hela EU ska uppnå ett årligt nettoupptag av växthusgaser på minst 310 miljoner ton koldioxidekvivalenter till 2030. För Sveriges del innebär detta att nettokolupptaget jämfört med nu till dess ska öka med 3,9 miljoner ton per år jämfört med genomsnittet för perioden 2016–2018.

Under det senaste seklet har Sveriges skogar fungerat som en betydande kolsänka. Under perioden 1990 till 2023 varierade det årliga nettoupptaget mellan 32 och 61 miljoner ton koldioxidekvivalenter, med ett genomsnitt på 55 miljoner ton per år. Nettoupptaget har dock minskat de senaste åren, främst på grund av ökad avverkning och minskad tillväxt till följd av torka och insektsangrepp[61]. För att vända denna trend och uppfylla både nationella klimatmål och EU-åtaganden har olika åtgärder utretts. Miljömålsberedningen presenterade i februari 2025 ett antal förslag som bland annat inkluderar åtgärder som skogsgödsling, förlängda omloppstider, återvätning av torvmarker och odling av mellangrödor. Dessa åtgärder syftar till att öka nettoupptaget med upp till 7 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år till 2030[62].

Enligt Naturvårdsverkets underlagsrapport till regeringen i april 2025 ser Sverige med hittills beslutade styrmedel inte ut att nå något av klimatmålen för 2030, 2040 och 2045. Särskilt utmanande är det enligt Naturvårdsverket för målet kopplat till skog och mark i LULUCF-sektorn. För att uppfylla EU:s krav krävs därför fler åtgärder som ökar kolinlagringen i jord- och skogsbruk[63].

På lokal och regional nivå saknas det tillförlitliga och aktuella data eller metodik för att beräkna till exempel kolinlagring i skogsmark, avgång av växthusgaser från jordbruksmark eller utdikade

[58] Naturvårdsverket (2024), Våtmarker och klimat
[59] Formas (2021), Växtföljders påverkan på inlagring av organiskt kol i jordbruksmark
[60] Skog - Utsläpp och upptag av växthusgaser, Naturvårdsverket
[61] Naturvårdsverket (2025), Nettoutsläpp och nettoupptag av växthusgaser från markanvändning (LULUCF)
[62] Regeringen (2025), Miljömålsberedningens förslag om en strategi för hur Sverige ska leva upp till EU:s åtaganden inom biologisk mångfald respektive nettoupptag av växthusgaser från markanvändningssektorn (LULUCF)
[63] Naturvårdsverket (2025), Naturvårdsverkets underlag till regeringens klimatredovisning 2025

torvmarker. Detta innebär att det inte går att göra några säkra bedömningar av hur stora dessa är i länet. Data över kolinlagring eller utsläpp från skog och mark saknas i SMHI:s emissionsdatabas. Utifrån nationella data som Riksskogstaxeringen och erfarenheter från andra delar av landet kan ändå en del generella slutsatser dras om tillståndet i länet och åtgärder och prioriterade områden föreslås för att markanvändningens roll som kolsänka i länet ska förstärkas.

Inom markanvändningssektorn finns en rad målkonflikter. En tydlig sådan är en ökad efterfrågan på biomassa som skogsråvara och andra så kallade gröna kolatomer från flera sektorer. Energibranschen ser biobaserade bränslen som en viktig del av omställningen från fossila bränslen, och plastindustrin samt andra delar av industrin vill ersätta fossila insatsråvaror med förnybara alternativ. I samtliga långtidsscenarier från Energimyndigheten över det svenska energisystemet minskar biobaserad kraft- och fjärrvärme till år 2050 kraftigt, till följd av stigande priser på biomassa som i sin tur beror på ökad konkurrens[64]. Sammantaget riskerar ett höjt uttag av biomassa som en följd av ökad efterfråga på skogsråvara påverka skogens förmåga att lagra koldioxid negativt.

En annan målkonflikt handlar om balansen mellan uttaget av skogsbiomassa och biologisk mångfald. Sverige har åtagit sig att bevara natur och biologisk mångfald genom internationella avtal som Konventionen om biologisk mångfald via det så kallade Kunming-Montreal-ramverket[65]. Även EU ställer krav på ökat skydd av naturskogar och urskogar genom naturrestaureringsförordningen som antogs 2024[66].

Vidare finns en spänning mellan kortsiktiga och långsiktiga klimatåtgärder beroende på vad det avverkade trädet används till. Virke som används till hus eller möbler är exempel på när träprodukter blir en slags kolsänka, medan kortlivade produkter som papper eller kartong från skogen ofta innebär att kolet återgår till atmosfären i form av koldioxid efter i genomsnitt bara några år. Att använda mer biomassa för energi och virke kan alltså ge utsläppsminskningar inom andra sektorer, men på sikt minska mängden koldioxid som binds i skogen om avverkningen överstiger tillväxten. Det gör att politiken måste balansera mellan att nyttja skogen för utsläppsminskningar idag och att bevara den som kolsänka på lång sikt. Samtidigt behöver den ekonomiska nyttan av skogsbruket och dess produktion och export av virke och pappersmassa för ett antal både stora och små aktörer längs värdekedjan säkras. Skogsstyrelsens senaste skogliga konsekvensanalys (SKA 22) visar i alla scenarier ett framtida ökat kolförråd men en avtagande kolsänka och att valet av skogsbruksmetoder är avgörande för såväl kolförrådets tillväxt som utvecklingen för naturvärden[67].

Sammanfattningsvis är LULUCF-sektorn avgörande för Sveriges klimatpolitik, men samtidigt förknippad med svåra målkonflikter. Det krävs noggranna avvägningar mellan olika intressen för att kunna nå både klimatmål och bevarandemål.

4.3.3. Kommunens roll i markanvändningen

Tillsammans med Västra Götalandsregionen äger länets kommuner och deras kommunala bostadsbolag drygt 126 000 ha mark (2020)[68] och är därmed en viktig aktör för markanvändningen.

Användning av kommunal mark kan på olika sätt bidra till att antingen minska utsläppen av växthusgaser eller öka inbindningen av koldioxid via så kallade negativa utsläpp. För att främja

[64] Energimyndigheten (2025), Scenarier över Sveriges energisystem
[65] Naturvårdsverket (2025), Konventionen om biologisk mångfald (CBD)
[66] Naturvårdsverket (2025), EU-förordning för att restaurera natur
[67] Skogsstyrelsen 2022, Skogliga konsekvensanalyser
[68] SCB, Markägande efter region och ägarkategori

kolinlagring kan kommuner vidta olika åtgärder beroende på vilken slags kommunal mark det rör sig om.

Genom att till exempel öka mängden grönytor i stadsmiljö, samt öka tillväxten i den som redan finns, kan mer koldioxid bindas i vegetation och mark. Att plantera fler träd är ett sätt att relativt snabbt öka kolinbindningen. Mer grönytor och fler träd har generellt sett positiva effekter för en rad andra svenska miljömål och är även ett sätt att klimatanpassa tätorter mot både översvämningar och höga temperaturer.

Kommuner äger också ofta annan mark än den i stadsmiljö och tätorter. När det gäller skogbevuxen mark, kan åtgärder vidtas för att öka kolinlagringen i skogen genom att säkerställa att träden i genomsnitt tillåts växa längre tid än om skogsbruk bedrivs utifrån traditionella skogsbruksmetoder. Många kommuner i länet har under de senaste åren antagit skogspolicys som ofta innebär att den kommunala skogen ska skötas med hyggesfria eller liknande metoder. Om kommunen har jordbruksmark som arrenderas ut till lantbrukare kan man ställa krav på att jordbruket på dessa marker ska bedrivas på ett sätt som gynnar kolinlagring – till exempel genom att ha fånggrödor, varierad växtföljd med mera. Om en kommun har utdikade våtmarker så kan dessa återställas genom återvätning. Om det rör sig om torvmarker så kan utsläppen av växthusgaser minska kraftigt och klimatnyttan därmed vara stor. Detta är en åtgärd som bör prioriteras om kommunen har den typen av områden på sin mark. Vägledning om lämpliga områden för återvätning finns framtaget av Naturvårdsverket[69].

Vid exploatering av mark, exempelvis för nya verksamhetslokaler eller bostadsområden, har kommunen via sitt planmonopol en viktig roll. Vid exploatering av all ny mark behöver vanligen en rad avvägningar mellan olika intressen och mål göras, en sådan sak kan vara vilket slags mark som tas i anspråk utifrån vilka växthusgasutsläpp det kan ge upphov till. Detta börjar allt oftare uppmärksammas och ett generellt råd är att torvmark om möjligt bör undvikas med hänsyn till de växthusgaser som exploatering i sådana områden innebär. Områden bestående av torvmark bör därför markeras i kommunens översiktsplan så att det finns med i planeringsunderlaget.

Ett antal kommuner längs kusten har en del mark vid eller i grunda havsområden. För att både öka kolinlagring och på en rad andra sätt gynna det marina livet, inte minst som uppväxtmiljöer för fiskyngel av olika arter, kan kommunen där så är lämpligt också arbeta med att återetablera ålgräs på områden där det har försvunnit. Ålgräsängar har stor potential att lagra kol i bottensedimentet och fungerar alltså som kolsänka i havet.

Vidare kan en kommun också bidra till negativa utsläpp genom att använda biokol i parker och planteringar samt främja träkonstruktioner vid byggnation av nya verksamhetslokaler eller bostäder. Detta räknas inom LULUCF som negativa utsläpp och bidrar på så sätt också till att nå de nationella åtagandena gentemot EU.

Kommuner med egna energibolag för fjärrvärme från biomassa kan på sikt även bli aktuella för koldioxidinfångning (bio-CCS). Detta kommer inom en överskådlig framtid dock troligen endast beröra stora aktörer. Framtida prisutveckling på biomassa kan också komma att påverka dessa verksamheter.

VISION 2045
Västra Götaland år 2045…

- Jordbruksmark och skog brukas på sätt som både binder mer kol och bevarar och gynnar biologisk mångfald.

[69] Naturvårdsverket, Potentiellt återvätningsbara objekt på kommunens mark

- Våra städer och tätorter har en stor andel grönytor och träd.
- En betydande andel av länets utdikade våtmarker och torvmark har återställts.

4.4. Resurshushållning och energieffektivisering – cirkulär omställning

Användningen av naturresurser i världen har under de senaste 50 åren ökat nära fyra gånger, och fortsätter öka. Utvinning av råvaror och bränslen samt produktion och transport av till exempel livsmedel och olika konsumtionsvaror står för stora utsläpp av växthusgaser och är också en starkt bidragande orsak till förlust av ekosystem och biologisk mångfald. För att minska resursanvändningen och begränsa klimat- och miljöpåverkan behöver den globala ekonomin därför bli betydligt mer cirkulär [70]. Idag är Sverige enbart 3,4 % cirkulärt, vilket innebär att majoriteten av de resurser som används i Sverige kommer från jungfruliga källor [71].

För att kunna nå både mål för energi och klimat samt övriga miljömål är det nödvändigt att ställa om de idag huvudsakligen linjära system för produktion och konsumtion som dominerar i samhället. Resurshushållning är centralt och ekonomin som helhet behöver bli mer cirkulär. Att på olika sätt minimera uppkomst av avfall och öka nyttjandegraden av både material och resurser genom återanvändning, återvinning och förlängd livslängd på konsumtionsvaror kan bidra. Inom området finns det både positiva och negativa rapporterade trender[72][73].

I en cirkulär ekonomi designas produkter för att ha lång livslängd, vara lätta att reparera och uppgradera samt för att underlätta materialåtervinning. Därmed minskar behovet av uttag av nya jungfruliga material från naturen. En viktig del av cirkulär ekonomi är att hitta nya affärsmodeller och utmana rådande normer kring beteenden och konsumtion.

En annan viktig aspekt av resurshushållning är effektivisering av energianvändningen. Energimyndigheten bedömde 2024 att det finns en s.k. ”teknoekonomisk potential” på kort sikt (fram till år 2030) för att minska elanvändningen genom energieffektivisering med mellan 20-25 TWh el (teknoekonomisk potential är teknisk potential kombinerat med bedömning av lönsamhet). Den största potentialen finns i sektorn bostäder och service[74]. Energieffektivisering fyller en viktig funktion i energiomställningen och elektrifieringen av samhället. Det handlar om att utnyttja resursen energi så effektivt som möjligt i alla sektorer för att bidra till ett hållbart energisystem. Avgörande är att minska energiintensiteten i industrin, transportsektorn och i hushållen. Förbättrad teknik och digitalisering kan bidra till optimerad energianvändning och flexibilitet i elanvändningen, vilket också gör att effektuttaget kan spridas ut över tid och minska belastningen på elsystemet. Att effektivisera energianvändningen, till exempel genom lägre el- och effektbehov, innebär också lägre driftkostnader för hushåll, företag och andra.

4.4.1. Regionala, nationella och europeiska perspektiv på omställningen

Sedan länge är en förbättrad resurshushållning och -effektivitet genom en övergång till en mer cirkulär ekonomi av EU utpekat som avgörande för att nå uppsatta mål inom miljö, klimat och energi[75]. Även Sverige har antagit en strategi för cirkulär ekonomi som pekar ut en riktning för det

[70] Naturvårdsverket (2025), FN:s internationella resurspanel släpper flaggskeppsrapport
[71]. circularity-gap-report-sweden.pdf
[72] Sida 9. Västra Götalands klimatomställning: Invånares acceptans, engagemang och delaktighet i klimatomställningen
[73] Västra Götalands län | Konsumtionskompassen
[74] Energimyndigheten (2024), Effektiv användning av energi, effekt och resurser
[75] EU-kommissionen (2020), En ny handlingsplan för den cirkulära ekonomin

nationella arbetet[76]. Strategin beskriver en vision där resurser används effektivt i giftfria cirkulära flöden och ersätter jungfruliga material. Målet är att omställningen ska bidra till att både nationella och internationella miljö- och klimatmål liksom målen i Agenda 2030 kan nås. Västra Götaland går steget längre än de nationellt beslutade klimatmålen genom att också ha ett konsumtionsbaserat utsläppsmål. Växthusgaser från västsvenskarnas konsumtion, oavsett var i världen de sker, ska minska med 30 procent jämfört med 2010[77].

På EU-nivå finns också flera aktuella initiativ som syftar till att förbättra energieffektiviteten, till exempel Energieffektiviseringsdirektivet (EED), som innehåller bindande mål för energieffektivitet och krav på medlemsstaterna att minska sin energiförbrukning i olika samhällssektorer, bland annat genom krav på energikartläggning hos företag som har hög energianvändning samt information om nyttan med energieffektivisering till små och medelstora företag.[78] Ett annat är direktivet om byggnaders energiprestanda (EPBD), vilket syftar till att förbättra energieffektiviteten i byggnader genom krav på energiprestanda och renovering av befintliga byggnader[79].

4.4.2. Kommunens roll mot ett mer cirkulärt och resurseffektivt samhälle

Kommunerna har en central roll i att på lokal nivå driva på omställningen till en mer resurseffektiv och cirkulär ekonomi samt att förbättra energieffektiviteten. Genom till exempel samhällsplanering, upphandling, energirådgivning och kommunala klimat- och energimål kan kommuner bidra. Ett viktigt verktyg är kommunala energiplaner, där strategier kan utvecklas för att till exempel effektivisera energianvändningen i kommunens och de kommunala bolagens verksamhet.

Kommuner som har ett kommunalt energibolag har möjlighet att påverka energianvändningen lokalt. Det kan finnas möjligheter att jobba med minskad energi- eller effektförbrukning på olika sätt. Om man har ett bolag med ansvar för elnätet lokalt kan detta genom att införa effekttariffer styra mot lägre effektuttag vid höglasttimmar, vilket avlastar elnätet och minskar behovet av nybyggnation av elnät. Via kommunala energibolag kan man även lyfta fördelarna med fjärrvärme, vilket ofta är resurseffektivt och ett bra alternativ för uppvärmning för både hushåll och företag.

Kommuner kan också ställa krav på cirkulär ekonomi i sin offentliga upphandling, genom att prioritera återvunnet, återbrukat och på andra sätt resurseffektivt material vid nybyggnation, renovering av bostäder eller lokaler, eller vid andra infrastrukturprojekt. Det är också viktigt att nybyggnation sker med hög kvalitet och med bra material så att byggnaderna kan hålla över tid, med lågt behov av renovering och byte av till exempel fasader eller tak. Kommuner som har kommunala bostads- eller fastighetsbolag kan genom ägardirektiv få dessa att bygga lokaler och bostäder som är resurs- och energieffektiva. Vid nybyggnation av bostäder eller lokaler kan kommunen uppmuntra till att bygga mer energieffektivt än vad som anges i BBR (Boverkets Byggregler) och uppmuntra till återbruk av byggmaterial för att minska behovet av nya råvaror och produkter. En annan åtgärd kommunen kan göra är att genom sin energi- och klimatrådgivning erbjuda information om energieffektivisering i bostäder och verksamhetslokaler. Kommunen kan också bidra genom att arbeta för lösningar som stöttar sina invånare till hållbara konsumtionsmönster genom att exempelvis hyra, dela och låna i stället för att köpa nytt. Detta gynnar också invånare med lägre inkomster.

Genom den löpande tillsyn och kontroll som genomförs inom ramen för miljöbalken har kommuner möjlighet att bidra till näringslivets omställning och energieffektivisering[80]. I den nationella

[76] Regeringen (2020), Cirkulär ekonomi - strategi för omställningen i Sverige
[77] Klimat 2030, Våra regionala klimatmål - Klimat 2030
[78] Energimyndigheten (2024), Direktivet om energieffektivitet, EED
[79] Boverket (2025), Direktiv för byggnaders energiprestanda, EPBD
[80] SKR (2022), Tillsyn och kontroll | SKR

tillsynsstrategin finns energihushållning utpekat som ett särskilt fokusområde inom miljöskyddstillsyn. I tillsynsvägledningen till strategin anges klimatfrågan och vikten av omställning som en drivkraft för att arbeta med energihushållning inom tillsynen[81]. Kommunen kan arbeta i sin tillsyn med att stärka tillämpningen utifrån miljöbalken där syftet är hushållning med råvaror och energi. Energimyndigheten har samlat vägledning för tillsyn av energihushållning på sin hemsida[82]. Länsstyrelsens regionala handlingsplan för elektrifiering lyfter energieffektivisering i miljötillsynen som en åtgärd, och det föreslås att regeringen ska ge riktade uppdrag och medel till tillsynsmyndigheter för att bedriva energitillsyn[83].

Kommuner kan också initiera och tillsammans med det lokala näringslivet erbjuda plattformar för dialog och erfarenhetsutbyte mellan olika företag i kommunen för att stimulera nya samarbeten och driva projekt inom cirkulär ekonomi. Två exempel i länet på sådan redan existerande samverkan mellan kommun och näringsliv finns i Sotenäs kommun[84] och Bengtsfors kommun[85].

Kommunen har också via sina kommunala avfalls- och återvinningssystem en direkt påverkan på hur resurser hanteras och återvinns lokalt, vilket kan bidra till en mer cirkulär materialanvändning. Genom att införa interna system för att i första hand renovera och återbruka befintliga möbler och andra inventarier i stället för att köpa nya så kan kommuner både bli mer cirkulära och förbättra sin ekonomi genom mindre behov av nyinköp.

VISION 2045
Västra Götaland år 2045…

- Det vi konsumerar och äger har en lång livslängd.
- Det vi äger delas mer och nyttjas tills livslängden är slut.
- Livsmedel konsumeras och produceras mer resurseffektivt.
- Vi äter mer växtbaserad mat som både är i säsong och är lokalproducerad.
- Bostäder, lokaler och verksamheter är energieffektiva.

5. Slutord

Vi hoppas att den här strategin bidrar till en ökad förståelse för att den pågående klimatförändringen kräver att vi kommer samman och agerar i större utsträckning än tidigare. Strategin pekar ut fyra strategiska områden med stor potential för omställningen, men där mycket arbete krävs. Detta i kombination med fokuset på kommunens roll ramar in den nödvändiga omställning som behöver ske på regional nivå.

Länsstyrelsen kommer att fortsätta sitt arbete med att leda och samordna det regionala genomförandet av Sveriges klimat- och energipolitik. Vi kommer att göra det bland annat genom att främja klimatåtgärder och utveckla energiplanering. Men på egen hand kan vi inte åstadkomma särskilt mycket. Det är först i samverkan med andra; kommuner, kommunalförbund, region, näringsliv, civilsamhälle och akademi som vi blir starka. Vi kommer också verka för att en strategi som sträcker sig bortom 2030 tas fram.

[81] Naturvårdsverket (2025), Fokusområden Miljöfarlig verksamhet
[82]Energimyndigheten (2020), Vägledning för tillsynsmyndigheter
[83] Länsstyrelsen Västra Götaland (2024), Regional handlingsplan för elektrifiering, Länsstyrelsen Västra Götaland s.97–98
[84] Sotenäs Symbioscentrum
[85] RiK Symbios Bengtsfors

Den här klimat- och energistrategin skapar ett sammanhang och en riktning för vårt gemensamma arbete. Även om det är ont om tid vill vi ingjuta hopp och handlingskraft. Tillsammans ställer vi om Västra Götaland!

Bilaga 1- Visioner och mål inom klimat och energi

Den regionala och lokala klimat- och energiomställningen har en påverkan på och behöver förhålla sig till globala, nationella och regionala målsättningar inom miljö, klimat och energi. Denna bilaga ger en överblick av dessa målbilder, genom att först kort beskriva relevanta överstatliga och nationella mål för att sedan landa i mål specifika för Västra Götaland.

Globala och överstatliga mål

Agenda 2030 är globala mål som togs fram gemensamt av FN:s medlemsländer 2015. Målen ska hjälpa oss till en social, ekonomisk och ekologisk hållbar utveckling. Det betyder att vi måste leva på ett sätt idag som gör att framtida generationer har samma möjligheter som vi. Agenda 2030 är ingen lag, utan ett dokument som länderna frivilligt har skrivit under. Ansvaret för att nå målen ligger på regeringar i alla FN-länder. Agenda 2030 innehåller 17 mål och 169 delmål och flera av dem kopplar direkt till arbetet med klimat- och energiomställning; mål 7 om hållbar energi för alla, mål 9 om hållbar industri, innovationer och infrastruktur, mål 11 om hållbara städer och samhällen och mål 13 om att bekämpa klimatförändringar.[86]

Klimatkonventionen och Parisavtalet

Det globala arbetet för att uppnå mål 13 i Agenda 2030 och bekämpa klimatförändringarna konkretiseras ytterligare i Klimatkonventionen från FN:s konferens om miljö och utveckling i Rio 1992. Till Klimatkonventionen hör Parisavtalet, ett globalt klimatavtal som trädde i kraft 2016. Avtalet syftar till att begränsa den globala temperaturökningen, öka förmågan att anpassa sig till klimatförändringarnas effekter samt hantera skador och förluster som uppstår till följd av dessa. Det övergripande målet i Parisavtalet är att hålla den globala uppvärmningen långt under 2 grader och sträva mot att begränsa den till 1,5 grader, för att undvika de mest drastiska negativa konsekvenserna av ett förändrat klimat. De länder som undertecknat Parisavtalet ska vart femte år skicka in en nationellt beslutad klimatplan (NDC) till FN. Sverige representeras i denna process av EU.[87]

EU:s arbete med klimat och energi

EU beslutade 2021 om en klimatlag som ska säkerställa att unionen uppfyller sina åtaganden inom Parisavtalet. Lagen innehåller bindande mål om att unionen ska uppnå klimatneutralitet till 2050 och därefter negativa utsläpp. EU:s medlemsländer ska också minska sina växthusgasutsläpp med minst 55 procent senast 2030 (jämfört med 1990 års nivåer). Enligt klimatlagen ska även ett klimatmål för 2040 tas fram[88]. Arbetet pågår med 2040-målet som en del av EU:s NDC, ett arbete som ska vara klart under 2025[89].

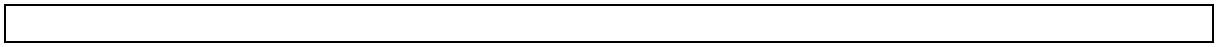
Den europeiska gröna given

Den europeiska gröna given lanserades 2019 och är EU:s nya tillväxtstrategi som syftar till grön omställning genom förändringar av vårt sätt att producera och konsumera, med klimatneutralitet senast 2050 som slutmål. Eftersom det krävs en stor omvandling för att ställa om till en klimatneutral ekonomi omfattar klimatpolitiken alla ekonomiska sektorer, vilket medför betydande möjligheter för

[86] https://globalamalen.se/
[87] https://globalamalen.se/; Klimatpolitiska rådets rapport 2025
[88] Förordning (EU) 2021/1119)
[89] Klimatpolitiska rådets rapport 2025

ekonomisk tillväxt, marknader och arbetstillfällen och teknisk utveckling. Inom ramen för den gröna given har EU antagit lagstiftning som har omvandlat strategins vision till lagar och regler som tillämpas i alla EU-länder.

55 %-paketet



Figur som beskriver EU:s klimatlag; EU ETS, ESR, LULUCF.

En viktig del av klimatlagstiftningen är 55 %-paketet (Fit for 55) som är en uppsättning lagar och regler som syftar till att uppnå målet att minska utsläppen med minst 55 % fram till 2030. Paketet ska leda till en rättvis och socialt jämlik omställning, samtidigt som det upprätthåller och stärker EU:s konkurrenskraft. EU:s mål är uppdelade i tre delar: utsläppshandeln (EU ETS), ansvarsfördelningsförordningen (ESR) och utsläpp och upptag från skog och mark (LULUCF). EU ETS omfattas av industrin, kraft- och värmeproduktion, flyg och sjöfart. Svenska företag som omfattas av EU ETS är skyldiga att årligen rapportera utsläppsrätter som motsvarar antalet ton växthusgasutsläpp till EU. Inom ESR-sektorn ingår främst jordbruk och transporter. LULUCF-förordningen innebär att nettoupptaget i skog och mark skall öka till 2030, i EU och Sverige. Överprestation av utsläppsminskningar kan flyttas från ESR till LULUCF och vice versa. Ett överskott i nettoupptaget i skog och mark kan flyttas till ESR men det finns en maxgräns, ESR-enheter kan å andra sidan användas obegränsat för att nå åtagandet inom LULUCF. [90]

Fig. X. En bild som förenklat symboliserar en del av svensk klimatpolitisk balansgång utifrån krav från EU.

Energi

Produktionen och förbrukningen av energi är en viktig orsak till klimatförändringar. Att minska växthusgasutsläpp är en nödvändig åtgärd för att bekämpa klimatförändringarna och uppnå EU:s mål om klimatneutralitet till 2050. Investeringar i förnybara energikällor och renare energiformer är också avgörande för att öka energioberoendet. Den gröna given och dess 55 %-paket innehåller en uppsättning lagar som syftar till att minska EU:s växthusgasutsläpp, även inom energisektorn. REPowerEU-planen innehåller åtgärder för att påskynda omställningen till ren energi, diversifiera försörjningen och spara energi[91].

EU:s viktigaste mål för energiomställningen är att

- bli mer oberoende av energiimport, särskilt från Ryssland
- minska användningen av fossila bränslen och stödja utbyggnaden av förnybara energikällor
- öka energieffektiviteten
- förbättra energiinfrastrukturen och integreringen av den i EU-länderna.

Sveriges miljö-, klimat- och energimål

Sveriges miljö-, klimat, och energimål är det nationella genomförandet av den miljömässiga dimensionen av de globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030).

[90] Sveriges del av EU:s klimatmål
Klimatpolitiska rådets rapport 2025
Analys av hur EU:s reviderade ansvarsfördelnings-förordning och LULUCF-förordning ska tillämpas i Sverige
[91] REPowerEU: energipolitik i EU-ländernas återhämtnings- och resiliensplaner - Consilium

Sveriges miljökvalitetsmål

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål[92]. Västra Götaland arbetar med alla mål förutom målet för Storslagen fjällmiljö. Miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan innebär att klimatförändringarna *”…stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig.”* [93] Detta ska uppnås i synergi med andra hållbarhetsmål som biologisk mångfald och livsmedelsproduktion.

Det klimatpolitiska ramverket

Riksdagen antog 2017 ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige, som innehåller klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd. Syftet med ramverket är att ge förutsättningar för samhälle och näringsliv att genomföra den omställning som krävs för att nå uppsatta klimatmål. Klimatlagen fastställer att regeringens klimatpolitiska arbete ska utgå från det långsiktiga, tidsatta utsläppsmål som riksdagen har beslutat om. Klimatpolitiska rådets uppgift är att bistå regeringen med en oberoende utvärdering av den samlade politiken.[94]

Klimatmål

Sveriges klimatmål består av ett långsiktigt mål till 2045 och två etappmål till 2030 och 2040. Det långsiktiga målet är att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. De utsläpp i Sverige som omfattas av ESR bör senast 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990. Senast 2040 bör utsläppen i Sverige i ESR-sektorn vara minst 75 procent lägre än utsläppen 1990. Utöver det ska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes luftfart, minska med minst 70 procent senast 2030, jämfört med 2010[95].

Energimål

De övergripande målen för energipolitiken syftar till att förena försörjningstrygghet, konkurrenskraft och ekologisk hållbarhet. Sverige ska år 2030 ha 50 procent effektivare energianvändning jämfört med 2005. Målet uttrycks i termer av tillförd energi i relation till bruttonationalprodukten (BNP). Målet för elproduktionens sammansättning år 2040 är 100 procent fossilfri elproduktion[96].

I maj 2024 antogs den energipolitiska inriktningspropositionen av riksdagen. Genom propositionen fastslogs två nya energipolitiska mål, ett planeringsmål och ett leveranssäkerhetsmål, samt en översyn av energieffektiviseringsmålet[97].

- *Planeringsmålet* innebär att planeringen av det svenska elsystemet ska ge förutsättningar för att leverera den el som behövs för en ökad elektrifiering och möjliggöra den gröna omställningen. Regeringen bedömer att Sverige bör planera för att kunna möta ett elbehov om minst 300 TWh år 2045.
- *Leveranssäkerhetsmålet* betyder att det svenska elsystemet ska ha förmågan att leverera el där efterfrågan finns, i rätt tid och i tillräcklig mängd, i den utsträckning det är samhällsekonomiskt effektivt. Omotiverade hinder i elsystemet ska undanröjas för att skapa förutsättningar för en effektiv marknad som främjar konkurrenskraftiga priser.

[92] Sveriges miljömål
[93] Begränsad klimatpåverkan - Sveriges miljömål
[94] Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige, 2016/17: MJU24
[95] Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige, 2016/17: MJU24
[96] Mål för energipolitiken - Regeringen.se
[97] Energipolitikens långsiktiga inriktning, Prop. 2023/24:105

Västra Götalands miljö-, klimat- och energimål

Regionala miljömål

Det nationella generationsmålet, miljömålen och etappmålen är tillsammans med de regionala tilläggsmålen vägledande för miljöarbetet i Västra Götaland[98]. De nationella miljömålen med preciseringar och etappmål antogs som regionala 2013 och de regionala tilläggsmålen beslutades 2015. Hösten 2020 gjordes en revidering av de regionala tilläggsmålen. Det nationella miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan har två regionala tilläggsmål; En ekonomi oberoende av fossila bränslen (preciserat under nästa rubrik Klimatmål) och Ökad andel förnybar energianvändning; År 2030 ska andelen förnybar energi öka till minst 80 procent[99]. Regionala tilläggsmålet för God bebyggd miljö specificerar bland annat att resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska öka i länet, och att bostäder och lokaler ska minska sin energianvändning[100].

Klimatmål

Länsstyrelsen beslutade 2015 om regionala tilläggsmål som togs fram i samarbete med Västra Götalandsregionen. Bland annat specificerades målet om en fossiloberoende region 2030:

- Utsläppen av växthusgaser i Västra Götaland ska minska med 80 procent till år 2030 från 1990 års nivå.
- Utsläppen av växthusgaser från västsvenskarnas konsumtion, oavsett var i världen de sker, ska minska med 30 procent jämfört med 2010.

Länsstyrelsen och Västra Götalandsregionen ledde i nära samarbete ett omfattande förankrings- och analysarbete för att identifiera utmaningarna och ta fram en plan för hur klimatmålen ska nås. Kraftsamlingen ”Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om”, lanserades 2017 och blev startskottet för att omsätta planen i verklighet[101]. Kommuner engageras i Klimat 2030 bland annat genom kommunernas klimatlöften[102]. Klimatlöftena består av 30 konkreta åtgärder som är möjliga att anta. Nuvarande period för klimatlöften sträcker sig från 2024 till 2026 och 48 av 49 kommuner i Västra Götaland har tillsammans antagit 812 löften[103].

Målbild energi

Länsstyrelsen är tillsammans med länets fyra kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och ett antal västsvenska industrier eniga om att elproduktionen inom länets gränser bör öka med minst 15 TWh till 2030. Det är även viktigt att säkerställa elproduktion på lång sikt fram till 2045[104].

Klimat- och energiomställningen och beredskap

En stabil energiförsörjning är avgörande för totalförsvaret. För att kunna upprätthålla samhällets funktionalitet behöver främst el och drivmedel finnas över tid. Omställningen från fossil energiproduktion och -distribution måste även ta höjd för att öka totalförsvarets förmåga. Kommande ökande efterfrågan på el från både verksamheter och transporter innebär att försörjning av energi måste förändras och utvecklas. Elektrifieringen av fordonsflottan kommer att innebära att

[98] Regionala miljömål från Västra Götaland
[99] Sida 10 Regionala miljömål från Västra Götaland
[100] Sida 39 Regionala miljömål från Västra Götaland
[101] Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om: Strategiska vägval
[102] 30-klimatloften-for-2024-2026-1.pdf
[103] Kommunernas klimatlöften - Klimat 2030
[104] Framtidens elförsörjning i Västra Götaland En rapport från samverkansplattformen ACCEL

försörjningen av drivmedel förändras. Ett intakt elnät ökar möjligheten att upprätthålla transporter med elfordon om tillgången till fossila drivmedel försvåras eller begränsas.

Reservkraft är idag i stort sett uteslutande beroende av fossila drivmedel. Tillgången till reservkraft är dock avgörande för att upprätthålla samhällets funktionalitet (infrastruktur, livsmedelsberedning, dricksvatten) och bör även utvecklas till att omfatta batterier och solel. Möjligheterna till ödrift av mer än enstaka byggnader ökar beredskapen avsevärt men kräver insatser på elnätsnivå samt tillgång till lokal elproduktion.

Bilaga 2- Social hållbarhet för klimat-och energiomställningen

För en hållbar klimatomställning krävs integrering av sociala perspektiv. Klimatförändringar är ett stort hot mot ett flertal mänskliga rättigheter, såsom rätten till liv, hälsa och säker miljö[105]. Dimensionerna hänger ihop, och socioekonomiska aspekter behöver tas i beaktning i utformningen av klimat-och energipolitiken[106]. Det innebär att vi behöver ta hänsyn till och skapa kompensatoriska åtgärder för de som drabbas hårdare än andra av klimat- och energipolitiken. Sedan energikrisen 2021 finns det forskning som belyser gruppen energifattiga i Sverige, där den gruppen förväntas få växande problem i och med det nuvarande osäkra geopolitiska läget och den ökande energiomställningen[107]. Begreppet klimaträttvisa belyser vikten av att grupper drabbas olika av klimatkrisen och klimatpolitiska åtgärder. De som orsakat minst utsläpp är ofta de som drabbas hårdast och vice versa. Om klimat- och energipolitiken inte tar hänsyn till dessa maktrelationer finns risken att ojämlikheter reproduceras, vilket i längden riskerar att underminera omställningen[108].

Klimatforskningen är entydig i att vi behöver göra mer snabbare för att uppnå de regionala och nationella klimat- och energimålen. Detta utmanar och belyser vikten av invånares förståelse för klimatpolitiken och dess konsekvenser. När behovet för drastiska förändringar ökar, tilltar också risken för motstånd och polarisering. Ett brett stöd för klimatomställningen från invånare är nödvändigt i en demokrati. För att skapa stöd för klimatomställningen belyser Forskarrådet för Västra Götalands klimatomställning[109] att olika aktörer i länet till exempel behöver ha ett invånarfokus och verksamt ledarskap.

Forskarrådet understryker att det finns ett outnyttjat stöd för mer ambitiös klimatpolitik i Västra Götalands län. Ökat tempo i klimatpolitiken, opinionsbildning samt ledarskap är viktiga faktorer för att upprätthålla den acceptans som redan finns. Politikens uppdrag är både att skapa opinion för förändring samtidigt som man tar hänsyn till invånares förutsättningar och perspektiv.

Forskarrådet rekommenderar ett särskilt fokus på inkluderande samrådsprocesser med närboende och andra aktörer vid förstärkning av elnätskapacitet och etablering av ny elproduktion. Detta för att sprida information och skapa en öppen diskussion för att möjliggöra lokala nyttor. Samrådsprocesserna kan vara en plats för att lyfta syftet med olika etableringar, dess för- och nackdelar, lokala perspektiv på etableringarna samt närboendes perspektiv. För att lyckas med inkluderande samrådsprocesser är frågor som hur och vilka som bjuds in till samtal viktiga att reflektera över[110]. I arbetet med samrådsprocesser är det även viktigt att ta hänsyn till barns

[105] Klimat, miljö och mänskliga rättigheter – Institutet för mänskliga rättigheter
[106] Sida 11. Forskarråd för Västra Götalands klimatomställning: Rapport 4 - 2024
[107] von Platten, Jenny (2022). Energifattigdom i Sverige. I Ulrika Andersson, Henrik Oscarsson, Björn Rönnerstrand & Nora Theorin (red) Du sköra nya värld. Göteborg: SOM-institutet, Göteborgs universitet.
[108] Klimatpolitiska rådet (2025) Social acceptans för klimatpolitik - vad säger forskningen?
[109] Forskarråd för Västra Götalands klimatomställning: Rapport 4 - 2024
[110] Stöd och mer läsning finns att tillgå: Dialogguiden; Inkludering och medborgardeltagande

rättigheter. Barnkonventionen är tydlig med att alla åtgärder som rör barn ska beakta barnets bästa[111]. Det kan göras till exempel genom en så kallad barnkonsekvensanalys[112].

Bilaga 3- Regional handlingsplan för elektrifiering

Regeringen gav år 2023 Länsstyrelsen Västra Götaland i uppdrag att ta fram en handlingsplan med syftet att möjliggöra en storskalig elektrifiering i Västra Götaland. I handlingsplanen beskriver vi att en storskalig energiomställning, framför allt inom industri- och transportsektorn, är avgörande för att klimatmålen i Västra Götaland och i Sverige ska nås. En stor del av länets industrier och hamnverksamhet har planer på att ställa om till elektrifierade processer vilket kommer bidra till kraftigt ökade elbehov i länet. Tillsammans med en elektrifiering av fordonsflottan innebär ökningen nästan en fördubbling av elbehovet till 2030 och en tredubbling fram till 2045. För att möta behoven behöver elnät och elproduktion skyndsamt byggas ut. Elen behöver också användas mer effektivt. Den regionala handlingsplanen för elektrifiering syftar till att möjliggöra en storskalig elektrifiering i Västra Götaland samt höja kunskapsnivån om behov, möjligheter och utmaningar kopplade till elektrifieringen. I handlingsplanen presenteras en nulägesbild, behovs- och potentialanalys, samt åtgärder som kommer behövas för att möta de framtida ökade elbehoven.

Handlingsplanen beskriver ett antal utmaningar för att tillgodose länets framtida elbehov. Utmaningarna handlar bland annat om långa tillståndsprocesser, brist på proaktiv nätutbyggnad samt målkonflikter. Det finns också behov av ökad kunskap och förståelse för elsystemets utbyggnad, en kontinuitet i energipolitiken med långsiktiga spelregler samt ökade incitament för energieffektivisering och flexibilitetsåtgärder. För att förbättra förutsättningarna för elektrifieringen behövs också ett tydligare regionalt och nationellt planeringsansvar med ett helhetsperspektiv på energiomställningen. De åtgärdsförslag som finns i handlingsplanen ska bidra till att lösa dessa utmaningar.

Åtgärderna på lokal och regional nivå är sådant som Länsstyrelsen åtar sig att arbeta med, till stor del tillsammans med Västra Götalandsregionen och kommunalförbunden. Åtgärderna ska stötta kommunerna i deras energiarbete men det finns inga åtgärder som riktas direkt till kommunerna. Åtgärderna på nationell nivå är sådant som vi i Västra Götaland identifierat som viktiga för att öka förutsättningarna för omställningen men där regionala och lokala aktörer saknar rådighet.

Läs handlingsplanen här: Regional handlingsplan för elektrifiering | Länsstyrelsen Västra Götaland

[111] Konventionstexten - Barnombudsmannen
[112] Gör en prövning av barnets bästa - Barnombudsmannen

ÄRENDE 10 – Delregionalt inriktningsdokument för elektrifieringsomställning och energiförsörjning

Förslag till beslut
Arbetsutskottet föreslår direktionen:

1. att godkänna remissversionen av ”Delregional inriktning för elektrifiering och energiförsörjning”,
2. att remissen skickas till samtliga medlemskommuner
3. att remisstiden fastställs till fyra månader (oktober 2025 – januari 2026) för att säkerställa beredning och förankring.

Sammanfattning
Fyrbodalsregionen står inför en kraftig ökning av elbehovet när industrin och transportsektorn ställer om från fossila bränslen till fossilfri energi. För att klara denna omställning krävs bland annat investeringar i storskalig och lokal fossilfri elproduktion liksom förstärkta elnät.

För att möta utmaningen beslutade direktionen 2024 att ta fram ett gemensamt inriktningsdokument för elektrifieringsomställning och energiförsörjning. Arbetet har skett i bred samverkan mellan kommunerna, strategiska nätverk och projekt, med stöd av en politisk referensgrupp. Den workshop som hölls på direktionens möte 2025-06-12 visade tydlig enighet om mål och inriktning.

Inriktningsdokumentet är nu redo för remiss till medlemskommunerna med föreslagen remisstid på fyra månader.

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse 2025-08-19
Remissversion ”Delregionalt inriktningsdokument elektrifiering och energiförsörjning, 2025-08-19”.

Beslutet skickas till
christel.thuresson@fyrbodal.se
michael.johansson@fyrbodal.se

ÄRENDE 11 – Energiförsörjning – aktuellt läge

Förslag till beslut
Arbetsutskottet har tagit del av informationen.

Sammanfattning
En muntlig föredragning av Christel Thuresson, strateg näringsliv och energi

ÄRENDE 12 – Avsiktsförklaring Västra stambanan

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

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

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

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

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse 2025-07-29
Avsiktsförklaring Västra stambanan

Beslutet skickas till (efter direktionens beslut)
regionstyrelsen@vgregion.se
max.falk@vgregion.se
anna.k.moller@vgregion.se

Avsiktsförklaring Västra stambanan

Förslag till beslut

Att direktionen ställer sig bakom avsiktsförklaringen rörande Västra stambanan

Sammanfattning

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

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

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

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

Bakgrund

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

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

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

Beskrivning av ärendet

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

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

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

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

Bedömning och synpunkter

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

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

Ansvarig tjänsteperson

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

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

Morgan Ahlberg
Infrastrukturstrateg
Fyrbodals kommunalförbund

Anna Lärk Ståhlberg
Förbundsdirektör
Fyrbodals kommunalförbund

Bilaga:
Avsiktsförklaring Västra stambanan

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

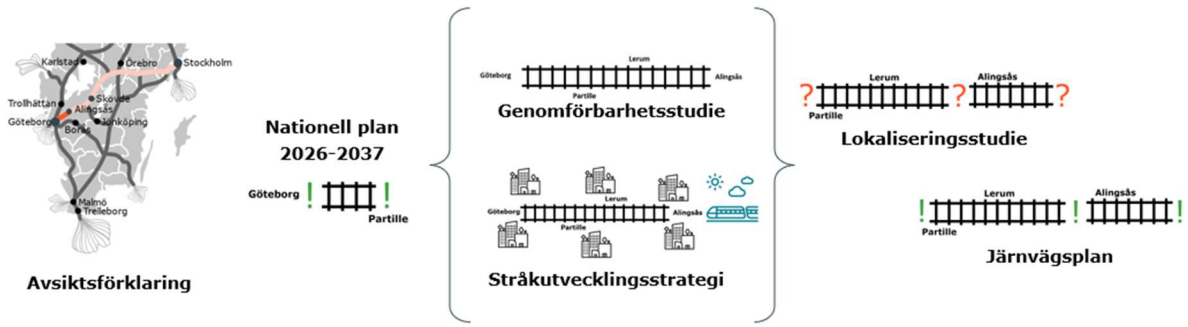
Västra Stambanan – för Sveriges utveckling

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

Avsiktsförklaring för ökad kapacitet på Västra stambanan

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

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



Förenklad illustration över vägen mot önskad kapacitet

Västra Stambanan – för Sveriges utveckling

Genomförbarhetsstudie för delen Partille - Alingsås

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

Stråkutvecklingsstrategi för delen Göteborg - Alingsås

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

Parter

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

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN
Region Örebro län
REGION SÖRMLAND
VÄSTSVENSKA HANDELSKAMMAREN
Östsvenska Handelskammaren
Handelskammaren Mälardalen
GÖTEBORGS REGIONEN
skaraborgs kommunalförbund
Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund
Fyrbodals kommunalförbund
ALINGSÅS KOMMUN
Lerums kommun
PARTILLE KOMMUN
Göteborgs Stad
Vårgårda kommun
Västsverige
GÖTEBORGS HAMN
VÄSTRA STAMBANEGRUPPEN

Västra Stambanan – för Sveriges utveckling

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

Parter

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

ÄRENDE 13 – Positionspapper Göteborg Stallbacka Airport

Förslag till beslut
Arbetsutskottet beslutar föreslå direktionen att ställa sig bakom positionspapperet rörande Göteborg Stallbacka Airport.

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

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

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

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse 2025-07-29
Positionspapper Göteborg Stallbacka Airport

Beslutet skickas till (efter direktionens beslut)
Medlemskommunerna Fyrbodals kommunalförbund
Göteborg Stallbacka Airport

Positionspapper rörande Göteborg Stallbacka Airport

Förslag till beslut

Att direktionen ställer sig bakom positionspapperet rörande Göteborg Stallbacka Airport

Sammanfattning

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

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

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

Bakgrund

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

Beskrivning av ärendet

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

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

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

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

Bedömning och synpunkter

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

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

Ansvarig tjänsteperson

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

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

Morgan Ahlberg
Infrastrukturstrateg
Fyrbodals kommunalförbund

Anna Lärk Ståhlberg
Förbundsdirektör
Fyrbodals kommunalförbund

Bilaga:
Positionspapper Göteborg Stallbacka Airport

Beslutet expedieras till:
Medlemskommunerna Fyrbodals kommunalförbund
Göteborg Stallbacka Airport

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

Fyrbodals kommunalförbund

Göteborg Stallbacka Airport

Positionspapper från Fyrbodals kommunalförbund

September 2025

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

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

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

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

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

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

Tolv argument

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

1. Bara två instrumentflygplatser i Västra Götaland.

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

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

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

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

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

4. Samhällsviktiga transporter.

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

5. Beredskapsflygplats.

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

6. Ambulanstransporter in- och utrikes.

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

7. Flyg kopplat till räddningstjänstens verksamhet.

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

8. Tidskritisk flygfrakt och högvärdesgods.

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

9. Bas för flygskolor.

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

10. Drönarverksamhet.

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

11. Investeringar för förberedelser av elflyg.

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

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

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

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

Fyrbodals
kommunalförbund

ÄRENDE 14 - Delregionalt inriktningsdokument för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen

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

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

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

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

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

Beslutet skickas till (efter direktionens beslut)
Medlemskommunerna i Fyrbodals kommunalförbund

Delregionalt inriktningsdokument för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen

Förslag till beslut

Att direktionen antar förslaget till Strategisk inriktning för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen

Sammanfattning

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

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

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

Bakgrund

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

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

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

Beskrivning av ärendet

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

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

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

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

Ansvarig tjänsteperson

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

Bilaga:
Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Fyrbodalsregionen

Beslutet expedieras till:
Medlemskommunerna i Fyrbodals kommunalförbund

Strategisk inriktning för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen

Beslutad av förbundsdirektionen 2025-xx-xx

Inledning

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

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

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

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

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

Kaserngården 3B (3 vån) • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522 – 44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • fyrbodal.se

Delregionens förutsättningar och utmaningar

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

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

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

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

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

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

Vision för ett hållbart och sammanlänkat Fyrbodal

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

Kaserngården 3B (3 vån) • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522 – 44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • fyrbodal.se

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

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

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

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

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

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

Inriktningar

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

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

Vi vill öka tillgängligheten till kollektivtrafik i hela Fyrbodal

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

Kaserngården 3B (3 vån) • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522 – 44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • fyrbodal.se

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

För att uppnå detta vill vi bland annat verka för:

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

Vi vill öka kapaciteten och resandet på järnväg

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

För att uppnå detta vill vi bland annat verka för:

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

Vi vill öka det hållbara resandet med gång- och cykel

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

För att uppnå detta vill vi bland annat verka för:

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

Kaserngården 3B (3 vån) • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522 – 44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • fyrbodal.se

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

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

För att uppnå detta vill vi bland annat verka för:

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

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

För att uppnå detta vill vi bland annat verka för:

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

Kaserngården 3B (3 vån) • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522 – 44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • fyrbodal.se

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

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

För att uppnå detta vill vi bland annat verka för:

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

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

För att uppnå detta vill vi bland annat verka för:

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

Kaserngården 3B (3 vån) • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522 – 44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • fyrbodal.se

ÄRENDE 15 – Remiss - Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037

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

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

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

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

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

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

Remiss - Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037

Förslag till beslut

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

Sammanfattning

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

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

I yttrandet lyfts bland annat följande frågor:

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

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

Bakgrund

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

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

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

Beskrivning av ärendet

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

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

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

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

Kommunalförbundets yttrande

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Remiss – Regional infrastrukturplan – rättelse rörande cykelvägar

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

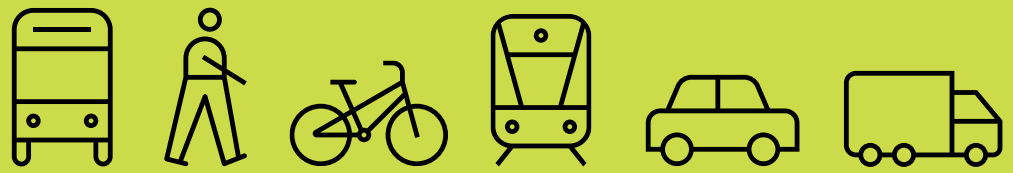
Ansvarig tjänsteperson

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

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

Anna Lärk Ståhlberg
Förbundsdirektör
Fyrbodals kommunalförbund

Morgan Ahlberg
Infrastrukturstrateg
Fyrbodals kommunalförbund



Remissversion juni 2025

Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Innehåll

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

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

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

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

5 Bedömning av effekter ... 27

6 Genomförande och uppföljning ... 29

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

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

1 Inledning

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

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

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

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

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

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

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

Ett regeringsuppdrag i flera steg

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

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

Övergripande innehåll nationell infrastrukturplan

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

Övergripande innehåll regional infrastrukturplan

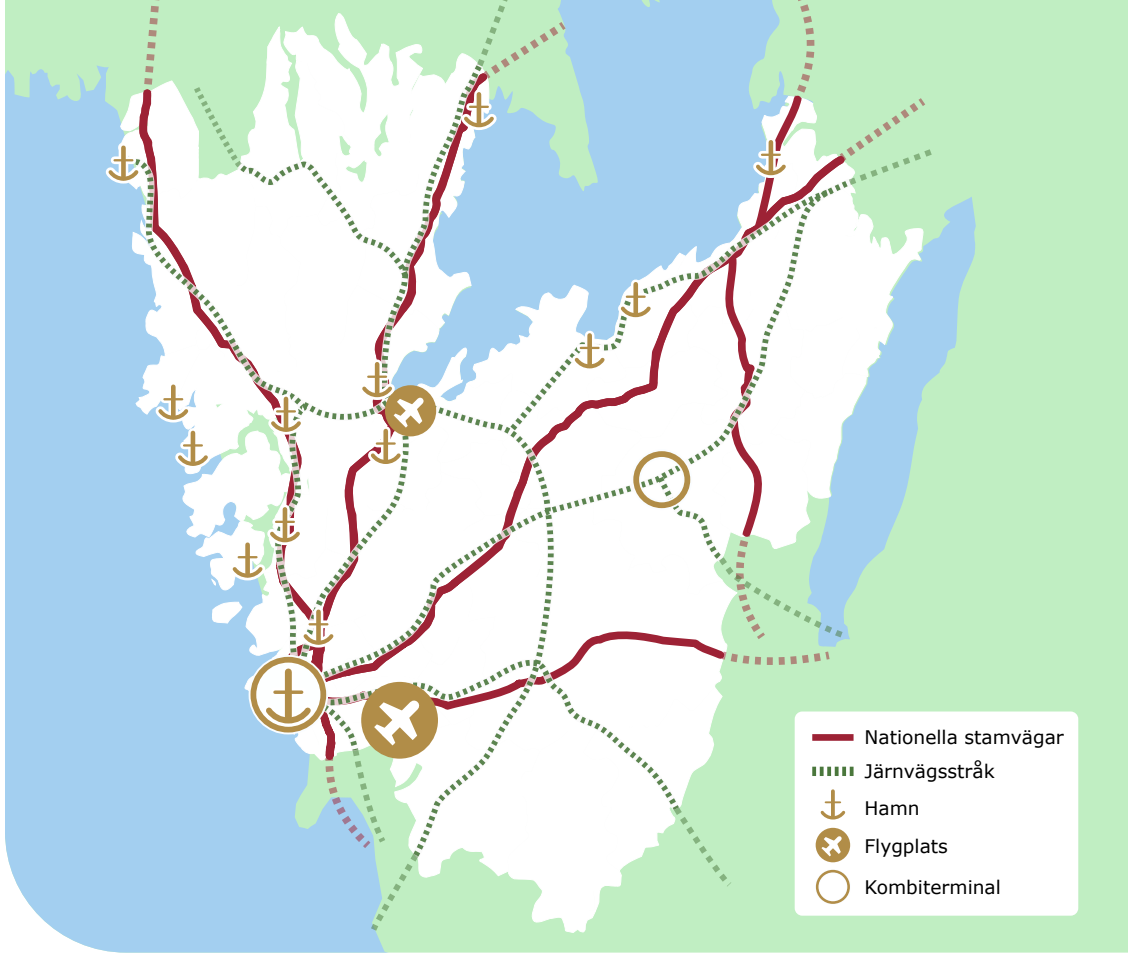
- Åtgärder på statliga regionala vägar, inklusive åtgärder för kollektivtrafik och cykel (inkluderar även gång och moped)
- Statlig medfinans till kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät
- Samfinansiering av järnvägsåtgärder i nationell plan

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

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

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

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



Statlig infrastruktur i Västra Götaland

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

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

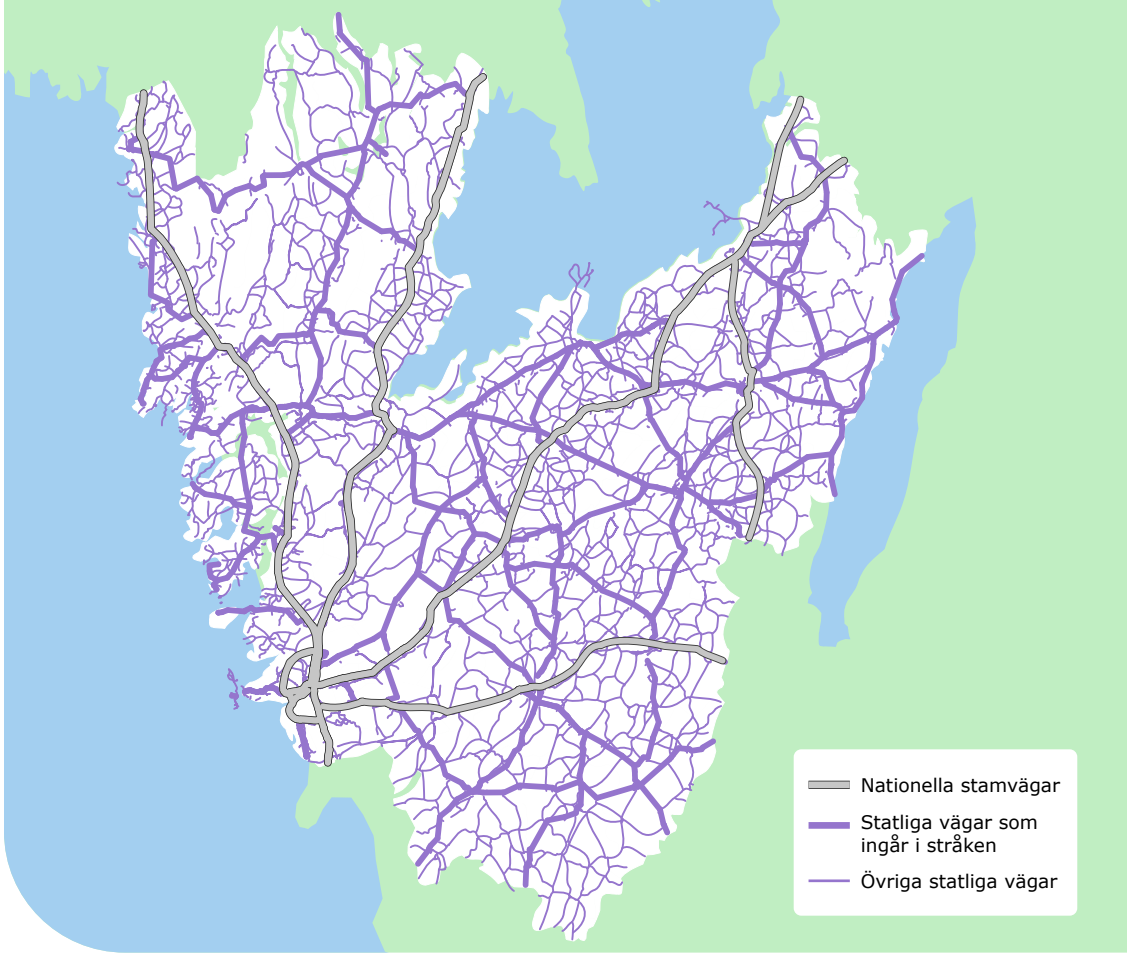
Västra Stambanan, Kinnekullebanan, E20 och väg 49 utgör viktiga kopplingar mot Örebro län och Stockholm. Mot Jönköpings län utgör Kust till kustbanan, Jönköpingsbanan, väg 40, väg 47/26 och väg 27 de mest betydelsefulla kopplingarna. I söder kopplas Västra Götaland samman via Halland mot Skåne och resten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

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

Statligt regionalt vägnät

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

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



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

Prioriterat regionalt transportnät för personer med funktionsnedsättning

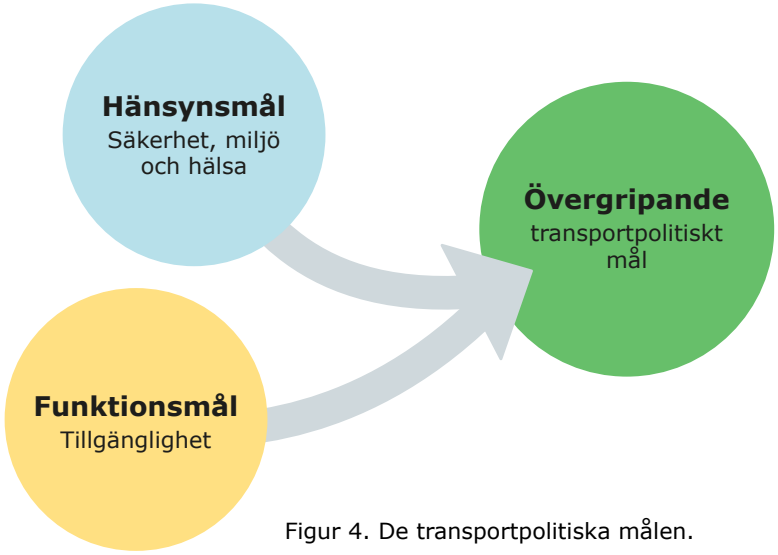
Den regionala infrastrukturplanen ska, enligt förordningen om länsplaner, innefatta en beskrivning av ett prioriterat regionalt transportnät inom vilket infrastrukturen, stationer och fordon ska kunna användas av personer med funktionsnedsättning. Ett systematiskt arbete med att tillgänglighetsanpassa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

2 Förutsättningar

Nationella mål

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

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



Figur 4. De transportpolitiska målen.

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

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

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

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

Regionala mål och strategier

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

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

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

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

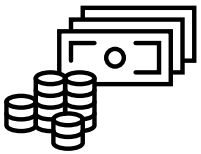
Miljö- och hållbarhetsbedömning

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

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

Agenda 2030

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



Innehåll och ekonomi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3 Inriktning

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

Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland

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

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

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

Transportsystem

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

Godstransporter

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

Persontransporter

Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland

Regional infrastrukturplan bidrar till de regionala och nationella klimatmålen

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

Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen

Figur 6. Mål för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland.

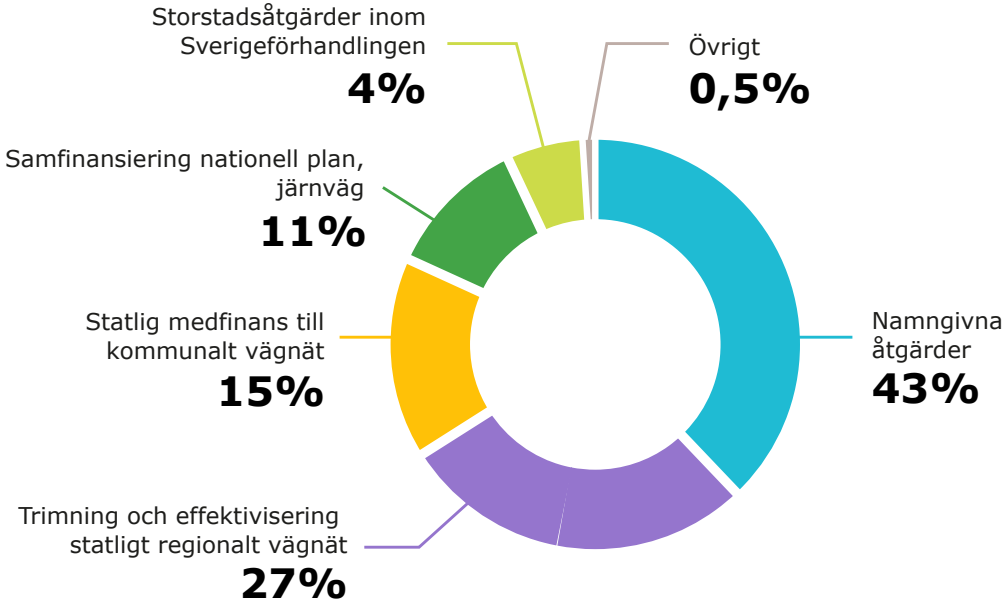
4 Fördelning av medel 2026–2037

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Namngivna åtgärder

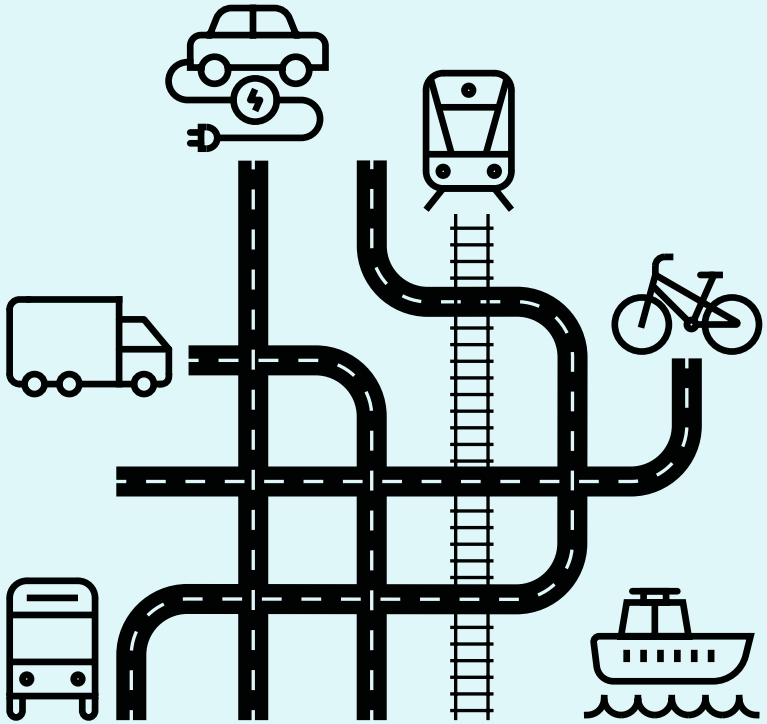
Åtgärdsområdet innehåller åtgärder av större karaktär med förhållandevis hög investeringskostnad, minst 75 miljoner kronor men i de flesta fall över 100 miljoner kronor.

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

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

Tabell 2. Fördelning av medel för namngivna åtgärder.

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



Namngivna vägåtgärder

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

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

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

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

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

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

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

Namngivna kollektivtrafikåtgärder

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

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

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

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

Tabell 4. Fördelning av medel för namngivna kollektivtrafikåtgärder.

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

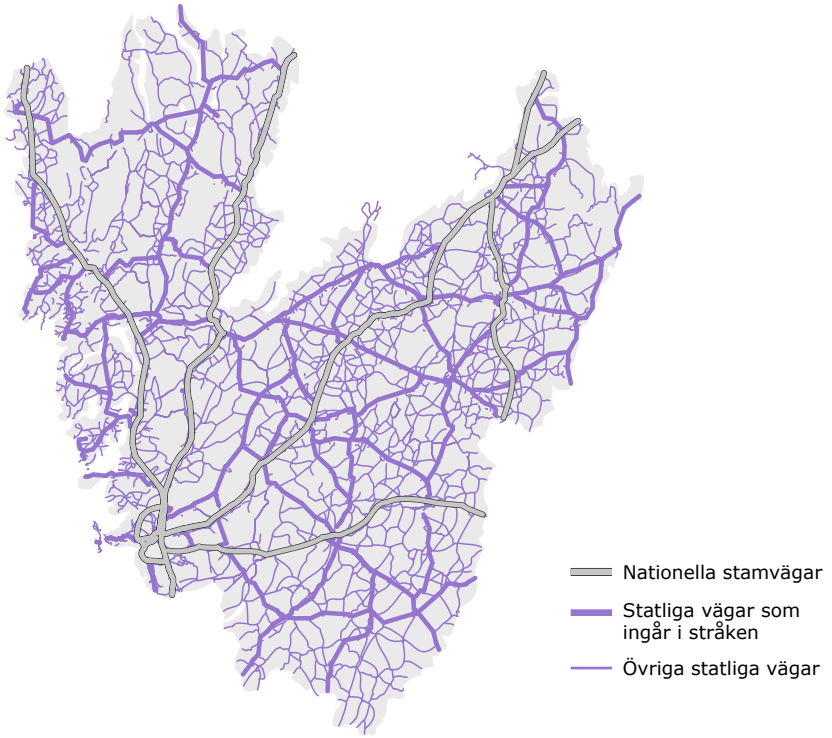
Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät

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

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

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

Figur 8. Karta över statliga vägar i Västra Götaland.



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

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

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

Kollektivtrafikåtgärder

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

Cykelåtgärder

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

Mindre vägåtgärder

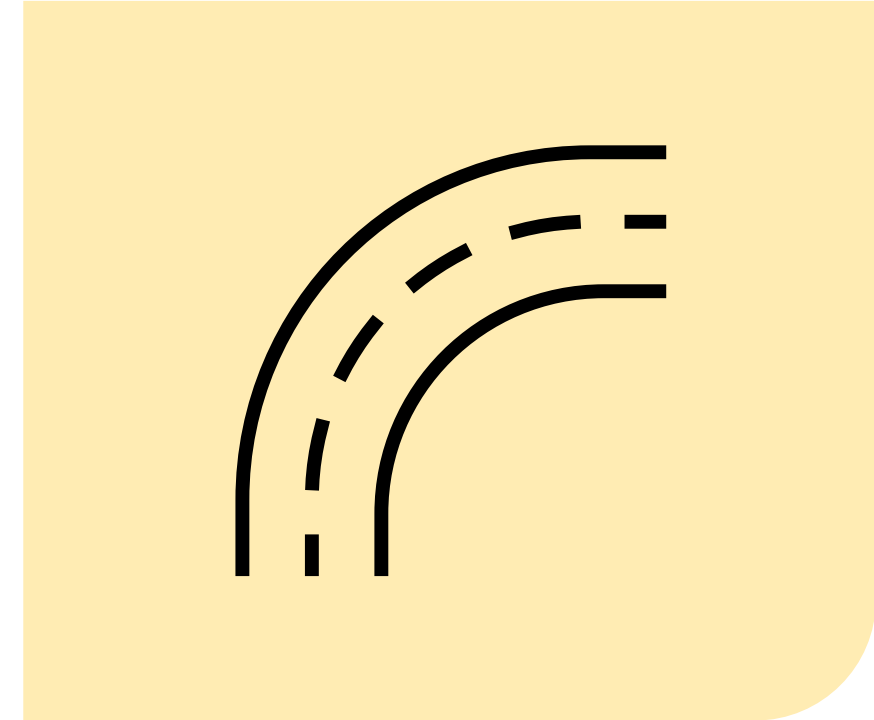
För att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten samt att minska barriäreffekter behöver mindre åtgärder genomföras på det statliga vägnätet. Standardhöjning, korsningsåtgärder, passager för gående och cyklister samt kurvrätning utgör exempel på åtgärder. Samspelet mellan fordonstrafik, gående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

Tabell 6. Fördelning av medel för förstärkta satsningar.

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

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

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



Statlig medfinans till kommunalt vägnät

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

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

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

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

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

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

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

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

Kollektivtrafikåtgärder

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

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

Cykelåtgärder

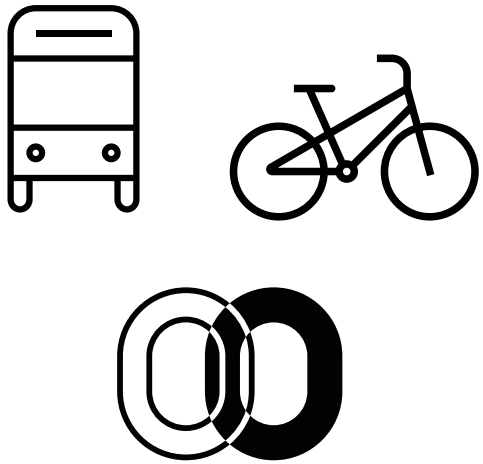
Potentialen för ökad cykling är generellt sett stor längs det kommunala vägnätet, där det finns en koncentration av befolkning, arbetsplatser, fritidsanläggningar och service. Förutsättningar för cykel ska utvecklas i linje med Västra Götalandsregionens strategiska plan för ökad cykling där tätortsnära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

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

Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder

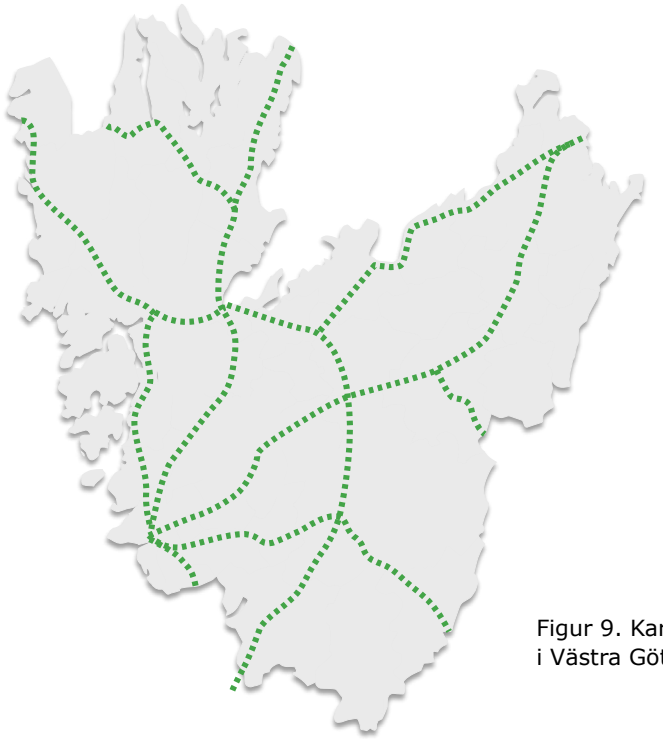
Det är i tätorterna på det kommunala vägnätet som de flesta gående och cyklister rör sig. Åtgärder som ger en förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister och en förbättrad miljö inom tätorterna prioriteras. Barn och ungas behov är särskilt viktiga att beakta vid val av åtgärder.

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



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

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



Figur 9. Karta över järnvägsstråk i Västra Götaland.

Samfinansiering nationell plan, järnväg

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

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

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

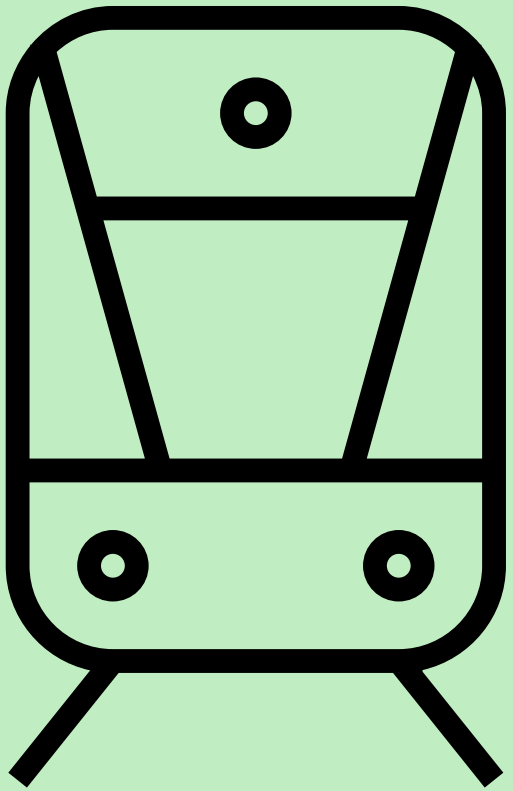
Tabell 10. Fördelning av medel för samfinansiering nationell plan, järnväg

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

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

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

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



Tabell 11. Vägledande principer för samfinansiering nationell plan, järnväg

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

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen

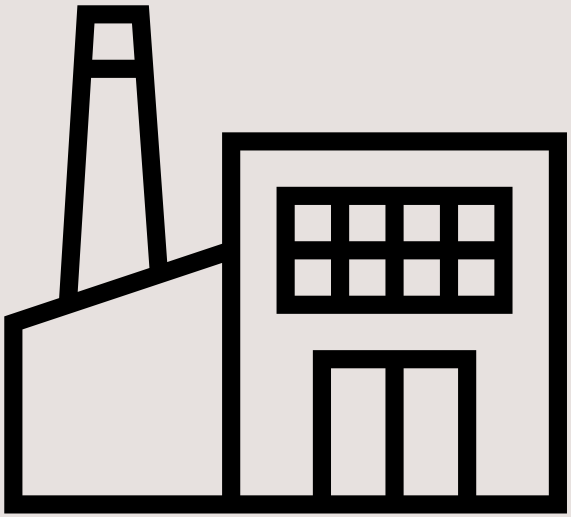
Sverigeförhandlingen var en nationell satsning på nya stambanor mellan Sveriges storstäder kombinerat med en satsning på fler bostäder och kommunal infrastruktur. I den överenskommelse som träffats mellan staten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad ingår kollektivtrafikåtgärder i Göteborg som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

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

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

Tabell 12. Lista över storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

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



Övrigt

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

Tabell 13. Fördelning av medel för övrigt.

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

5 Bedömning av effekter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

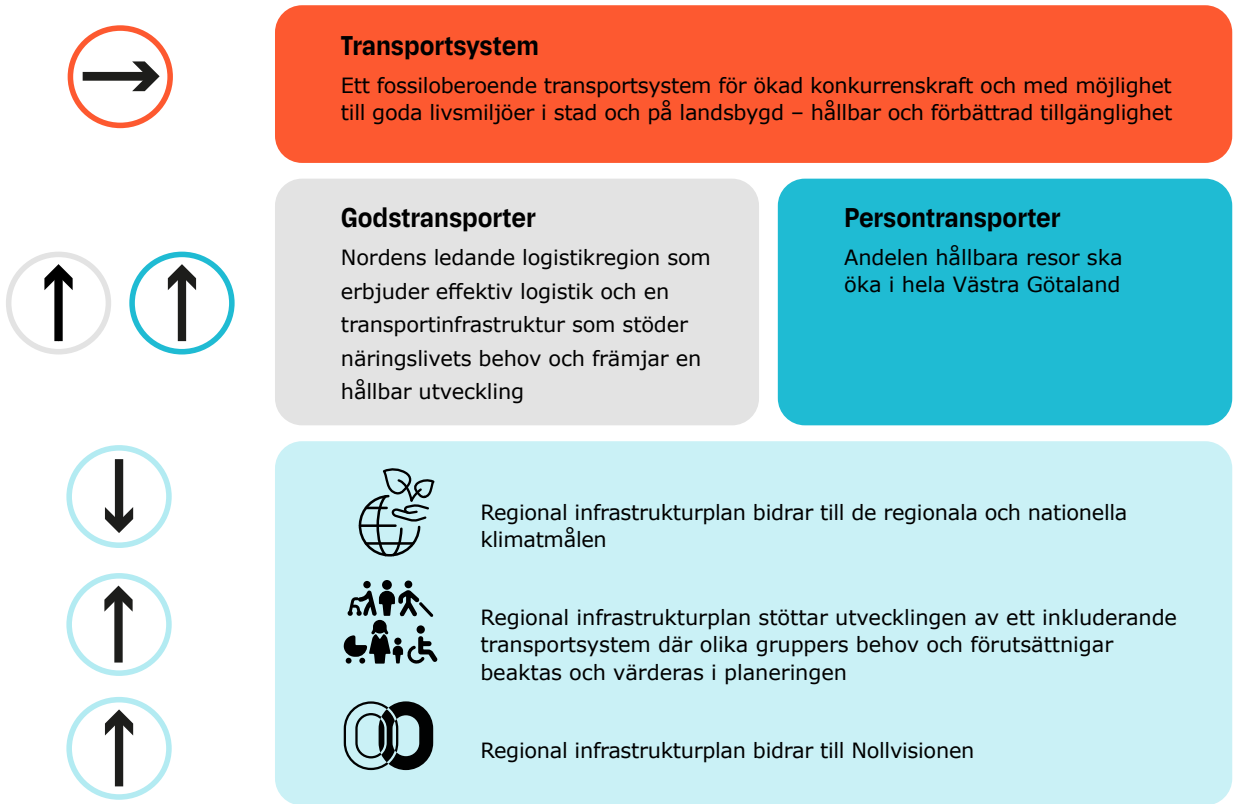
Infrastrukturplanen bedöms ha sammantaget negativ påverkan avseende klimat. Större vägåtgärder leder generellt sett till att biltrafiken ökar genom inducerad trafik, vilket innebär att de fram till att bilflottan är fullt ut fossilfri motverkar målet om minskad klimatpåverkan. Både beslutet att inte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

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

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

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

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



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

6 Genomförande och uppföljning

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

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

Prioritering av åtgärder

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

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

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

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

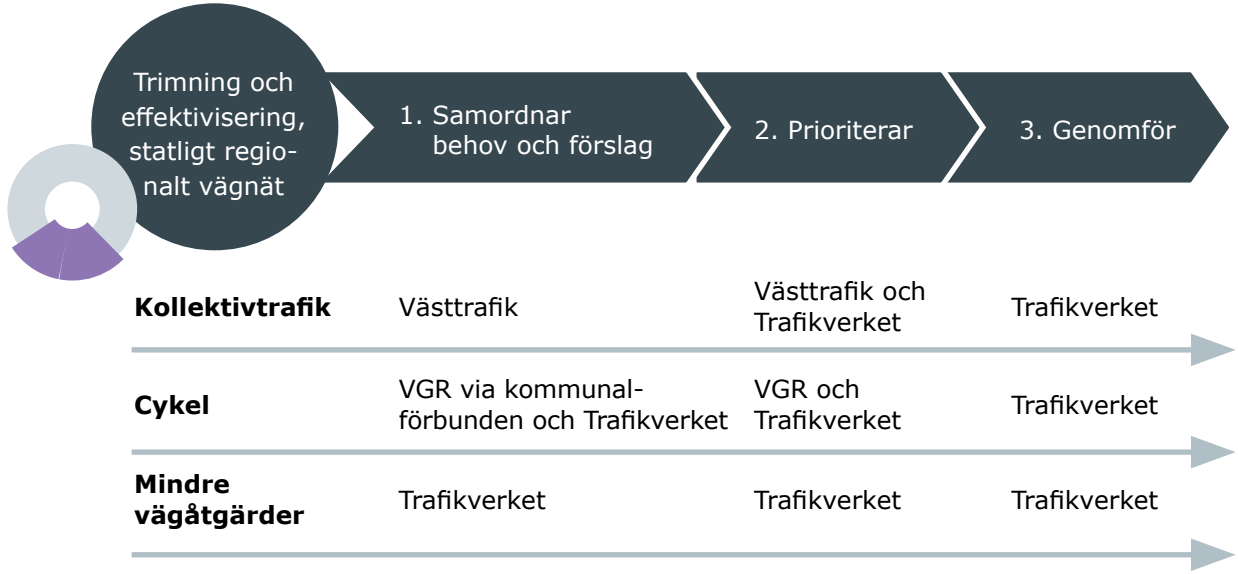
Mindre vägåtgärder prioriteras av Trafikverket. Åtgärdsförslag baseras på inspel från kommuner och kommunalförbund, olyckor och identifierade behov i vägnätet samt inspel från näringsliv och kundsynpunkter.

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

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

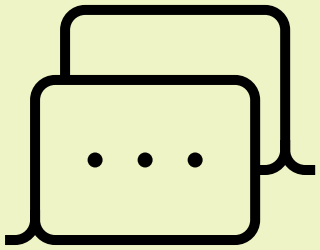
I den regionala infrastrukturplanen finns förstärkta satsningar. Åtgärder inom de förstärkta satsningarna med en kostnad upp till 75 miljoner kronor beslutas av respektive kommunalförbund inom ramen för åtgärdsområdets vägledande principer. Innan beslut ska åtgärdsförlagen vara avstämda och godkända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

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



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

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



Förankring under genomförandet

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

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

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

Uppföljning

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

Bilaga 1 – Planram i detalj, prisnivå 2025–02

Tabell 14. Fördelning av medel för namngivna vägåtgärder.

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

Tabell 15. Fördelning av medel för namngivna kollektivtrafikåtgärder.

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

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

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

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

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

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

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

Tabell 19. Fördelning av medel för storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

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

Tabell 20. Fördelning av medel för övrigt.

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

Bilaga 2 Beskrivning av namngivna åtgärder

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

Tabell 21. Namngivna vägåtgärder.

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

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

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

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

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

Tabell 22. Namngivna kollektivtrafikåtgärder.

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

Bilaga 3 Högst prioriterade brister, kandidater till namngivna åtgärder

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

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

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

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

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

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

Bilaga 4 Inriktning järnvägsåtgärder per bana

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

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

Kinnekullebanan

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

Norra Bohusbanan

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

Södra Bohusbanan

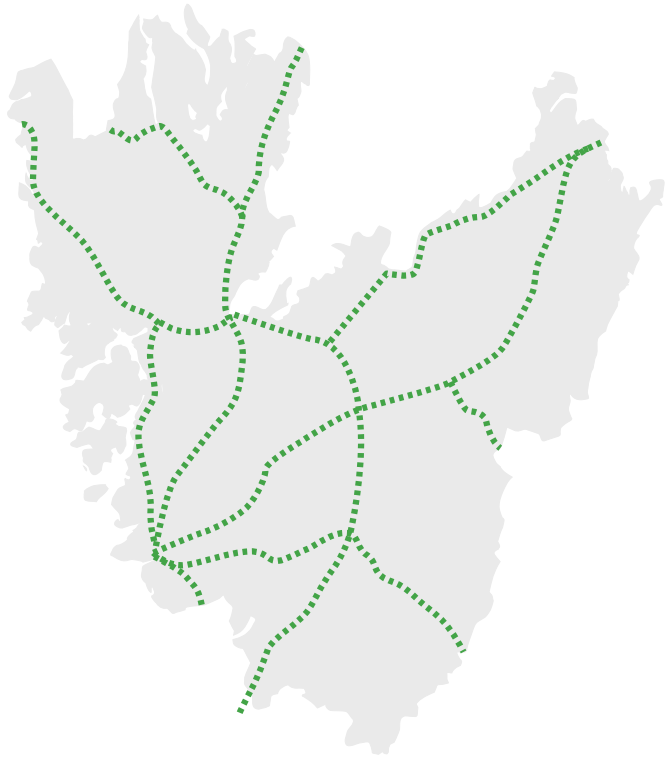
Fokus för de avsatta medlen är framför allt plattformsförlängningar som möjliggör att nyttja Västtrafiks nya tåg vilka fördubblar sittplatskapaciteten. Medel har också avsatts för ny station vid Brunnsbo.

Viskadalsbanan

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

Älvsborgsbanan

Avsatta medel innehåller tidigare beslutade åtgärder om att utöka kapaciteten på Vänersborg C för att kunna inrymma tre tåg samtidigt på stationsområdet. För att förbättra trafiken



prioriteras att höja hastigheten mellan Vänersborg och Herrljunga så att tågen kan anpassas med attraktiva bytestider till fjärr- och regiontåg i Herrljunga. Avsatta medel ska i första hand verka för denna hastighetshöjning.

Göteborg–Borås, ny järnväg

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

Bilaga 5 Summerad redovisning utifrån regeringens direktiv

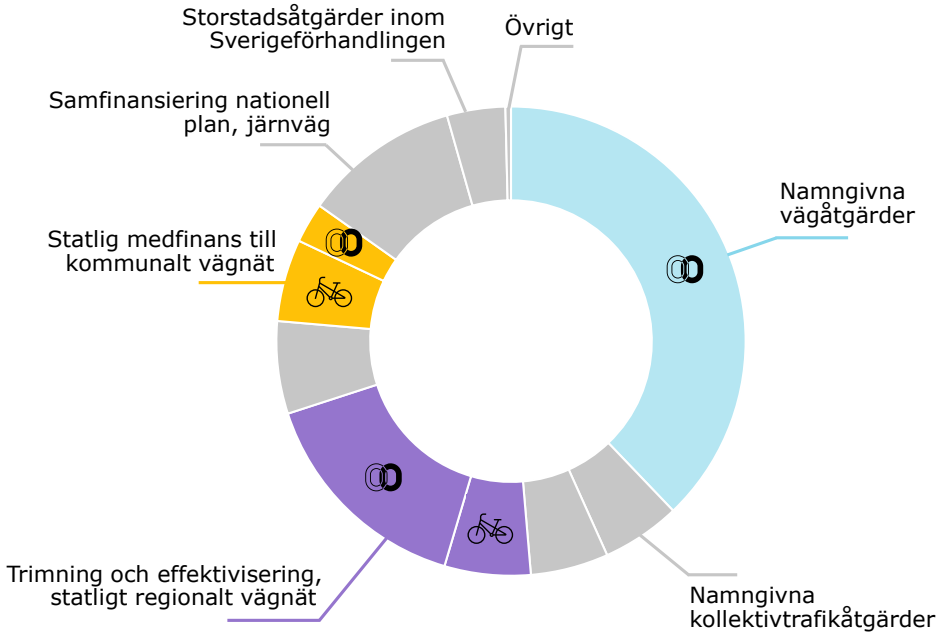
För att få del av statliga medel behöver den regionala infrastrukturplanen, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, enligt regeringens direktiv för planperioden 2026-2037 redovisa nedanstående:

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

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

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

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

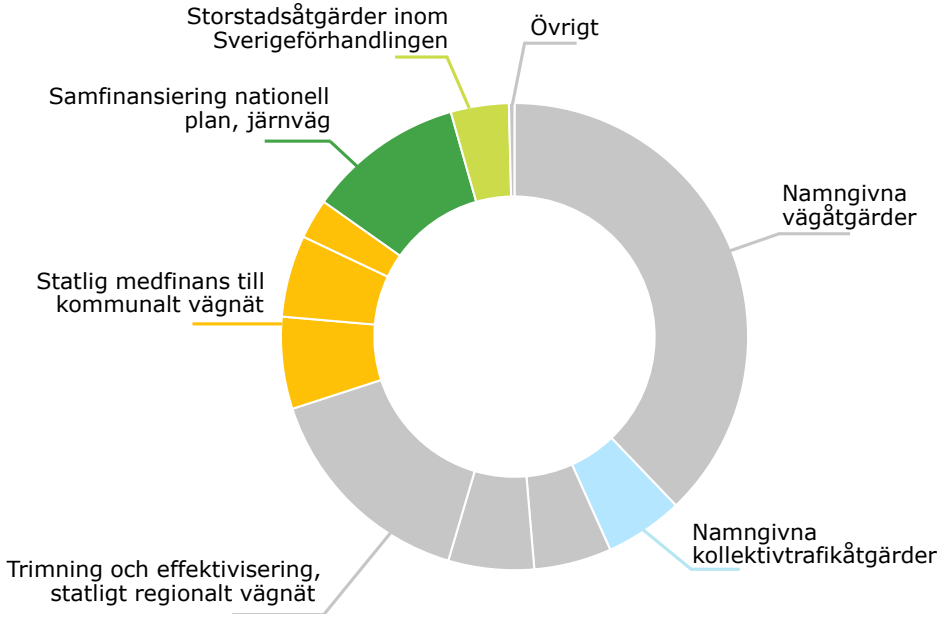


Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.

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

Miljöbedömning kopplat till planförslaget.

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



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Juni 2025

Hållbarhets- och miljö-konsekvensbeskrivning

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

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Sammanfattning

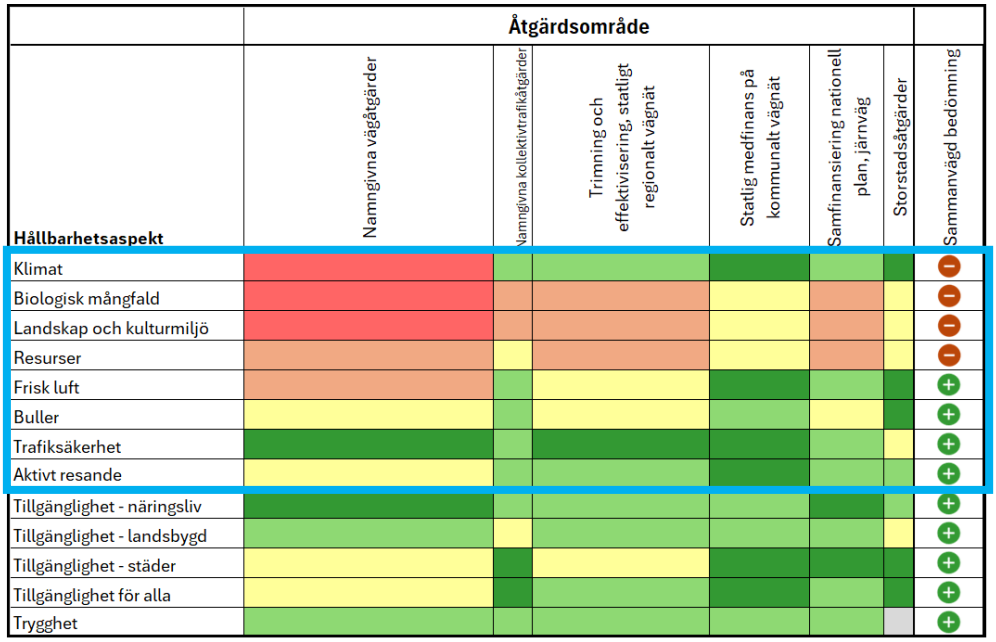
Västra Götalandsregionen (VGR) har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan, som en del av den statliga infrastrukturplaneringen. Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan som kan antas medföra betydande miljöpåverkan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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Utifrån hållbarhetsbedömningen görs följande medskick till genomförandet av infrastrukturplanen:

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

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

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

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

Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 0

Sammanfattning 1

Inledning 6

Nuläge och trender 11

Hållbarhetsmål och inriktning 15

Samråd och avgränsningar 18

Bedömning av rimliga alternativ 23

Hållbarhetskonsekvens-beskrivning av föreslagen plan 27

Slutsatser och medskick 51

Referenser 54

Bilaga 1 Nuläge och trender 56

Bilaga 2 Formulär för prövning och analys av barnets bästa 78

Inledning

Bakgrund

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

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

Strategisk miljöbedömning, MKB och hållbarhetsbedömning

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

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

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

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

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

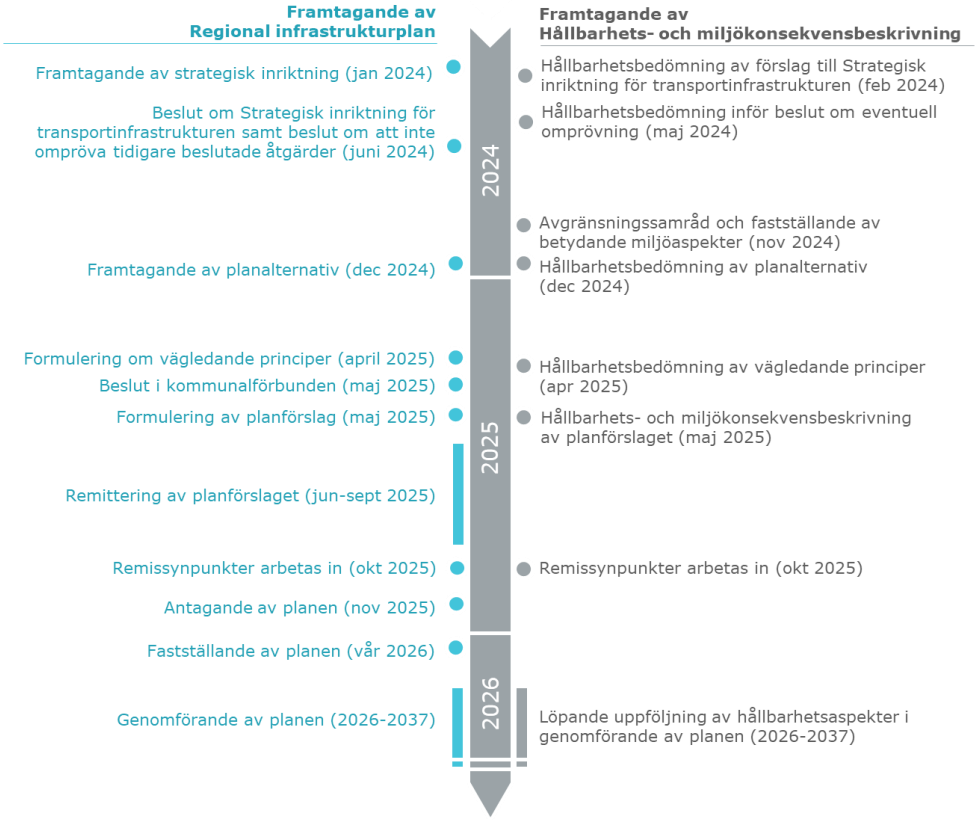
Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med en bredare hållbarhetsbedömning av planens påverkan även på andra hållbarhetsaspekter. Denna rapport benämns därför *Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning*.

Genomförande av hållbarhetsbedömning

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

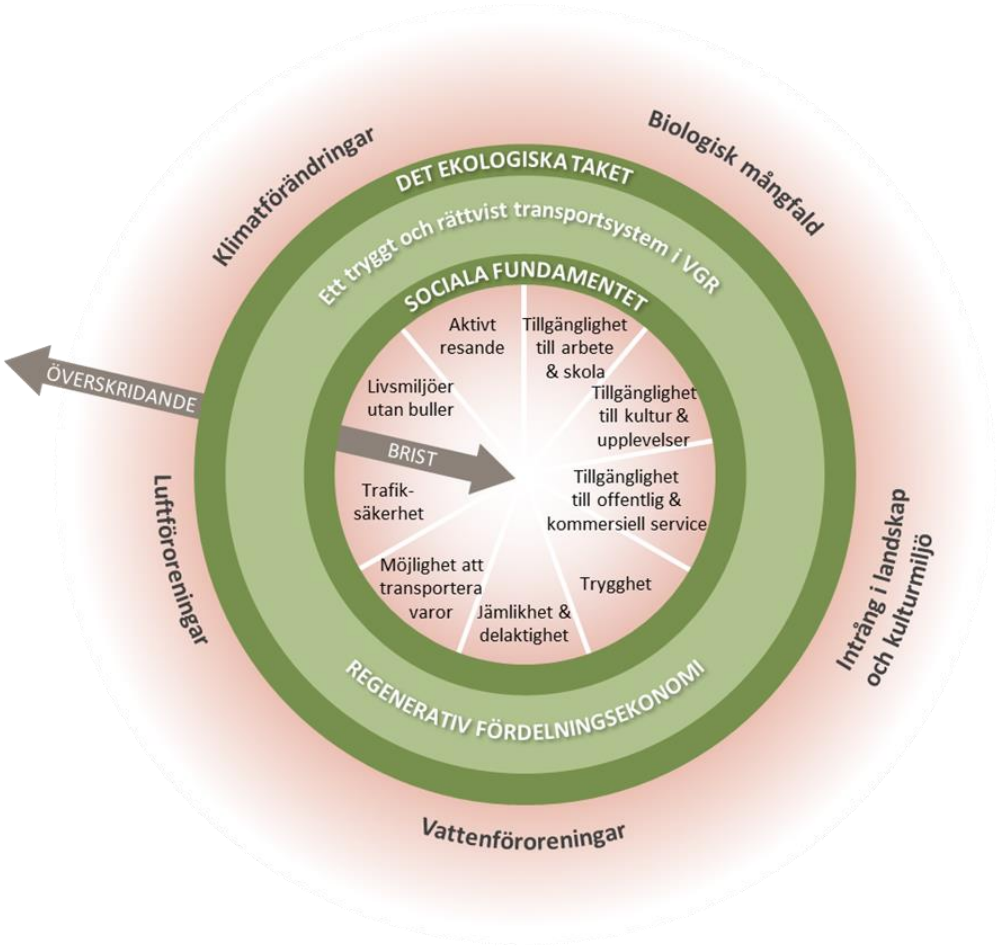
Under våren 2025 togs också en remissversion av planförslaget fram, efter beslut i kommunalförbunden och i BHU om prioriteringar av hur medel ska fördelas. En hållbarhetsbedömning gjordes också av planförslaget, vilken presenteras i denna rapport.

Munkmodellen som illustration av en hållbar utveckling

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

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

[1] Se Doughnut | Kate Raworth



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

Nuläge och trender

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

Demografisk utveckling och befolkning

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

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

Resvanor och tillgänglighet

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

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

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

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

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

Miljöförhållanden

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

Övriga hållbarhetsaspekter

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

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

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

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

Hållbarhetsmål och inriktning

Mål för transportplaneringen

Globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030)

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

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

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

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

Transportpolitiska målen

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

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

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

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

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

Trafikverkets målbild 2030

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

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

Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland

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

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

Figur 5 Mål för den regionala infrastrukturplaneringen.

Samråd och avgränsningar

Avgränsningssamråd

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

På samrådet i november lyfte Länsstyrelsen särskilt nedanstående punkter:

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

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

Avgränsning i tid och rum

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

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

Antagande om nollalternativ

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

Avgränsning av miljöaspekter

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

Tabell 1 Hållbarhetsaspekter som ingått i den strategiska miljöbedömningen

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

Avgränsning av övriga hållbarhetsaspekter

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

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

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

Analysmetoder

Underlag

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

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

Analys av bidrag i förhållande till satsade medel

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

Bedömningsmatris

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

Tabell 3 Bedömningsskala för hållbarhetsbedömningen

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

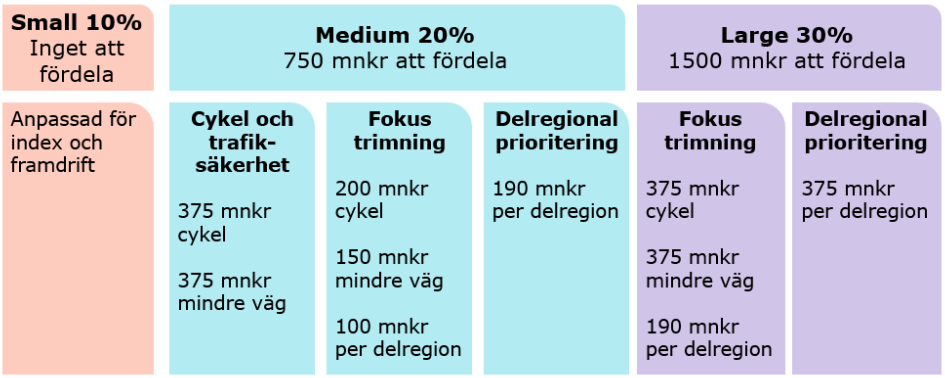
Först gjordes en bedömning av alla namngivna åtgärder och av respektive åtgärdsområde vilket lades in i en matris, och därefter gjordes en sammanvägd bedömning av varje åtgärdsområdes samlade påverkan. För att ge en överblick över hur planens medel fördelas mellan åtgärder med olika påverkan på de olika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

Bedömning av rimliga alternativ

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

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

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



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

Beskrivning av bedömda alternativ

Small

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

Medium

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

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

Large

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

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

Hållbarhetsbedömning av alternativen

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

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

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

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

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

Slutsatser från bedömningen av alternativ

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

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

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

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

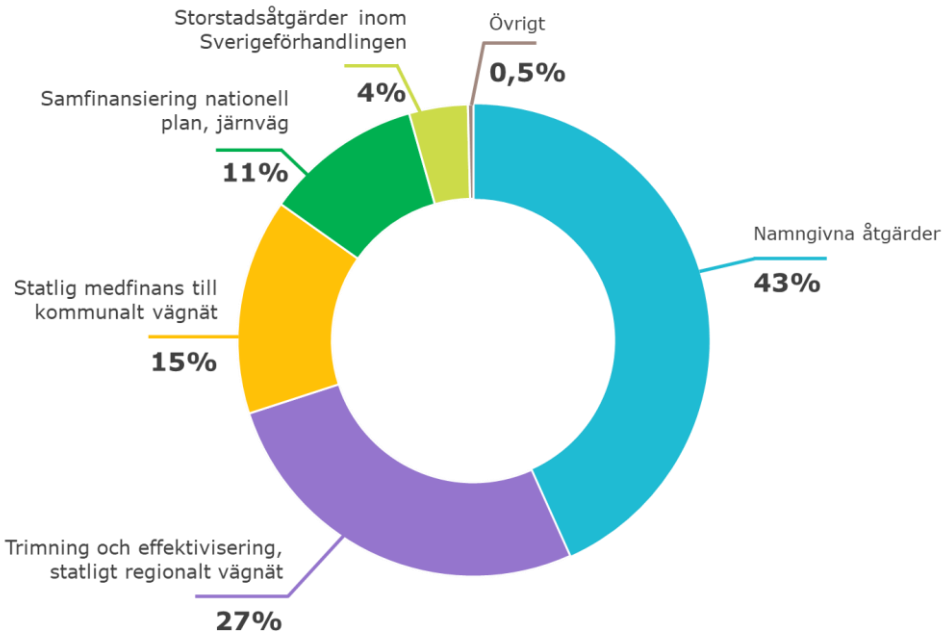
Hållbarhetskonsekvens-beskrivning av föreslagen plan

Förslag till Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037

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

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

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



Figur 7 Fördelning av medel mellan infrastrukturplanens åtgärdsområden

Tabell 4 Fördelning av medel mellan och inom infrastrukturplanens åtgärdsområden

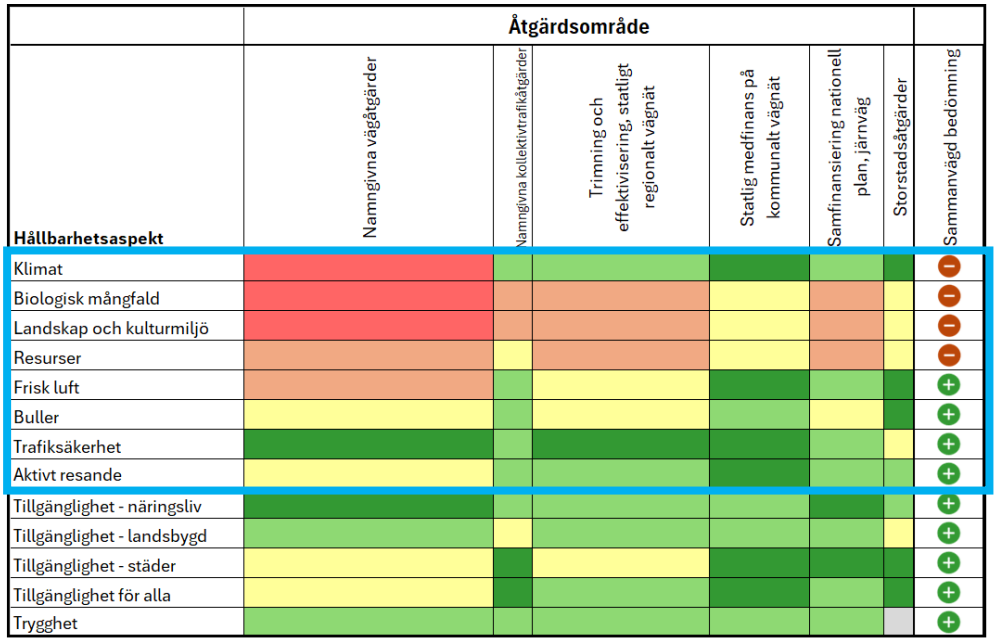
Större namngivna vägåtgärder	38%
Större namngivna kollektivtrafikåtgärder	5%
Trimning och effektivisering, statlig regionalt vägnät	27%
Kollektivtrafikåtgärder	4%
Cykelåtgärder	6%
Mindre vägåtgärder	17%
Statlig medfinans till kommunalt vägnät	15%
Kollektivtrafikåtgärder	6%
Cykelåtgärder	6%
Trafiksäkerhets-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

Samlad bedömning av planens påverkan

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

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

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



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

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

Klimat

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

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

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

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

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

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

Biologisk mångfald

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

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

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

Landskap och kulturmiljö

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

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

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

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

Resurser tillgängliga för människan

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

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

Frisk luft

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

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

Buller

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

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

Trafiksäkerhet

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

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

Aktivt resande

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

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

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

Tillgänglighet i hela regionen Näringsliv

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

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

Tillgänglighet i hela regionen Landsbygd

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

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

Tillgänglighet i hela regionen Städer

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

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

Tillgänglighet för alla - jämlikhet och delaktighet

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

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

Trygghet

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

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

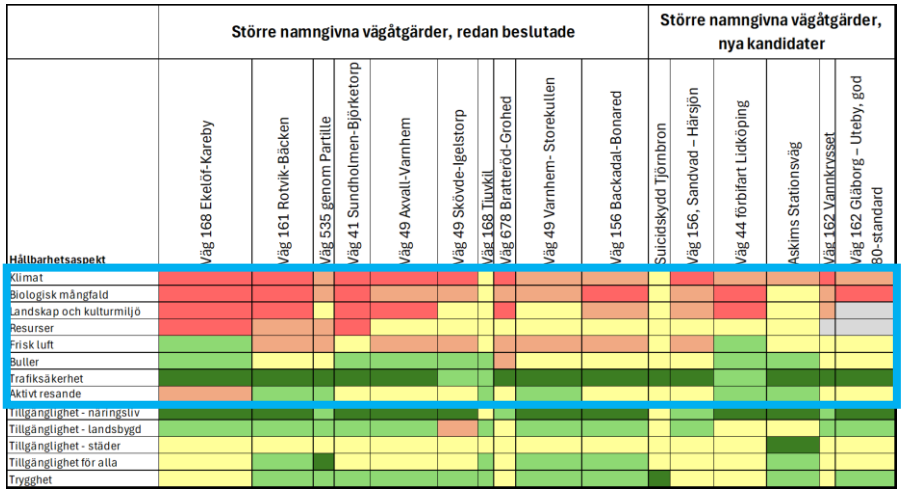
Bedömning per åtgärdsområde

Större namngivna vägåtgärder

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

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

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



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

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

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

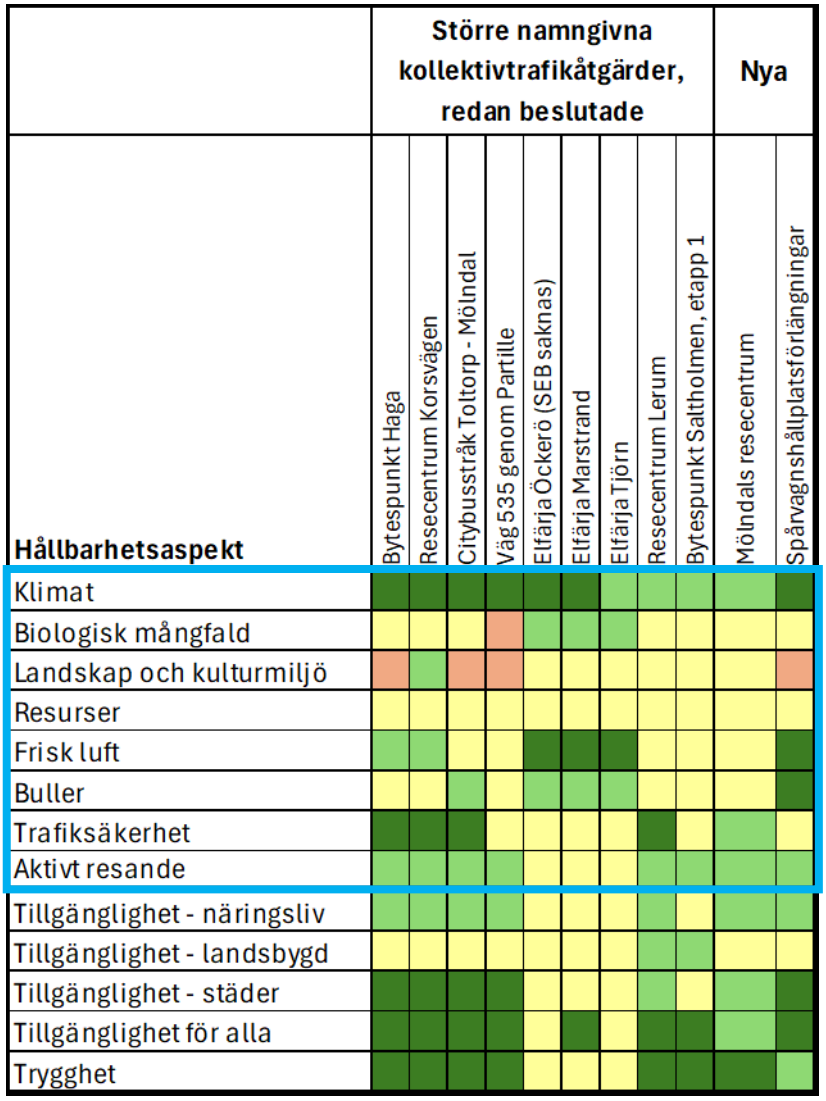
vägåtgärder genomförs utanför städerna har de begränsad negativ påverkan på luftkvaliteten i städerna. De namngivna vägåtgärderna har också generellt neutral eller positiv påverkan på bullernivåerna, eftersom eventuellt ökat buller kompenseras med bullerreducerande åtgärder. Samtliga vägåtgärder bidrar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

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

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

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder

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



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

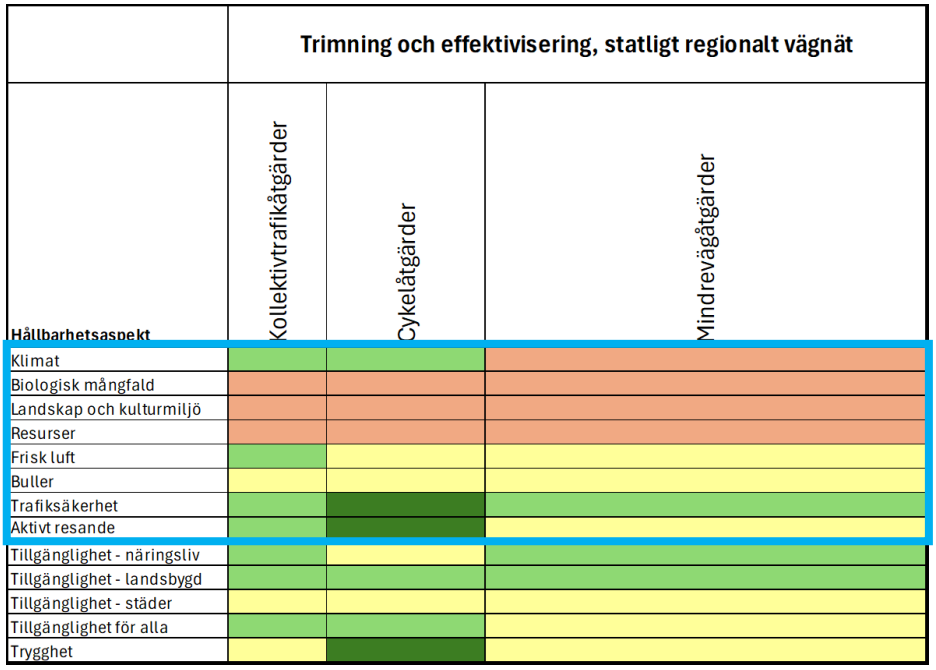
Alla större namngivna kollektivtrafikåtgärder bedöms bidra till minskad klimatpåverkan genom att stärka kollektivtrafikens relativa attraktivitet. Åtgärdernas påverkan på biologisk mångfald och resurser tillgängliga för människan är begränsad eftersom de i huvudsak genomförs i urbana miljöer. Däremot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

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

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

Trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät

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



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

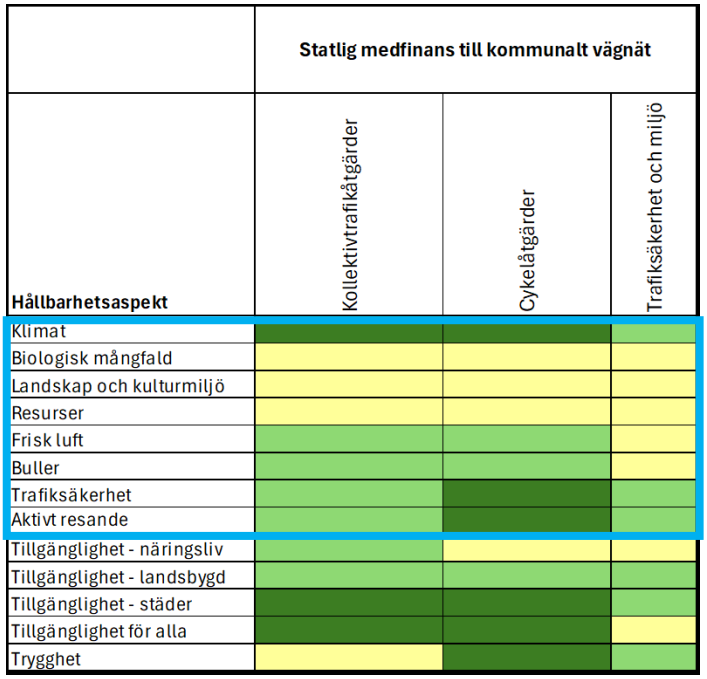
Åtgärdsområdet har både positiv och negativ påverkan på klimatet. Alla investeringsåtgärder innebär en negativ klimatpåverkan från byggskedet, men för satsningar på kollektivtrafik och cykel kan de förbättrade förutsättningarna för hållbart resande på sikt kompensera för den negativa påverkan från byggskedet.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

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

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

Statlig medfinans till kommunalt vägnät

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



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

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

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

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

Samfinansiering nationell plan, järnväg

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

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

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

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

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

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

Storstadsåtgärder (Sverigeförhandlingen)

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

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

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

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

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

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

Bedömning av måluppfyllelse

Nationella miljökvalitetsmål

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

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

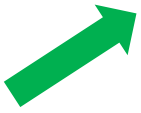
Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimat-påverkan		I princip samtliga åtgärder har någon negativ inverkan på klimat under byggande, drift och underhåll. Störst negativ inverkan på målet om begränsad klimatpåverkan har de större vägåtgärderna som också bidrar till att stärka vägtrafikens attraktivitet,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

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

Etappmål trafiksäkerhet

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

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

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

Kumulativa miljöeffekter

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

Klimat

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

Biologisk mångfald

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

Prövning av barnets bästa

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

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

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

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

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

Slutsatser och medskick

Slutsatser

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

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

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

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

Uppföljning av hållbarhetsaspekter

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

Medskick till genomförandet

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

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

Leta synergier för att skapa ett hållbart transportsystem

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

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

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

Minimera målkonflikterna

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

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

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

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

Referenser

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

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

Göteborgs spårvägar (2023) Årsberättelse 2023

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

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

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

Jordbruksverket (2024) Jordbruksmarkens användning 2024

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

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

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

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

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

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

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

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

Trafikanalys (2023) Resvanor i Sverige 2023

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

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

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

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

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

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

Västra Götalandsregionen (2025) Strategisk plan för ökad cykling

Västtrafik (2025) Årsredovisning för Västtrafik AB: Räkenskapsåret 2024

Bilaga 1 Nuläge och trender

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

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

Befolkning och demografi

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

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

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

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

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

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

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

Resande i Västra Götaland

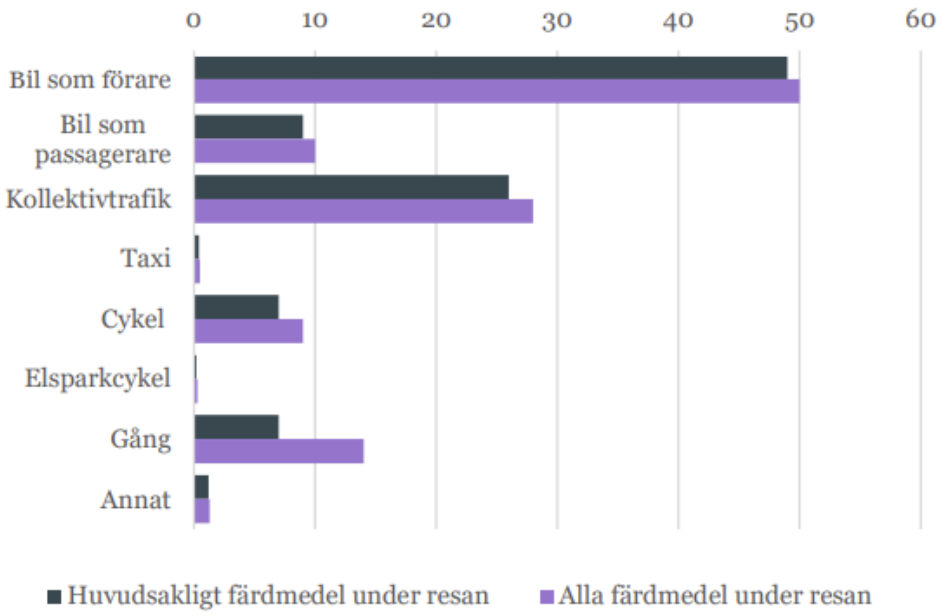
Nedan presenteras hur tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar ser ut i regionen generellt och för olika grupper och geografier.

Färdmedelsandelar

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

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

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



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

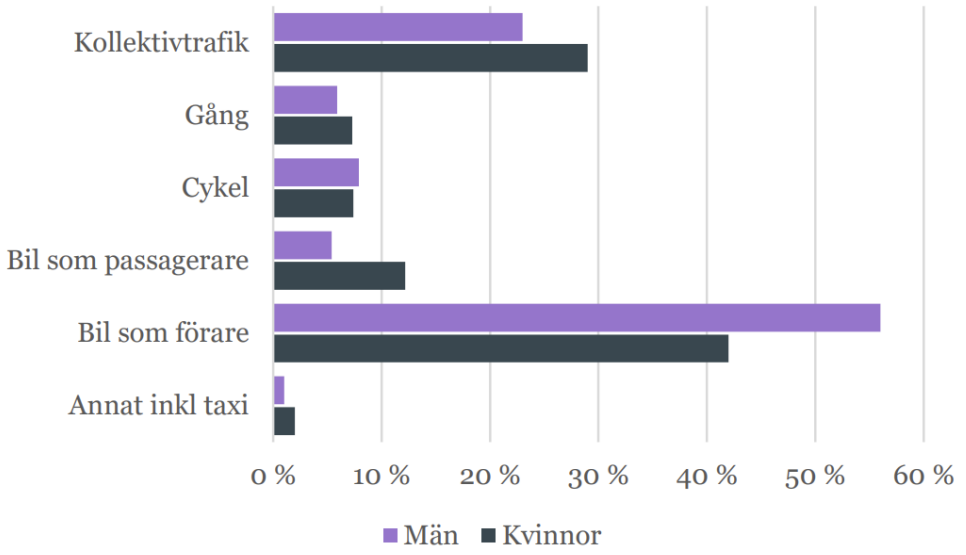
Vid jämförelser av Västra Götalands resvaneundersökning från 2023 med resultat för riket från Trafikanalys senaste nationella resvaneundersökning[30] framkommer flera skillnader. Dels är bilresandet något högre i Västra Götaland (cirka 58 procent av resorna mot strax över hälften nationellt). Vidare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

Kvinnor och män

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

[30] Trafikanalys (2023) Resvanor i Sverige 2023

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



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

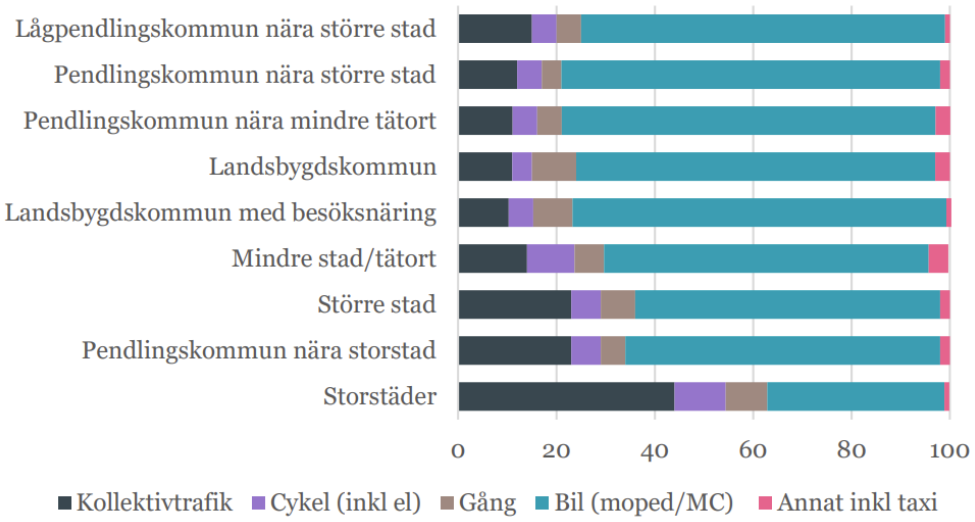
Stad och landsbygd

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

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

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

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



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

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

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

Pendling i Västra Götaland

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

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

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

Tillgänglighet

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

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

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

Nuläge miljöaspekter

Klimat

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

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

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

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

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

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

Luft

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

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

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

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

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

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

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

Buller

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

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

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

Trafiksäkerhet

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

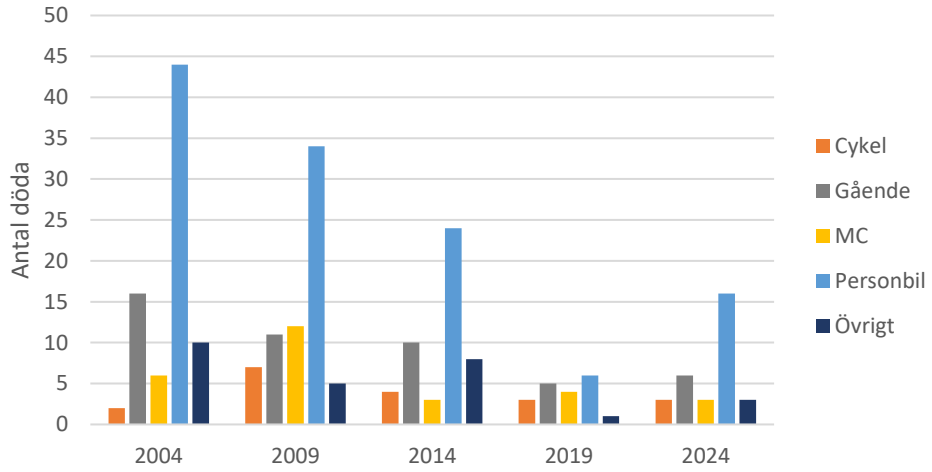
---

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

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

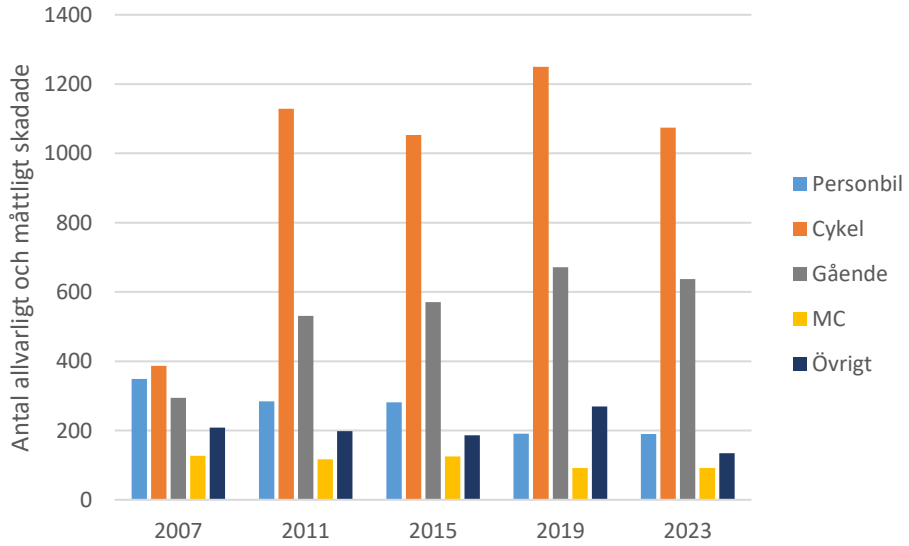
[42] Göteborgs Stad (2025) Göteborgs Stad åtgärdsplan mot buller 2025–2029

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



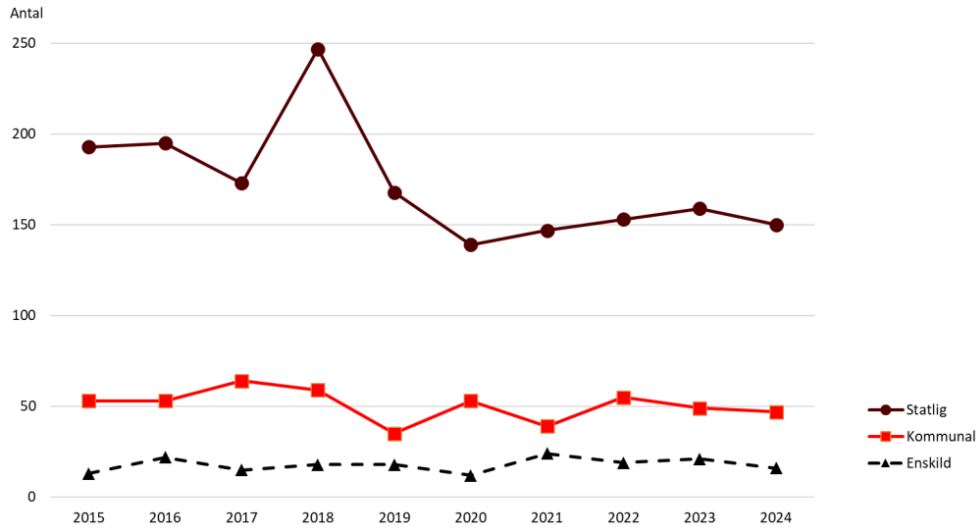
Figur 19 Polisrapporterade dödade personer i vägtrafikolyckor efter färdsätt i Västra Götaland. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

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



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

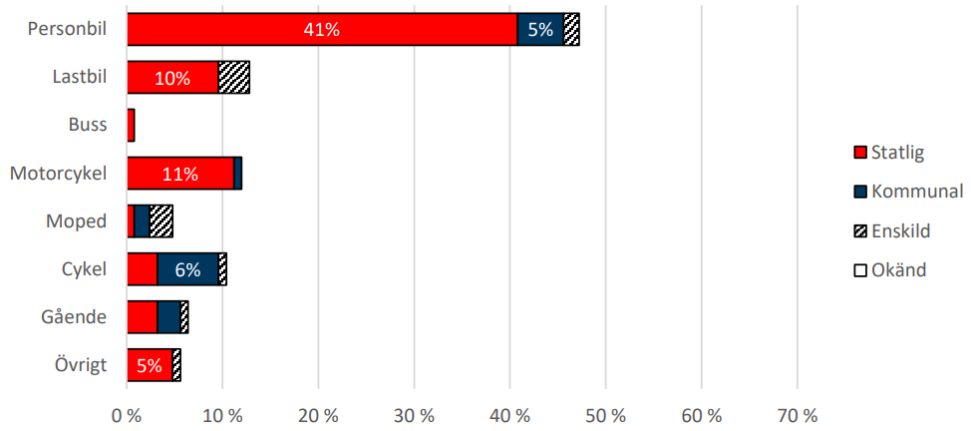
De allra flesta som omkommer i trafiken i Sverige gör det på det statliga vägnätet, vilket framkommer i Figur 21, men det statliga vägnätet är också det mest trafikerade.



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

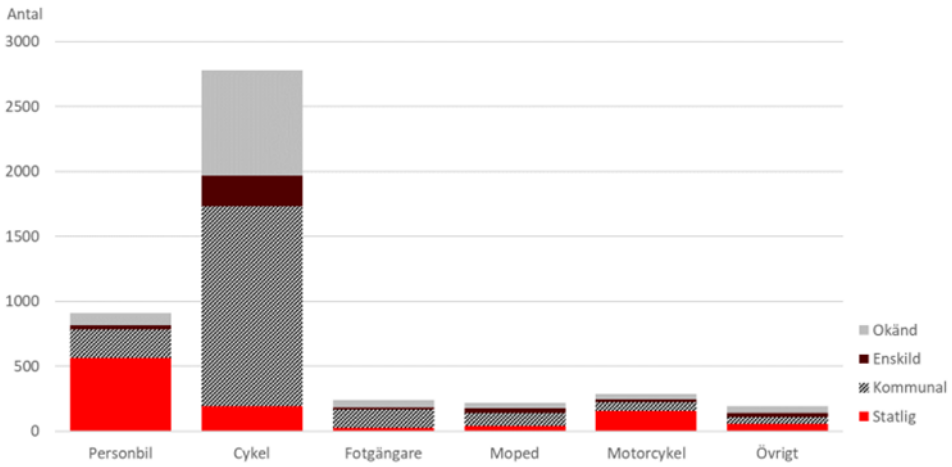
I Figur 22 visas omkomna i olika trafikantkategorier uppdelat på väghållare för Västra Götalands län. Till allra största grad är det motortrafikanter som omkommit på det statliga vägnätet.[43] Omkomna på det kommunala vägnätet utgörs primärt av fotgängare och cyklister. Av alla omkomna under den senaste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

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



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

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



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

Fysisk aktivitet

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

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

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

Landskap och kulturmiljö

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

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

Resurser tillgängliga för människan

Vatten

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

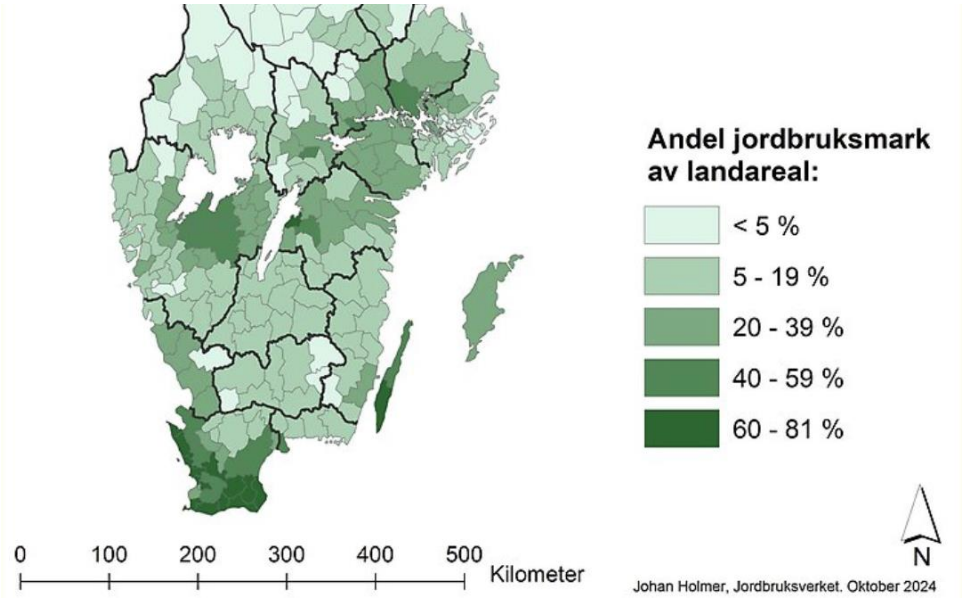
[44] VGR (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

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

Jordbruksmark

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

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



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

Biologisk mångfald

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

45 Jordbruksverket (2024) Jordbruksmarkens användning 2024

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

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

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

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

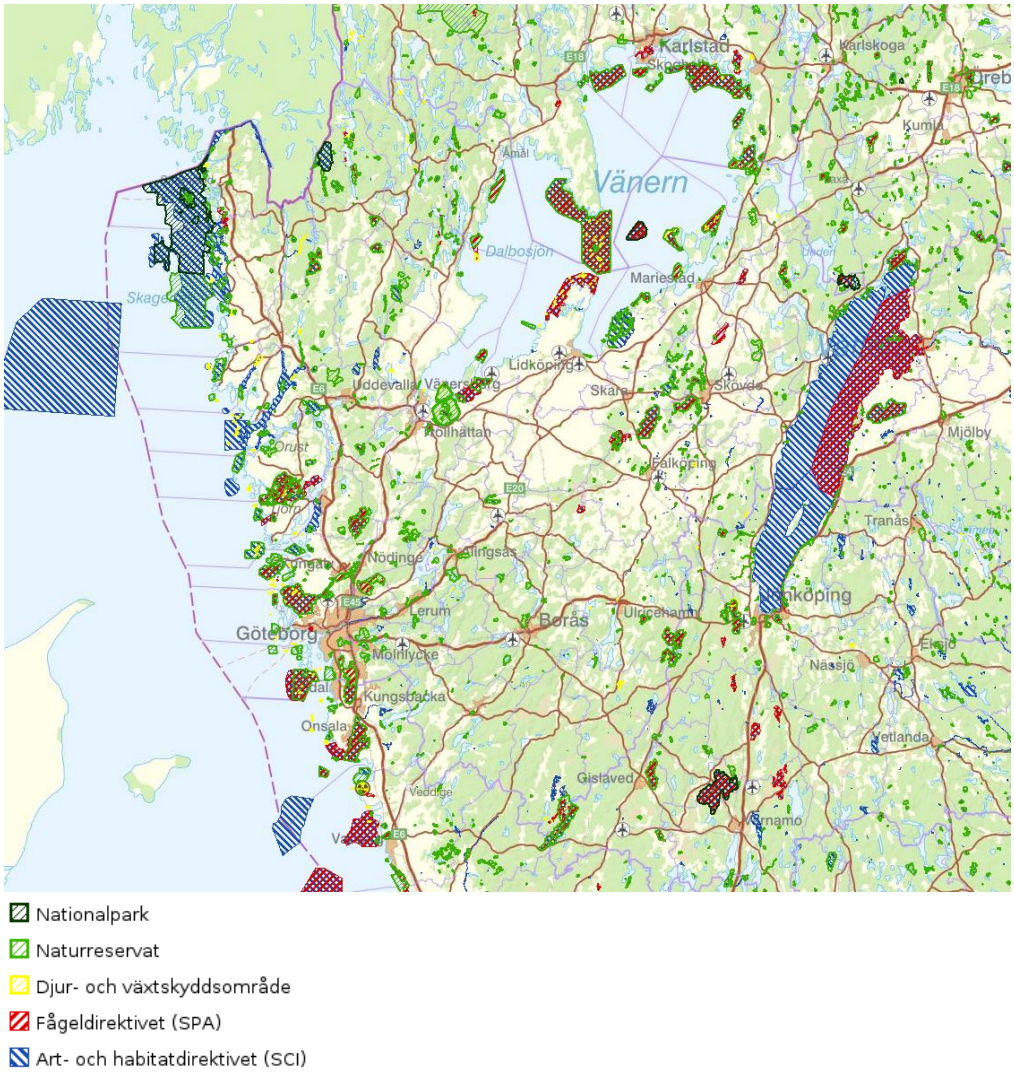
Avseende växtliv består infrastrukturens påverkan av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon. Kväveoxider och ozon kan påverka känsliga växter så att bladen skadas och produktionsförmågan minskar. Vidare påverkas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

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

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

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

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



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

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

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

Nuläge övriga hållbarhetsaspekter

Socioekonomi

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

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

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

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

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

Ålder

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

---

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

[47] SCB (2023) Jämställdhetsstatistik

[48] SCB (2025) Arbetskraftsundersökning

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

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

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

Kön

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

Personer med funktionsnedsättning

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

---

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

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

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

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

Stad/land

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

Hälsa

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

---

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

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

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

Bilaga 2 Formulär för prövning och analys av barnets bästa

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

Beskriv ärendet/förslaget

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

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

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

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

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

Vilka barn berörs av ärendet?

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

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

Vilka lagar berörs?

Barnkonventionen är sedan 2020 svensk lag och berör därmed prövningen.

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

Vad säger barnkonventionen?

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

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

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

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

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

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

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

Vilka synpunkter har berörda barn?

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

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

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

Vad säger forskning och teori?

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

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

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

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

Vad säger praxis och beprövad erfarenhet?

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

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

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

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

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

Vilka konsekvenser har ärendet/förslaget utifrån barnets rättigheter?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kollektivtrafikåtgärder

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

Cykelåtgärder

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

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

Mindre vägåtgärder

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

Tabell 6. Fördelning av medel för förstärkta satsningar.

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

ÄRENDE 16 – Aktuella infrastrukturärenden

Förslag till beslut
Arbetsutskottet har tagit del av informationen.

Sammanfattning
En muntlig föredragning av Morgan Ahlberg, infrastrukturstrateg

ÄRENDE 17 – Övrigt

Förslag till beslut
Arbetsutskottet beslutar att ..

Sammanfattning

ÄRENDE 18 – Nästa möte

Förslag till beslut
Arbetsutskottet har tagit del av informationen.

Sammanfattning av ärendet
Direktionsmötet äger rum den 18 september 2025 i Uddevalla kl. 09,00-16,00

Ärenden enligt årshjul är:
Tema Regional utveckling
Mötesdatum 2026
Ägardialog Mediapoolen AB